

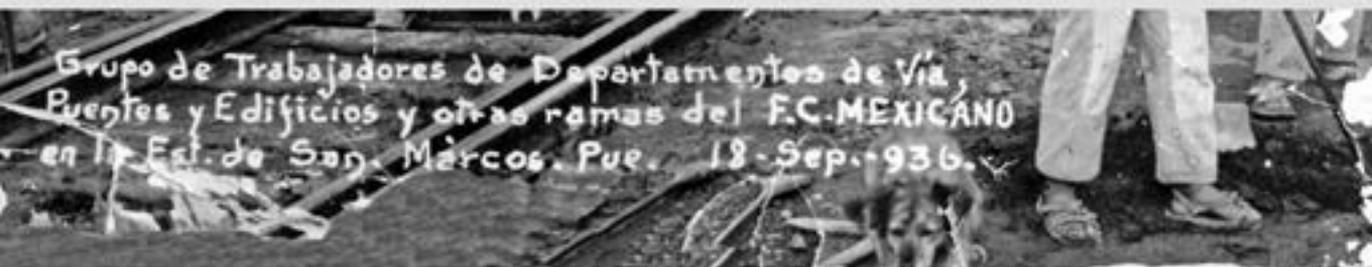
mirada ferroviaria

revista digital

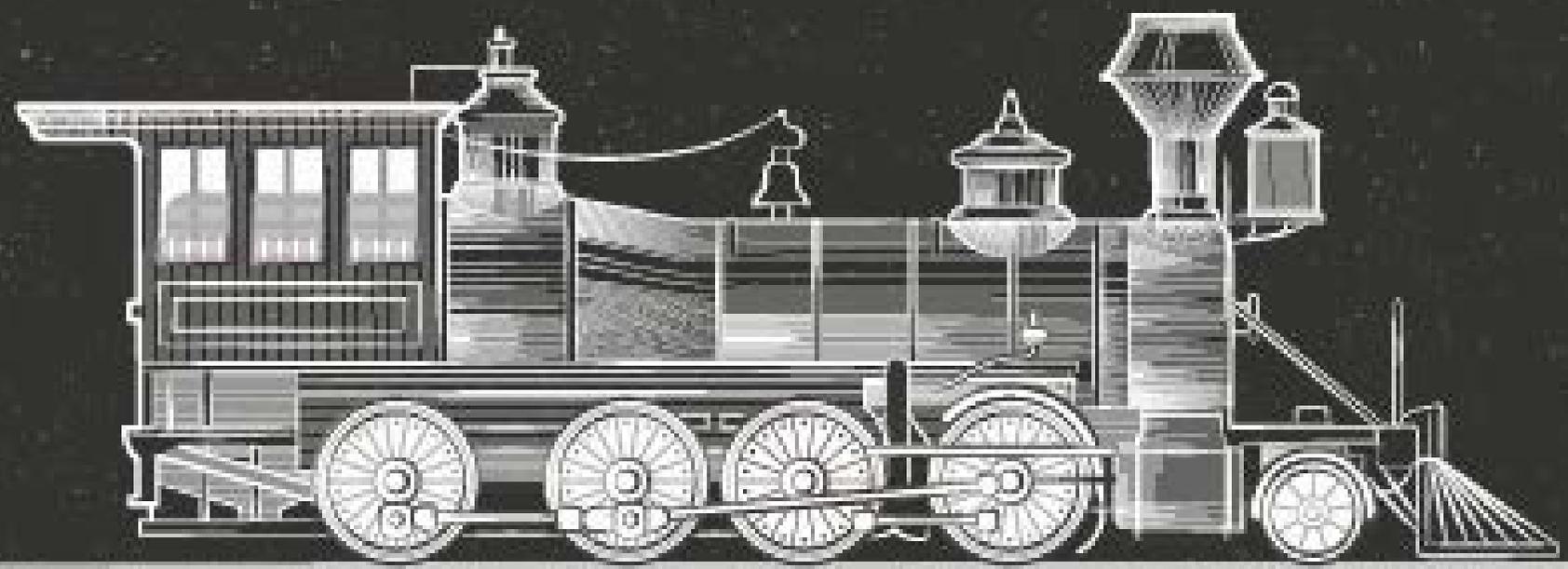
Mirada Ferroviaria, núm. 47 | enero-junio 2023.



El Ferrocarril Mexicano



Grupo de Trabajadores de Departamentos de Vía,
Puentes y Edificios y otras ramas del F.C. MEXICANO
en la Est. de San Marcos, Pue. 18-Sep.-936.



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura
Alejandra Frausto Guerrero
Secretaria de Cultura

Marina Núñez Bernal
Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero
Teresa Márquez Martínez | Directora
tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
Román Moreno Soto | Coordinador
rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas | Jefe del Departamento de Archivo Histórico
pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo | Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada
ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha | Jefa del Departamento de Fototeca
cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes | Jefa del Departamento de Planoteca
aangesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas del CNPPCF: Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay | Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión
rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López | Jefa del Departamento de Difusión
brecoder@cultura.gob.mx

Jorge Zayas Álvarez | Responsable del Área de Diseño Gráfico del Depto. de Difusión
jzayasa@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López
Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
mpazg@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, año 16, núm. 47, enero-junio 2023, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, mediante el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor responsable: Román Moreno Soto. Corrección y edición de textos: Stella Cuéllar. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Fecha de última modificación: 30 de junio de 2023.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

Portada: Grupo de trabajadores de Departamentos de Vía, Puentes y Edificios y otras ramas del F.C. Mexicano en la Estación de San Marcos, Puebla, 18 de septiembre de 1936.

Índice

6 Presentación. Jonatan Moncayo Ramírez

10 Estaciones

- *La mano de Bishopsgate. La Casa Antony Gibbs & Sons y el Ferrocarril Mexicano.* **París Padilla**
- *“¡N'ombre!, la ciudad era chiquita y llena de vías por los trenes y tranvías” (Veracruz en los años folles: una agitada vida social).* **Arturo E. García Niño**
- *El ferrocarril y la modernidad en el México decimonónico: écfasis e imágenes.* **Maricela Dorantes Soria**

73 Tierra Ferroviaria

- *La comida debe llegar al lugar de trabajo: los tlacualeros en el Ferrocarril Mexicano en la primera mitad del siglo XX.* **Covadonga Vélez Rocha**
- *Y entonces creímos que el águila azteca había desplazado al león dorado. La empresa pública descentralizada del Ferrocarril Mexicano (1946-1960).* **Isabel Bonilla Galindo**

136 Cruce de Caminos

- *Isidro Allen Nava, historia de vida de un maquinista fromexicano y masón.* **Jorge Castillo Rodríguez**

160 Vida Ferrocarrilera

- *Entrevista al conductor de trenes Miguel Alberto González Báez.* **Román Moreno Soto**

166 Silbatos y Palabras

- *Más allá del tren: estrategia narrativa para divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.* **Jonatan Moncayo Ramírez**

174 Archivos documentales y de bienes

- Archivo Histórico
- Biblioteca Especializada
- Fototeca
- Planoteca
- Almacén de Colecciones

PRESENTACIÓN

El proceso de escritura y reflexión de la larga, compleja y fascinante historia de la primera línea férrea que conectó a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, estrechamente vinculada a la conformación del Estado nacional mexicano, tiene como uno de sus referentes primordiales la monumental obra editada por Fernando Baz y Eduardo L. Gallo, titulada *Historia del Ferrocarril Mexicano*. Además de ofrecer estupendas descripciones, ilustraciones e historias de los lugares que se eligieron para el tendido de las vías de dicho ferrocarril, esta obra, publicada en 1874, tuvo como finalidad enfatizar que la ciencia ferrocarrilera estaba destinada a regenerar a la República. Sobre todo, a partir del ímpetu por aprehender la modernidad y el progreso, la obra de Baz y Gallo pretendió hacer visibles los recursos, productos y riqueza de la zona del Golfo y la Mesa Central de México.

Desde aquella publicación, tomando en consideración que la trascendencia del Ferrocarril Mexicano es incuestionable, es importante enfatizar que la producción historiográfica relacionada con la línea pionera del patrimonio ferrocarrilero en México dista mucho de ser abundante. En las décadas de los setenta y ochenta del siglo XX, John Gresham Chapman y Francisco Garma Franco hicieron dos de las contribuciones más sobresalientes al respecto. El primero con el libro titulado *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, publicado en la célebre colección *SepSetentas* en 1975. El segundo, con su ya clásica obra *Railroads in Mexico, an Illustrated History*, cuyos dos volúmenes fueron publicados entre 1985 y 1988.

En lugar de realizar una revisión exhaustiva en relación con las historiadoras e historiadores que han investigado directa o indirectamente el Ferrocarril Mexicano, considero que lo relevante es que aún existen múltiples temáticas por abordar. Dicho de otro modo, el Ferrocarril Mexicano, lejos de lo que podríamos imaginar, es un campo de investigación que aún está por explorarse. En este sentido, y en un afán por ir más allá de los lugares comunes, el número 47 de la revista *Mirada Ferroviaria* reúne una serie de ensayos (con diversas escalas de análisis, metodologías y marcos temporales) que incentivan a formularnos renovadas interrogantes para el estudio y divulgación de la primera línea férrea de México.

En la sección Estaciones, Paris Padilla nos recuerda que, para comprender el proceso constructivo del Ferrocarril Mexicano, a partir de su relevancia en los ámbitos de la infraestructura, la tecnología y la economía, es necesario salir de los límites del Estado nación. En su artículo titulado “La mano de Bishopsgate. La Casa Antony Gibbs & Sons y el Ferrocarril Mexicano”, nos

presenta a una de las más prestigiosas casas comerciales bancarias inglesas y su influjo en el comercio internacional. El autor nos indica que desde 1861 se tienen noticias del involucramiento de la Casa Gibbs en el proyecto del ferrocarril que uniría a México con Veracruz; un vínculo que se mantuvo sólido y que se fue adecuando acorde a las transformaciones políticas que se gestaron en el tránsito del Segundo Imperio mexicano a la restauración de la República. Es más, dicha casa comercial mantuvo un número considerable de acciones en plena época de la Revolución mexicana y fue la que, en 1946, inició el proceso de venta de la empresa al gobierno mexicano.

En otro tipo de escala, específicamente a partir de la demarcación propia de la ciudad de Veracruz, Arturo E. García Niño nos muestra el ritmo de vida de una sociedad porteña que, en los años veinte del siglo XX, había modificado profundamente sus dinámicas culturales, políticas y económicas. El ferrocarril, sin lugar a dudas, transformó a Veracruz. García Niño, en su trabajo titulado “¡N'ombre!, la ciudad era chiquita y llena de vías por los trenes y tranvías...”, recupera las noticias, novedades, rumores y memorias de una sociedad que se movía al ritmo del ferrocarril, el cual permitía la llegada de expresiones culturales o artísticas, o bien marcaba las pautas de huelgas, movimientos sociales o luchas gremiales.

Maricela Dorantes Soria, en su artículo “El ferrocarril y la modernidad en el México decimonónico: éfrasis e imágenes”, destaca el ejercicio mediático que se desarrolló en torno al Ferrocarril Mexicano. La autora consultó diversas fuentes relacionadas con el recorrido inaugural de dicho ferrocarril; a saber, descripciones literarias, fotografías, litografías y cromolitografías. Centró su atención, de manera específica, en el trabajo fotográfico de Abel Briquet, las litografías contenidas en el libro *Historia del Ferrocarril Mexicano* de Baz y Gallo, así como en las crónicas y narrativas de Juvenal, Alfredo Bablot, Javier Santa María y Eduardo L. Gallo. Tras la lectura de este trabajo queda claro que la inauguración del Ferrocarril Mexicano se convirtió, en palabras de la autora, en un prominente “acontecimiento visualizado desde distintas perspectivas disciplinarias”.

En la sección Tierra Ferroviaria, Covadonga Vélez Rocha nos invita, a partir de una escala regional, a estar atentos a una serie de sujetos históricos que durante mucho tiempo permanecieron desapercibidos por la historiografía: los tlacualeros. En un recorrido a lo largo de la primera mitad del siglo XX, la autora, en su artículo titulado “La comida debe llegar al lugar de trabajo...”, visibiliza una práctica que, si bien hunde sus raíces en las tradiciones de las comunidades indígenas, fue adquiriendo un sentido diferente a partir de su incorporación

al ámbito industrial y al trabajo remunerado. Tras recuperar información puntual de 59 tlacualeros que desempeñaron su labor en el Ferrocarril Mexicano, la autora, además de exponer la logística del traslado de alimentos dentro del sistema ferroviario, también hace visible la creación de una nueva categoría en la nómina de las empresas ferroviarias en México.

Por su parte, Isabel Bonilla, en su artículo titulado “Y entonces creímos que el águila azteca había desplazado al león dorado...”, nos remonta al proceso a partir del cual el gobierno de México llevó a cabo la compra y absorción de los activos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. Para diseñar un programa de rehabilitación de un sistema arruinado, el Estado mexicano, con la determinación de diagnosticar el estado de vías, estaciones, equipo rodante, tarifas, ramales, etc., creó la empresa pública descentralizada del Ferrocarril Mexicano, la funcionó en los años que van de 1946 a 1960.

En la sección Cruce de Caminos, Jorge Castillo Rodríguez nos presenta un estupendo ensayo titulado “Isidro Allen Nava, historia de vida de un maquinista afroamericano y masón”. En relación a México y su “tercera raíz”, como bien lo apunta Castillo Rodríguez, no es suficiente realizar estudios que centren su atención en la época novohispana. El siglo XIX y la migración de trabajadores afrodescendientes es un tema que aún está por estudiarse, específicamente aquellos que se incorporaron a la construcción de ferrocarriles en México. El autor nos revela un caso excepcional, la vida de Isidro Allen Nava, su movilidad, su contexto laboral y familiar, así como los escollos que tuvo que sortear en un tiempo donde los afrodescendientes tenían un limitado reconocimiento social.

En la sección Vida Ferrocarrilera, las y los lectores podrán disfrutar de la entrevista que Román Moreno hizo al conductor de trenes, de setenta años, Miguel González Báez, cuya vida y vínculos con el ferrocarril se remontan a tres generaciones.

A su vez, en la sección Silbatos y Palabras, Jonatan Moncayo expone las particularidades del blog “Más allá del tren”, proyecto destinado a divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.

Por último, pero no por ello menos importante, en la sección Archivos Documentales y Bienes, como es costumbre, las y los integrantes del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (Cedif) y el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), exponen una cuidadosa selección de impresos, documentos, fotografías, planos y bienes muebles históricos del vasto patrimonio cultural ferrocarrilero.

Esperamos que los artículos que conforman este número sean del agrado de todas y todos aquellos que de manera habitual (o por vez primera) recorren las páginas de Mirada Ferroviaria; sobre todo, deseamos que los ensayos que conforman este número motiven nuevas preguntas y propicien el desarrollo de futuras investigaciones.

Jonatan Moncayo Ramírez¹

Citas

[1] Jefe de Departamento de Curaduría de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Contacto: jmoncayor@cultura.gob.mx

LA MANO DE BISHOPSGATE LA CASA ANTONY GIBBS & SONS Y EL FERROCARRIL MEXICANO

THE HAND OF BISHOPSGATE THE HOUSE ANTONY GIBBS & SONS AND THE MEXICAN RAILWAY

Paris Padilla²

Resumen

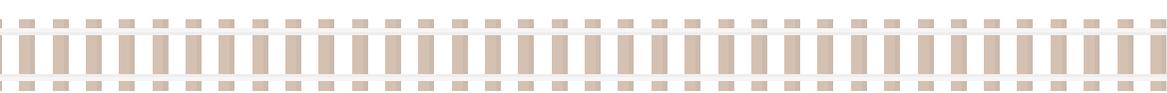
La participación de la casa inglesa Antony Gibbs & Sons en el financiamiento y construcción del Ferrocarril Mexicano resulta un fenómeno interesante porque en esa época en México la presencia de este tipo de organizaciones era algo poco común. La casa Gibbs es parte del conjunto de organizaciones británicas de corte financiero, conocidas como merchant bankers, que se expandieron fuera de las islas británicas después de las guerras napoleónicas a través del comercio y la banca. Para la década de 1850-1859 los Gibbs disfrutaban de un auge económico gracias en buena medida a sus actividades en el cono sur y pasaban por un relevo generacional que habría de conducir a su incursión en el proyecto del ferrocarril en México. Sus vínculos con la familia Escandón fueron relevantes para que se involucraran en el ferrocarril, pero esto no estuvo exento de negociaciones relacionadas con los riesgos que conllevaba un proyecto de esta naturaleza. En suma, la participación de los Gibbs trajo consigo legitimidad a la compañía ferroviaria, el respaldo financiero necesario para terminar el ferrocarril, así como experiencia técnica y gerencial.

Palabras clave: Gibbs, ferrocarril, Londres, finanzas, Escandón.

Abstract

The involvement of the house Antony Gibbs & Sons in the financing and building of the Mexican Railway comes as a distinctive phenomenon since the presence of such kind of organizations in Mexico was somewhat uncommon during that age. House Gibbs was one of the many British merchant banking houses that expanded overseas after the Napoleonic Wars through commerce and banking. By the decade of the 1850s the Gibbs were enjoying an economic boom mostly due to its activities in South America and were going through a generational change that ultimately led to joining the railway project in Mexico. Their ties to the Mexican family Escandón were fundamental for the involvement in the railway, but this didn't come without negotiations concerning the risks of such kind of projects. Overall, the Gibbs involvement brought in legitimacy to the railway company, the financial backup that was necessary to finish the railway as well as technical and managerial expertise.

Keywords: Gibbs, railway, England, London, finances, Escandón



Introducción

La terminación de la construcción de la primera ruta ferroviaria de gran importancia en México a finales de 1872, el ferrocarril entre la capital del país y el puerto de Veracruz, fue, sin duda, un evento relevante dentro del ámbito de la infraestructura, la tecnología y la economía. El país venía arrastrando las consecuencias de una guerra civil, intervenciones extranjeras, rebeliones internas y una economía incipiente cuando en enero de 1873 finalmente se llevó a cabo el primer viaje completo en una locomotora de vapor entre la Ciudad de México y el puerto. Para dar realce y significación al evento los pasajeros estelares del primer viaje fueron políticos como el presidente Benito Juárez, destacados periodistas, los ingenieros constructores y los empresarios e inversionistas de la obra, entre los que se encontraba el señor Joseph H. Gibbs, un joven súbdito inglés que en ese entonces fungía como director local de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. Gibbs no era un apellido cualquiera. Se trataba del nombre de una prestigiosa casa comercial bancaria inglesa que tenía operaciones e inversiones en diversas latitudes del mundo y era una organización de reputación en el distrito financiero de la City de Londres.

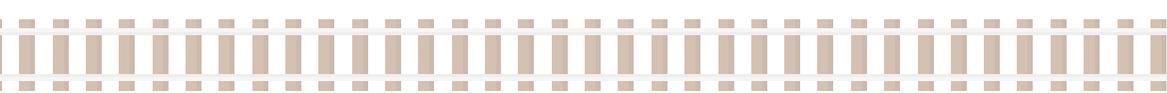
La presencia de estos ingleses en México llamaba la atención en su tiempo, así como resalta a la vista desde el presente, por las condiciones en las que se encontraba el país y lo trascendental que se había vuelto el proyecto de ese ferrocarril para la vida nacional. Si bien se tenía claro que un grupo de ingleses inversionistas participaban en el proyecto ferroviario, la opinión pública manifestó en reiteradas ocasiones su interés por saber cuál era el papel de estos “aventureros desconocidos”, como se les llegó a llamar, en la obra del ferrocarril³. La realidad era que la casa Antony Gibbs & Sons era uno de los principales entes financieros detrás de la obra entre la capital y el puerto de Veracruz, al que se le terminó conociendo comúnmente como el Ferrocarril Mexicano, y una organización altamente involucrada en su construcción y operación. Su presencia es significativa para la historia por el papel que desempeñaba en el proyecto ferroviario siendo una firma importante en el comercio internacional y en los mercados financieros; sin embargo, este rol se diferenció del que tenían en otros países de América Latina en donde estaban fuertemente afincados y operaban a través de oficinas de representación altamente competitivas y de peso económico. Tales peculiaridades nos invitan a reflexionar sobre cómo se inmiscuyó la casa Gibbs en un proyecto tan controvertido y relevante como fue el Ferrocarril Mexicano, así como sobre la relación de México con este tipo de compañías en el contexto de la paulatina y dificultosa apertura económica del país de mediados del siglo XIX.

El ascenso de la Casa Antony Gibbs & Sons

No se puede comprender la presencia de los Gibbs en México y en la construcción del Ferrocarril Mexicano sin conocer el ambiente de los negocios internacionales en el siglo XIX, principalmente el que llevaban a cabo las organizaciones empresariales que en inglés se conocen como Merchant Banking Houses, cuyo término se traduce regularmente al español como casas comerciales bancarias, y que en los países de América Latina eran usualmente llamadas en su tiempo como “la banca de” o “la casa de” seguido del nombre de la organización. Valga destacar que el apelativo de “casa” tenía claras connotaciones aristocráticas, pues gracias al poderío económico que llegaron a conseguir se comparaban con las grandes casas nobiliarias europeas.

Las casas comerciales bancarias tuvieron un papel importante en el crecimiento del comercio internacional liderado por Inglaterra, sobre todo después de las guerras napoleónicas. Esta etapa bélica generó quiebras y el retiro de muchas organizaciones comerciales que se dedicaban al comercio internacional debido a la disrupción del mismo, pero también propició nuevos participantes y el crecimiento de sociedades ya existentes.⁴ Casas como Huth, Goschen, Schröder, Brandt, Barclays, Barings y Rothschild expandieron sus actividades en la Europa continental después de la guerra en lugares como India, China, partes de África y Australia. Barings y Rothschild fueron las más reconocidas y las más exitosas, sobre todo porque intervinieron en el financiamiento de la guerra contra Napoleón y en la posterior recuperación de Europa.⁵ Esto ocasionó que las deudas internacionales se manejaran en libras esterlinas,⁶ lo que a su vez impactó en las dinámicas de los flujos internacionales de capital y motivó a más compañías inglesas a buscar fortuna fuera de sus fronteras, muchas veces en países recién independizados o colonizados que estaban ávidos de liquidez para reactivar su economía.

Los procesos de independencia de las colonias españolas en América representaron la apertura de todo un gran mercado de potenciales ganancias y con este panorama se crearon nuevas compañías inglesas únicamente orientadas a explotar las oportunidades al otro lado del Atlántico, mientras que otras ya existentes que habían tenido un éxito moderado comenzaron a dirigir actividades hacia nuevos destinos. Una de ellas fue la casa Antony Gibbs & Sons, la cual fue fundada por Antony Gibbs, un comerciante originario de la región de Exeter que se dedicaba principalmente al comercio de lana entre Inglaterra y España. Gibbs, nacido en 1756, había sido un talentoso aprendiz de comerciante que fundó sus propias empresas hacia finales del siglo XVIII. Después de vivir un tiempo en España donde aprendió el idioma y estableció una compañía de venta de



textiles que terminó en la quiebra volvió a Inglaterra para establecerse en Londres en 1808, ya involucrado también en el comercio vinícola y hortofrutícola. Tuvo siete hijas e hijos, pero serían principalmente dos, el primogénito George Henry, nacido en 1785, y William, nacido en 1790, quienes seguirían la carrera comercial iniciada por su padre y contribuirían a la ampliación de los negocios. De ahí el nombre que adquirió la compañía y con la que se le conocería en los países hispanohablantes: la casa Antonio Gibbs e Hijos.

Con esta segunda generación de Gibbs se comienza a ver la práctica que luego sería común de que los miembros más jóvenes pasaran tiempo en los países en donde se realizaban los negocios para que aprendieran el oficio y el idioma. Esto había sucedido con George Henry bajo la tutela de Antony, y posteriormente sucedió con William, enviado a España durante una temporada. Pero en 1815 el viejo Antony falleció y William se vio obligado a regresar a Inglaterra para acompañar a su hermano mayor a llevar las riendas de la empresa. Los dos hermanos, incorporando a otros miembros de la familia y parientes lejanos, llevaron los negocios familiares hacia nuevos lugares, abriendo representaciones en Gibraltar en 1818, Lima en 1822 y Arequipa y Guayaquil en 1823. Para la década de 1830-1839 los hermanos Gibbs ya formaban parte de la élite londinense y participaban en clubes y sociedades de reputación del distrito financiero de la City. Incursionaron en nuevos negocios y proyectos de infraestructura, sin embargo, en 1842 George Henry falleció y William, con 52 años, quedó como el líder de la compañía.

Para entonces, Antony Gibbs & Sons ya era una organización amplia y en franco acenso, en la que participaban hijos, sobrinos, nietos y amigos cercanos a la familia en las crecientes ramas y franquicias de la compañía. A mediados del siglo ya se les ubica como una de las quince casas comerciales bancarias

reconocidas del distrito de la City⁷ y sus socios confluían con miembros de peso o líderes de instituciones tan relevantes como el Banco de Inglaterra o el Parlamento, mediante las cuales fortalecían sus intereses comerciales y de clase. Así, quien comenzaría a destacar en los negocios desde muy joven sería Henry Hucks Gibbs, hijo de George Henry, nacido en 1819, quien inmediatamente después de la muerte de su padre mostraría un protagonismo cada vez más marcado y llegaría a estar detrás de algunas de las decisiones más trascendentales para la casa.

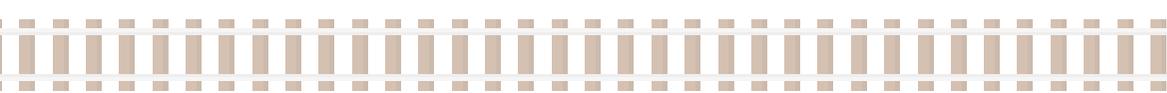
En la década de 1850-1859 algunos negocios ingleses en América Latina comienzan a despuntar y en países como Chile los Gibbs tuvieron un papel destacado en el comercio

de exportación llegando a ser representativos en la venta de metales, principalmente el cobre.⁸ En Perú intensificaron sus actividades, pues llevaban un lucrativo negocio con el guano, producto utilizado como fertilizante, y a lo largo de los años fueron acordando varios contratos como consignatarios con el gobierno peruano en los que disfrutaron de derechos de exportación beneficiosos.⁹ La expansión de los ingresos derivados del guano se adjudica precisamente a Henry Hucks, de quien se habla como una figura que, gracias a la fortuna que ya había acumulado su familia, bien pudo haber llevado una vida apacible en el campo inglés dedicada al ocio, pero que resultó tener una sorpresiva audacia e iniciativa para el mundo comercial.¹⁰ En este sentido, acertadamente el estudio de William M. Mathew sobre la casa Gibbs en Perú muestra cómo en la década de 1850-1859, cuando esta empresa tuvo uno de sus auges económicos, el nombre de Henry Hucks adquiere relevancia en las cartas que el autor retoma, mismas que dejan ver muchas veces las diferencias de opinión sobre los negocios que tenía con su tío William, quien se encontraba ya en una especie de semi retiro.¹¹

Bien puede decirse que durante esta época la casa Gibbs prosperó en buena medida gracias a sus inversiones en América latina, particularmente en Chile y Perú. A pesar de que el viaje desde Inglaterra hacia los países del cono sur en el Pacífico era dificultoso y duraba en ocasiones hasta tres meses, la comunicación entre las oficinas de representación que tenían en estos países y las oficinas de los Gibbs, ubicadas históricamente en la calle Bishopsgate del distrito de la City, era fluida y llevaba consigo rendición de cuentas, información sobre cambios políticos de los países sedes, indicaciones e incluso parabienes. Sin embargo, entre las naciones del otro lado del mar, México no figuraba demasiado para ellos. En el país, al sur del río grande, la presencia de hombres de negocios extranjeros era escasa y las pérdidas sufridas por ciudadanos extranjeros generaban cautela a la hora de invertir.¹² Pero esto habría de cambiar con la aparición del proyecto del Ferrocarril Mexicano.

Cambios en las tendencias de negocios

Desde que los británicos comenzaron a incursionar con mayor ímpetu en los negocios en América derivado del fin de las guerras napoleónicas y los procesos independentistas hasta mediados del siglo, ocurrieron cambios en el ámbito de los negocios que habrían de hacer mella en las actividades de sociedades como la Gibbs. La aparición del ferrocarril como medio de transporte fue uno de estos cambios, y fue después de la inauguración de la primera ruta de pasajeros con el ferrocarril entre Liverpool y



Manchester que se produjo una intensa construcción ferroviaria privada en Inglaterra la cual atrajo a empresas dedicadas primordialmente a otras actividades. Con el liderazgo de George Henry, los Gibbs participaron en la construcción del Great Western Railway en la década de 1830-1839, ferrocarril que conectaría Londres con el suroeste de Inglaterra. En la siguiente década (1840-1849) se construyó gran parte de la red ferroviaria de las islas británicas, expansión que formó parte de una serie de “oleadas” de inversión ferroviaria que serían seguidas de sus respectivas crisis financieras. Esta década tuvo su peak en 1840, la segunda crisis se vivió en 1847-1848 y la tercera en 1865-1866.¹³ Para entonces ya había aproximadamente diez mil millas de vías construidas en las islas británicas.

Estas incursiones en temas ferroviarios influenciaron las perspectivas de las inversiones privadas, pues a lo largo de estos años hubo modificaciones tecnológicas en los sistemas de vías y de vapor, reformas políticas enfocadas en los ferrocarriles, reubicaciones geográficas de las inversiones y retraimiento y expansión de la inversión¹⁴, de tal manera que compañías que se dedicaban mayormente al comercio, algunas con fuerte presencia en el extranjero, en ocasiones volcaron su atención a la compra de acciones y bonos ferroviarios con el objetivo de diversificar sus actividades e incrementar sus rendimientos. Influenció también el hecho de que Estados Unidos incursionó prontamente en la industria ferroviaria, generando innovaciones tecnológicas propias, como las modificaciones en los rieles y en las locomotoras para pendientes elevadas,¹⁵ aspectos que arrastraron parte del capital inglés hacia aquel país. Henry Hucks, como líder en ascenso de la casa Gibbs, presencié todos estos cambios, y al igual que el despunte del negocio del guano se consideró una de sus proezas, otra fue el involucramiento mayor de la casa Gobbs en el sector bursátil, vinculado de manrea adyacente a los ferrocarriles.

El proyecto del primer ferrocarril en México: un riesgo compartido

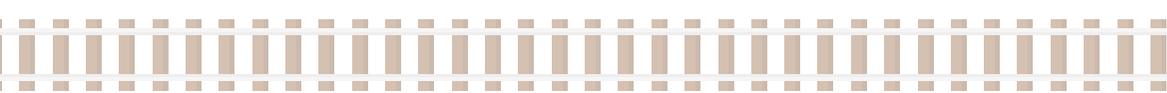
La fiebre por construir ferrocarriles no tardó mucho en reflejarse en otros países además de Inglaterra y Estados Unidos. En América aparecieron las primeras vías férreas en Cuba, Jamaica y Guyana, y algunos lustros más tarde también en países del cono sur como Perú y Chile. En México, el primer proyecto para construir un ferrocarril apareció en 1837, pero este no vio ningún resultado debido a que ni siquiera se pudo reunir el capital inicial para dar arranque a la obra. Un par de años más tarde comenzaron a construirse las vías del que sería el primer tramo que se inauguró en México, de escasos once kilómetros, el cual corría de Veracruz al Molino, mismo que no

tuvo mayor trascendencia económica y que con los años habría de incorporarse al proyecto del Ferrocarril Mexicano.

En la década de 1850-1850 México experimentó un periodo turbulento de grandes cambios políticos. La guerra con Estados Unidos, la venta de los territorios del norte y las constantes rebeliones y guerras internas conformaron un escenario poco propicio para que las casas comerciales británicas se interesaran mucho en el país. El default de la deuda extranjera y la mala experiencia que habían tenido varias compañías mineras británicas causaron un impacto negativo en la imagen de México dentro del panorama de los negocios. Aunque algunos comerciantes británicos, como la empresa Manning & Macintosh prevalecieron por varios años, en realidad no había muchas oficinas de representación de casas comerciales foráneas ni largas cadenas de producción y exportación vinculadas a empresas extranjeras como sí las había en otros países de América Latina, y las que había tenían limitadas sus operaciones tanto por el gobierno como por los capitalistas locales.¹⁶

Desde los primeros proyectos mexicanos la idea más sonada era la de conectar Veracruz, el principal puerto, con la capital, e incluso extender la ruta hasta Acapulco para crear un circuito entre los dos océanos, pero se trataba de un proyecto tan caro y ambicioso que parecía imposible de llevar a cabo para un país que no tenía experiencia en la materia y en el que las fuentes de financiamiento eran escasas. Pero en 1856 este proyecto se reactivó cuando fue retomado por los hermanos Manuel y Antonio Escandón, empresarios prestamistas y comerciantes acaudalados con fuertes vínculos con el exterior. En julio de 1857 los Escandón consiguieron inaugurar con recursos propios y de algunos parientes políticos como don Eustaquio Barrón el tramo que salía de la capital al pueblo de la Villa de Guadalupe (aproximadamente cinco kilómetros) y ese año recibieron la concesión por parte del gobierno para llevar a cabo la obra completa. La guerra de reforma detuvo los planes de construcción, pero con la vuelta de los liberales en 1861 su concesión fue renovada y esta permitió establecer nuevos esquemas de financiamiento y de asociación para poder hacer realidad la construcción.¹⁷

Con la concesión de 1861 se da un primer acercamiento con el capital extranjero, pues a partir de las nuevas disposiciones legales se constituyó una empresa denominada Ferrocarril de México a Puebla, de la cual se definieron “corresponsales en el exterior de la compañía” para vender acciones al público. Tales corresponsales estarían en La Habana, Nueva Orleans, Nueva York, París y Londres, siendo los de esta última ciudad la casa Antony Gibbs & Sons, lo cual constituye la primera ocasión



que se tenga registro de su involucramiento con el proyecto del ferrocarril de los Escandón. Sin embargo, los planes para impulsar esta empresa se vieron frustrados nuevamente por el contexto bélico en el que entró el país a partir de la llamada Intervención Tripartita de la que derivó la invasión francesa. Al no haber un gobierno estable, era difícil conseguir los fondos públicos constantes que requería una obra de tal envergadura.

Manuel Escandón, el mayor de los hermanos falleció en 1862, cuando el país vivía la penetración de la intervención francesa. Desde entonces Antonio quedó como el líder de la sociedad familiar y una de sus tareas principales fue encontrar inversionistas en el extranjero que pudieran estar interesados en el proyecto del ferrocarril. Después de todo, una obra de ese tipo auguraba grandes ganancias e Inglaterra pasaba por una nueva “manía” ferroviaria. Con la invasión francesa avanzando en el país Antonio realizó varios viajes de negocio a Europa. Se sabe que en 1863 se asoció con la casa Gibbs para que supliera rieles a cambio de una comisión por el costo de los mismos, además de una participación en las órdenes de material rodante y el envío de plata de México.¹⁸

La estadía de Escandón en el viejo continente parece haberse prolongado debido a que buscaba financiamiento para el proyecto del ferrocarril y aprovechó su paso por Inglaterra para solicitar a los Gibbs un préstamo por trescientas mil libras.¹⁹ Por esas fechas la intervención francesa en México ya había conseguido afianzarse en la capital con un gobierno regente, mientras que el gobierno legítimo de Benito Juárez se encontraba errante por el país al tiempo que en diversos estados se daban luchas de resistencia por parte de líderes liberales republicanos. En este contexto fue que un grupo de políticos conservadores salió para Europa para ofrecer el trono de México al príncipe austriaco Maximiliano de Habsburgo, lo que llegó a oídos de Antonio Escandón, quien detuvo sus negociaciones en Londres para asistir al castillo de Miramar para participar en el acto y de paso mencionarle al futuro emperador su proyecto ferroviario.

Escandón tuvo la oportunidad de hablar con Habsburgo y contarle de sus avances en conseguir financiamiento inglés. Con la venia del futuro emperador de México volvió a Londres para continuar sus negociaciones y le propuso a Henry Hucks que aceptara los bonos de construcción que había creado el gobierno mexicano como garantía para el préstamo. Henry Hucks consultó la idea con su tío William, pues no se trataba de un negocio que regularmente hiciera la casa Gibbs y después de unas prolongadas negociaciones aceptaron los bonos, pero decidieron que junto con Escandón crearían una compañía en Londres en la que ellos fungirían como fundadores, tenedores

de acciones de primera categoría e intermediarios. Para los Gibbs sin duda fue una apuesta con cierto riesgo. En 1860 Inglaterra crecía vigorosamente y el sector financiero pasaba por una etapa muy activa, pero invertir en acciones ordinarias de compañías ferroviarias se consideraba una mala idea, sobre todo por las pérdidas sufridas en la manía ferroviaria de la década de 1840-1849.²⁰ De ahí, que el viejo William manifestara sus dudas y que la casa Gibbs decidiera establecer sus condiciones frente a Escandón.

Se creó entonces la Imperial Mexican Railway Company Limited, en la que quedaron como socios fundadores Antonio Escandón, Henry Hucks Gibbs, Robert Wigram Crawford, James Stewart Hodgson, George Louis M, Gibbs, August Sillem, George Baden Crawley y William Lloyd. Los personajes que integran este listado no son simples accionistas, todos jugaban un papel crucial en el desarrollo de la obra. Crawford era inversionista en la India y miembro del parlamento, mientras que Crawley y Lloyd eran empresarios contratistas especializados en la construcción que habían trabajado en otros proyectos con los Gibbs. George Louis era un muy activo miembro de la sociedad Gibbs y primo de Henry Hucks, mientras que este último ya para entonces tenía una reputación importante dentro del distrito financiero de la City e integraba la Internacional Financial Society, una gran organización recién conformada por merchant bankers de Londres que tenía el objetivo de crear sindicatos bancarios en torno a distintos proyectos. Así pues, crear una compañía de esta naturaleza, con socios de tal reputación, en el lugar más dinámico para los negocios y acobijada por una organización como la International Financial Society²¹ fue una gran jugada que permitió ofrecer acciones a un gran número de inversionistas y legitimarse como un proyecto sólido y con futuro.

Anteriormente, la relación de la casa Gibbs con México había sido a través de vínculos menores, individuales y esporádicos, mayormente relacionadas con depósitos de letras de cambio en esa casa, tal como da cuenta una carta enviada por Lucas Alamán a la casa Huth en la que informa de una letra de cambio depositada en la banca de los Gibbs.²² Pero las familias mexicanas Escandón y Barrón habían sido probablemente de las más involucradas en uno u otro sentido con los ingleses de la calle de Bishopsgate. La historiografía británica sobre la historia de la casa Antony Gibbs & Sons hace una pauta cuando aborda las actividades de esta empresa con México y aclara que si bien los Gibbs no tenían una oficina de representación en este país la relación se articulaba meramente a través de la amistad entre las familias, pues el fundador de la casa inglesa había conocido a los ancestros de Escandón y Barrón cuando éstos radicaban en España. Esta cercanía perduró por mucho tiempo y fue más allá del involucramiento en el proyecto del ferrocarril, pues se



sabe que al morir Antonio Escandón dejó parte de su fortuna depositada en la banca de los Gibbs.²³

Pero la construcción del ferrocarril fue sin duda la actividad más importante que realizaron en conjunto ambos inversionistas. Con la denominación de una compañía británica establecida en Londres la obra ferroviaria pudo continuar llevándose a cabo con varios lapsos de construcción acelerados. El mismo Henry Hucks fue uno de los directores del primer consejo directivo y llama la atención que a un año de haberse constituido varios de los integrantes de la familia Gibbs aparecen como accionistas, entre los que destacan el viejo William Gibbs (1000 acciones), Henry Hucks (252 acciones) y sus hermanos menores, el reverendo John Lomax (100 acciones) y Charles (150 acciones), su esposa Anne Leslie (6 acciones), su primo Henry George (2 acciones) y su hijo George Alban, de entonces 18 años, 18 acciones.²⁴ Asimismo, a partir de 1865 George Luis Monck Gibbs, hijo Joseph Gibbs, hermano menor del viejo William, y quien había sido uno de los socios fundadores, sería uno de los miembros que más estaría al pendiente de la operación del ferrocarril y de su construcción.

El contexto político en México durante el Imperio de Maximiliano I permitió avances relevantes en la obra, pero con la prevalencia de los juaristas y la eventual caída del gobierno imperial esta se desaceleró y en 1867, ya con el orden republicano, tuvo que emitirse una nueva concesión para que el proyecto pudiera seguir avanzando. A la compañía se le cambió de nombre simplemente a Mexican Railway Company Limited y los Gibbs fueron quienes, en buena medida, encabezaron esta nueva etapa, pues Antonio Escandón tuvo que retraerse un poco de la dirección por sus vínculos con los imperialistas, aunque continuó siendo un accionista mayoritario.

En 1868 los miembros de la mesa directiva en Londres decidieron abrir una junta directiva local a semejanza de la de Londres para poder tomar decisiones operativas de mejor manera. Enviaron a México a Joseph H. Gibbs, hermano de George Louis M. Gibbs, para que radicara en el país, representara sus intereses y compensara los de los accionistas mexicanos. Ya para entonces las decisiones de la casa Gibbs recaían mayormente en Henry Hucks, pues su tío William se había retirado definitivamente a Tyntesfield, su suntuosa mansión campestre, y la llegada de Joseph a México, o Joe, como le llamaban sus primos, era la personificación más clara de la casa en este país.

Durante sus años en México, Joe Gibbs afianzó las relaciones con las autoridades mexicanas y lidió con las demandas de los demás socios al tiempo que trataba lo más posible de integrarse en la alta sociedad mexicana. Incluso sin haberse concluido en su totalidad

el ferrocarril éste operaba en los tramos que se iban terminando y no faltaron las quejas por las tarifas que manejaba la compañía, así como por los fondos públicos destinados a la obra. El Gibbs radicado en México fue la cara de la empresa ante estos litigios y cuando finalmente la obra fue terminada en su totalidad, en diciembre de 1872, tuvo el honor de viajar por vez primera en el tren junto con George B. Crawley, socio recurrente de los Gibbs y también primo de Henry Hucks por el lado materno.

Si bien Joseph Gibbs permaneció en México hasta 1874, los intereses de la casa inglesa fueron representados por otros miembros inversionistas como el propio Crawley. Durante todo este tiempo el involucramiento de los Gibbs había incrementado. El libro de accionistas de 1874, por ejemplo, muestra que varios familiares de Henry Hucks continuaban como accionistas menores, mientras que William Gibbs, ya entonces de 83 años, había acumulado cinco mil acciones a su nombre, y el propio Henry Hucks 459.²⁵ Un año después fue cuando la Compañía decidió hacer una reorganización financiera en la que se pudo constatar que la casa Antony Gibbs & Sons era por entonces una de las principales acreedoras de la obra, pues tenía casi 20 % de la deuda de la misma.

El levantamiento de Porfirio Díaz en 1876 preocupó a los ingleses en Londres, pero éstos supieron maniobrar la turbulencia y permanecieron como importantes accionistas de la compañía a lo largo del porfiriato. En 1888 la casa Gibbs participó en la flotación de un crédito del gobierno mexicano en Londres, lo que expresó otro de sus vínculos relevantes con el país. Pero el mayor activo de los descendientes de Antony Gibbs continuó siendo el ferrocarril entre México y Veracruz, de tal suerte que conservaron un número importante de acciones incluso durante la Revolución mexicana y fueron ellos quienes en 1946 iniciaron el proceso de la venta de toda la empresa al gobierno mexicano para que el Ferrocarril Mexicano pudiera ser incorporado a la red de ferrocarriles de la que ya era dueño el Estado.

El factor Gibbs

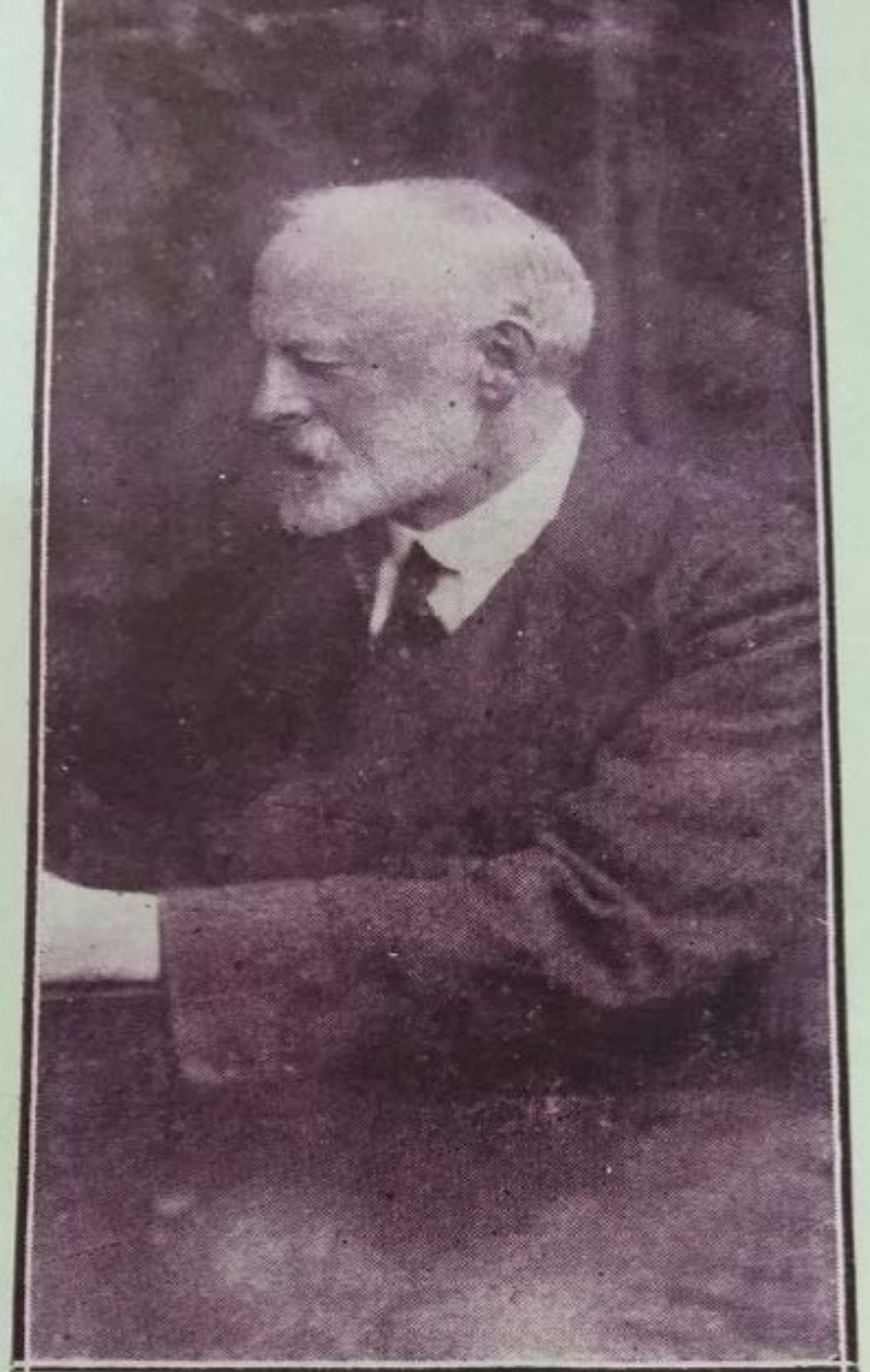
La incursión de la casa Antony Gibbs & Sons fue trascendente para el proyecto del Ferrocarril Mexicano por diversas razones. Una de las más importantes es la legitimidad que se le imprimió al proyecto porque la compañía fue fundada por distinguidos banqueros ingleses, así como por el acceso al financiamiento externo que esto significó. Estos aspectos resultaron de gran importancia ante los anteriores debacles o retrasos que había tenido la construcción del ferrocarril y ante la escasez de fuentes de financiamiento en México. La incursión de la casa Antony Gibbs & Sons fue trascendente para el proyecto del Ferrocarril

Mexicano por diversas razones. Una de los más importantes es la legitimidad que se le imprimió al proyecto porque la compañía fue fundada la por distinguidos banqueros ingleses, así como por el acceso al financiamiento externo que esto significó.

Página siguiente
John A. Gibbs

Estos aspectos resultaron de gran importancia ante los anteriores debacles o retrasos que había tenido la construcción del ferrocarril y ante la escasez de fuentes de financiamiento en México. El posicionamiento en el extranjero fue sumamente relevante toda vez que en el proyecto se estableció que la compañía tenía un techo de endeudamiento del doble de su capital accionario, y tal aspecto solo pudo haber sido sustentable gracias a la confianza y el respaldo de los banqueros londinenses que cobijaron a la compañía. Esta vinculación externa también le permitió al ferrocarril insertarse en diarios comerciales ingleses como el Herapath Railway Journal, por el cual se informaban las actividades de compañías tanto locales como extranjeras, lo que significó una fuente de información para los accionistas que vivían en el extranjero y una manera de mantener la circulación de acciones. Cabe también adjudicarles a los Gibbs la implementación en México, a través del ferrocarril, de los modelos de financiación propios de la época, como la emisión de diferentes tipos de acciones, el esquema de convocatorias a los accionistas (calls) y el uso de endeudamiento quirografario.

Otro elemento que proveyó la casa Gibbs fue la acumulada experiencia en el sector ferroviario que tenían algunos de sus socios, quienes sabían conseguir materiales de construcción a bajos costos, exportarlos hasta su destino final y armarlos en torno al sistema ferroviario. Antes de 1864 los contratistas de la obra habían sido mayormente mexicanos, pero con los Gibbs se incorporó a la compañía Smith Knight and Company la cual tenía experiencia en la materia en Inglaterra. Igualmente, los contratistas posteriores, William Lloyd y George B. Crowley, habían trabajado en la construcción de otros ferrocarriles y conocían las problemáticas de los mismos. Este último, por ejemplo, ingresó en medio de una crisis importante y consiguió reducir los gastos de construcción.²⁶ Asimismo, los Gibbs proveyeron de lobbistas que ayudaron a sacar adelante negociaciones con el gobierno en momentos cruciales, como fue el caso de Thomas Sanders, quien lideró la negociación con el recién instaurado gobierno imperial cuando este buscó hacer modificaciones a la concesión concedida a Antonio Escandón y regular las tarifas de los tramos en operación de la compañía. Este tipo de negociaciones se dieron a lo largo de la construcción, pero también después, cuando, una vez una vez construido el ferrocarril, el levantamiento y arribo de Porfirio Díaz a la presidencia planteó nuevamente requisitos para la empresa por parte del gobierno.



JOHN A. GIBBS.

1905.

Miembro de la razón social
“Antony Gibbs & Sons”, de Lon-
dres, la cual estuvo relacionada
con el Ferrocarril en los primeros
tiempos de éste.

Fuentes consultadas

Archivos

Centro de Estudios de Historia de México, Ciudad de México, México

The National Archives, Londres, Inglaterra

Hemerografía

El siglo XIX

Bibliografía

Clarke, Thomas Curtis, *The American Railway: Its construction, development, management and trains* (ebook). Nueva York: Skyhorse Publishing, 2012.

Cottrell, P. L., *Investment Banking in England, 1856-1881, vol 1, A Case Study of the International Financial Society*. Nueva York: Garland Publishing, 2012.

Ferguson, Niall, *El triunfo del dinero. Cómo las finanzas mueven el mundo*. México: Debate, 2010.

Heat, Hilarie J., "Los primeros escarceos del imperialismo en México: las casas comerciales británicas, 1821-1867", *Historias*, núm. 22, México, 1989, pp.77-89.

Kenwood, A. G., "Railway Investment in Britain, 1825-1875", *Economica, nueva serie*, vol. 32, núm. 127, agosto, agosto, 1965, pp. 313-322.

Jeremy David (ed.), *Dictionary of Business Biography, A Biographical Dictionary of Business Leaders Active in Britain in the Period 1860-1980*, vol. II. Londres: Buterworths, 1986.

Landes, David, *Dinastías. Fortunas y desdichas de las grandes familias de negocios*. Barcelona: Crítica, 2006.

Lisle-William, Michael, "Merchant Banking Dynasties in the English Class Structure", *The British Journal of Sociology*, vol. 35, núm. 3, septiembre, 1984, pp. 333-362.

Llorca-Jaña, Manuel, "Shaping globalization: London's Merchant Bankers in the Early Nineteenth Century", *The Business History Review*, vol. 88, núm. 3, otoño, 2014, pp. 469-495.

Mathew, William M., *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del Guano en el Perú*. Lima, Perú: Banco Central de Reserva del Perú / Instituto de Estudios Peruanos, 2009.

Mayo, John, *British Merchants and Chilean Development, 1851-1886*. Boulder / Londres / Estados Unidos: Westview Press, 1987.

Odlyzko, Andrew, "The railway mania of the 1860s", en: Liffen J. y Jones S. K. (eds.), *Early Railways 7: Papers from the Seventh International Early Railways Conference*. Durham: Early Railways Conference Committee, 2022, pp. 105-119.

Padilla, Paris, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*. México: Instituto Mora, 2016.

Pérez-Rayón Elizunda, Nora, *Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandón y Barrón Arango: formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfiriato, 1890-1910*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1995.

Platt, D. C. M., "Finanzas británicas en México (1821-1867)", *Historia Mexicana*, vol. 32, núm. 2, pp. 226-261.

Citas

[2] Es especialista en Historia Económica por la UNAM y Maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Es autor del libro *El sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*. Es asesor político y de instituciones de gobierno y colabora en medios como *Bicentenario*, *Huffington Post* y *la Silla Rota*, entre otros. Contacto: padillaparis@hotmail.com

[3] En 1868 la opinión pública manifestó un particular interés en los inversionistas ingleses del ferrocarril cuando en el Congreso discutían la concesión otorgada por el gobierno de Juárez de 1867. "Suplemento al num. 14", *El Siglo XIX*, México, 25 de enero de 1868, p. 1

[4] Manuel Llorca-Jaña, "Shaping globalization: London's Merchant Bankers in the Early Nineteenth Century", *The Business History Review*, vol. 88, núm. 3, otoño, 2014, p. 470.

[5] David Landes, *Dinastías. Fortunas y desdichas de las grandes familias de negocios*, pp. 20-23 y 50-52.

[6] Niall Ferguson, *El triunfo del dinero. Cómo las finanzas mueven el mundo*, p. 104.

[7] Michael Lisle-William, "Merchant banking dynasties in the English class structure", *The British Journal of Sociology*, vol. 35, núm. 3, septiembre, 1984, pp. 339 y 342-344.

[8] John Mayo, *British Merchants and Chilean Development, 1851-1886*, pp. 113-114.

[9] William M. Mathew, *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del Guano en el Perú*, p. 146.

[10] David Jeremy (ed.), *Dictionary of Business Biography: A Biographical Dictionary of Business Leaders Active in Britain in the Period 1860-1980*, p. 549.

[11] Mathew, *op. cit.*, p. 155.

[12] Hilarie J. Heat, "Los primeros escauceos del imperialismo en México: las casas comerciales británicas, 1821-1867", *Historias*, vol. 22, México, 1989, p. 81.

[13] A. G. Kenwood, "Railway investment in Britain, 1825-1875", *Economica*, new series, vol 32, núm. 127, agosto 1965, p. 314.

[14] Desde 1830 y hasta 1870 los ferrocarriles en Inglaterra experimentaron varias innovaciones tecnológicas, como la incorporación de suspensiones y otras en el sistema de cambio de vías. En el ámbito político Inglaterra autorizó regulaciones relacionadas con las rutas y la seguridad, como la Railway Act de 1844. Asimismo, la década de 1860 vio una construcción enfocada particularmente en las cercanías de Londres.

[15] Thomas Curtis, Clarke, *The American Railway: Its construction, development, management and trains*, p. 44.

[16] D. C. M. Platt, "Finanzas británicas en México (1821-1867)", *Historia Mexicana*, vol. 32, núm. 2, México, p. 242.

[17] Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, pp. 45-48.

[18] P. L. Cottrell, *Investment Banking in England, 1856-1881*, vol 1, A case study of the International Financial Society, p. 284.

[19] *Idem.*

[20] Andrew Odlyzko, "The Railway Mania of the 1860S", en: J. Liffen J. y S. K. Jones (eds.), *Early Railways 7: Papers from the Seventh International Early Railways Conference*, p. 108.

[21] Además de la Gibbs, a dicha sociedad pertenecían las casas Goschen y Huth, ambas accionistas del ferrocarril.

[22] Lucas Alamán a Federico Huth y Cía, México, 23 de diciembre de 1851, Archivo Lucas Alamán, Núm. Fondo: CCLXXXVII, Clasificación: CCLXXXVII.20.1654.1.

[23] Pérez-Rayón Elizunda, Nora, *Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandón y Barrón Arango: formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfirismo, 1890-1910*, p. 77.

[24] Mexican Railway Company Limited No. 1534C, 1865, en The National Archives, Board of Trade.

[25] Mexican Railway Company Limited No. 1534C, 1874, en *The National Archives, Board of Trade.*

[26] Padilla, *op. cit.*, p. 112.

**“¡N’OMBRE!, LA CIUDAD ERA CHIQUITA Y LLENA DE VÍAS
POR LOS TRENES Y TRANVÍAS”
(VERACRUZ EN LOS AÑOS VEINTE: UNA AGITADA VIDA
SOCIAL)**

**“N’OMBRE!, THE CITY WAS SMALL AND FULL OF TRACKS
FOR TRAINS AND TRAMS”
(VERACRUZ IN THE ANNÉES FOLLES: A HECTIC SOCIAL LIFE)**

Arturo E. García Niño¹

*Con aprecio para las compañeras y compañeros del
Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.*

Resumen

La llegada del Ferrocarril Mexicano a Veracruz a fines del siglo XIX fue parte de la modernidad impulsada por el liberalismo decimonónico y trajo cambios en esa ciudad moderna de suyo. Cimentó el comercio al acelerar el proceso de producción/reproducción del capital y transformó la concepción y uso del espacio urbano. Al impulsar las obras del puerto alboreando el siglo XX, privilegió a las actividades ferroviaria y portuaria como los ejes económicos locales y regionales. Esas actividades requirieron, en la década de los años veinte, de otras subsidiarias para apoyarlas; fueron surgiendo entonces más gremios que, bajo la impronta del anarcosindicalismo y el liberalismo, signaron la ciudad con sus huelgas y sus negociaciones. Ese decorado de banderas rojinegras se integró a la vida social de una década convulsa, donde lo viejo no terminaba de morir, pero lo nuevo ya daba sus primeros pasos. En las líneas venideras se da cuenta de ello y entretejidas en la narración se aventuran algunas interpretaciones.

Palabras clave: Veracruz, años veinte, ferrocarriles, vida social, conflictos obrero-patronales.

Abstract

The arrival of the Mexican Railroad to Veracruz in the late nineteenth century was part of them modernity driven by nineteenth-century liberalism and brought changes in that modern city of its own. It cemented trade by accelerating the process of production/reproduction of capital and transformed the conception and use of urban space. By promoting the works of the port at the dawn of the twentieth century, he privileged railway and port activities as the local and regional economic axis. These activities required, in the twenties, other subsidiaries to support them; More guilds were then emerging that, under the imprint of anarcho-syndicalism and liberalism, marked the city with their strikes and their negotiations. That decoration of red-and-black flags was integrated into the social life of a convulsive decade, where the old did not finish dying, but the new was already taking its first steps. In the coming lines he realizes this and interwoven in the narrative venture some interpretations.

Keywords: Veracruz, twenties, railroads, social life, labor-management conflicts.

El tren llegando y el puerto creciendo

La historia de los ferrocarriles nacionales, en general, y de “El Mexicano”, en particular, inició en 1837, al obtener Francisco Arrillaga la concesión para construir la ruta México-Veracruz. La cual avanzó entre arreglos, favores y vicisitudes económicas, políticas y técnicas, cuyos hechos y momentos más importantes fueron los siguientes:

- en 1849 se inauguró el tren de mulas Veracruz-El Molino, sobre el río San Juan, en Tejería, Ver.;
- en 1853, Juan Richards obtuvo concesión para construir una línea entre México y Veracruz, pasando por Puebla y Apan, Hgo.;
- en 1855 se otorgó concesión a los hermanos Mosso para construir una línea del Río San Juan a México;
- dos años después, le concesionaron a Escandón la ruta entre México y Acapulco al través de la ciudad de México, adquirió los trenes de mulas Veracruz-San Juan y México-Guadalupe y en 1864 vendió todo a la compañía inglesa Imperial Railways Co., que construyó el tramo Tejería-Paso del Macho en Veracruz;
- en 1855 se concesionó a Zangróniz la extensión del ferrocarril Veracruz-San Juan y a Puebla vía Xalapa;
- en 1867, la Imperial Railways Co. se convirtió en Compañía del Ferrocarril Mexicano y desencadenó las inauguraciones del tramo México-Apizaco, el ramal Apizaco-Puebla en 1869, la sección Paso del Macho-Atoyac, Ver. en 1870, el tramo de Atoyac a Fortín en 1871 (además compró la concesión que hasta entonces era de Zangróniz) y la sección Veracruz-Orizaba;
- en 1873 se inauguró el ferrocarril México-Veracruz vía Orizaba, “El Mexicano”, y extendió sus líneas con el ramal a tracción animal de Tejería a Xalapa.²

La llegada del Mexicano a Veracruz culminó una obra reconocida entre las más importantes del mundo decimonónico: 425 kilómetros recorridos sobre el eje volcánico, ascendiendo desde el nivel del mar hasta más de cuatro mil metros de altura.³ Fue también el golpe definitivo a la muralla circundante, diseñada por el ingeniero Spanochi a fines del siglo XVI para proteger la ciudad de ejércitos, piratas y corsarios, pero también para dividirla en los de adentro, los privilegiados comerciantes y autoridades, y los de afuera, la plebe a merced de “los perros del mar”.⁴

La caída final, iniciada en septiembre de 1880, transformó el espacio urbano y su uso por desvanecer en la cotidianidad de la gente las nociones de intra y extramuros, aunque no la división

clasista y racista. Contribuyeron también al derrumbe las obras del puerto, cuya primera piedra colocó Porfirio Díaz el 10 de agosto de 1882, aunque los trabajos dieron inicio en 1897 bajo la dirección de Weetman D. Pearson. El mismo Díaz las inauguró el 6 de marzo de 1902.⁵

Elemento integrante del arsenal liberal transformador bajo la lógica y la idea de progreso, el ferrocarril catalizó las obras del puerto e impulsó una más de las modernizaciones en una ciudad moderna de suyo. Creció su población y se desencadenó la urbanización: construcción de muelles y bodegas, dragado de costas y tendido de vías férreas adentrándose mar afuera y tierra adentro, originando la creación de la Compañía Terminal en 1907, concentradora administrativa de las actividades portuarias y ferroviarias.

Se aplanaron las calles, se entubaron los ríos y penetraron los trenes como resultado y extensión del Ferrocarril Mexicano, o por lo menos bajo su impulso. En 1907, Veracruz puerto y ciudad llegó a tener cuatro estaciones ferroviarias: al norte la del Ferrocarril Mexicano, al sur la del Ferrocarril al Istmo (o del Pacífico) y la del Ferrocarril a Alvarado (o “El Alvaradito” o el Ferrocarril a Medellín) y al oeste la del Ferrocarril Interoceánico (que hacía el viaje a la ciudad de México vía Xalapa). Pasó así de 29 164 habitantes en 1900 a 48 633 en 1910, un incremento poblacional del 65 % y para 1921 sumaban ya 54 225 habitantes.⁶

Anclada al movimiento portuario y ferrocarrilero como soportes de la actividad mercantil y turística, la ciudad viviría en los años veinte del siglo pasado lo que muy pocas de sus pares han vivido cultural y políticamente en igual tiempo, y lo que ella no volvería a experimentar en las décadas sucesivas: una epidemia de peste bubónica y brotes de fiebre amarilla, en el arranque de la década, la elección del segundo y penúltimo alcalde obrero que registre la historia local: el estibador Rafael García Aulí; el más importante movimiento social de su historia: el inquilinario de 1922, que aglutinó al 80 % de la población; la huelga general de 1923, que suspendió el suministro de energía eléctrica, casi todas las actividades laborales durante el mes de agosto y aisló a la ciudad; la ocupación por las huestes del levantado en armas Adolfo de la Huerta en el mismo año; el primer carnaval moderno y un ciclón en 1925; muchas huelgas de mayor y menor calado; la llegada del primer grupo de Son Montuno al país y la formación del primero formado en México, así como la elección del último alcalde surgido de los sectores subalternos, fallecido a los seis meses de haber tomado posesión: Úrsulo Galván.

Los fabulosos veinte o al vaivén de olas intranquilas

Los años veinte fueron convulsos al ser la ciudad el laboratorio del arranque del siglo en el Estado y la condujeron a ser tanto un centro acrisolador como irradiador de apuestas políticas, económicas y culturales. Por sus calles y plazas transitaban manifestaciones que fueron preámbulo y/o consecuencia de movimientos sociales como el inquilinario⁷ y un sinfín de huelgas que calaron más o menos hondo en la cotidianidad de la población.⁸ La cual asistía a los bares, salones de baile, cafés, restaurantes, teatros, cines, hoteles, clubes deportivos y náuticos (como el Regatas) y balnearios como el de Villa del Mar, inaugurado en 1919. Lo hacía viajando en tranvías eléctricos y los primeros autobuses urbanos. Los turistas arribaban a la Terminal del Ferrocarril, inaugurada en 1911, y se desparramaban por la ciudad. El tren se había convertido en “un activo promotor del turismo y organizaría programas de viajes redondos desde la ciudad de México, con descuentos en las vacaciones de verano”.⁹



Imagen tomada de *Recuerdo de México. La tarjeta postal mexicana 1882-1930*. México, Banobras, 1994

La sociedad veracruzana, como la mexicana toda, estaba dividida por las asignaturas pendientes no resueltas a pesar de la guerra civil que pocos años atrás había teñido de luto y sangre al país, y que terminaría conociéndose como Revolución mexicana. Los ricos seguían siéndolo cada vez más y los pobres crecían en su pobreza e incrementaban las estadísticas. Unos pocos tenían mucho y los muchos tenían poco, muy poco. El estado de cosas no había cambiado en gran medida y, por ello, de cuando en cuando surgían acciones de los sectores subalternos en pro de defender sus derechos frente a patrones y gobiernos.

Una de tales acciones colectivas se hizo presente el 1 de marzo, con la huelga de los ferrocarrileros contra la Compañía Terminal de Veracruz,¹⁰ quienes fueron secundados de inmediato

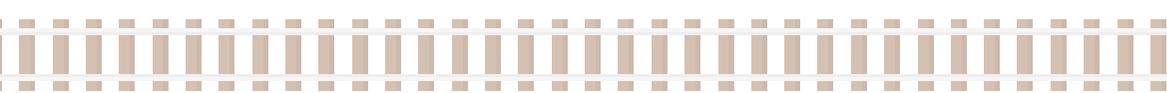
por todos los gremios ligados laboralmente a la empresa ferrocarrilera y portuaria, la cual amenazó con traer al ejército para que ocupara los patios, talleres, telégrafos y oficinas ferrocarrileros, así como los muelles e instalaciones portuarias, y reanudaran el trabajo suspendido.

Ante el probable rompimiento de la huelga por el ejército en plan esquirol, algunos de los gremios iniciaron el retorno al trabajo el 3 de marzo. Intervino el gobierno federal como mediador y se logró llegar a un acuerdo el 8 de marzo sin levantar la huelga, después de que un furibundo Adolfo de la Huerta, secretario de Hacienda, quien ocuparía el puerto dos años después al levantarse en armas, hiciera campaña contra los huelguistas, coincidiendo en sus ataques con El Dictamen de Veracruz (EDV), diario conservador y oficialista.

En esa misma fecha, el aviador cubano Rubén Delgado llegó a la ciudad para analizar la posibilidad de abrir el primer vuelo La Habana-Veracruz-La Habana y un marinero holandés fue apresado por escandalizar en la vía pública bajo los efectos de la marihuana. El abasto de agua a la ciudad era un problema creciente y el Ayuntamiento informó que había dos empresas propuestas, aparte de la Compañía de Luz, para resolverlo, porque el deterioro de las calderas de El Tejar era irreversible. Por tanto, la Delegación Sanitaria ofrecía baños públicos para aquellas personas que no tuvieran servicio del líquido en sus casas y EDV hacía gala de sus filias y su espíritu arropado por la banalidad, al dedicar su editorial a las baratas de las tiendas La Galatea y La Soriana, diciendo que “estas baratas [hacían] más por la tranquilidad del mundo, que todas las leyes y las predicaciones”.¹¹

Los problemas cotidianos crecieron por la huelga, ya que al no haber trenes la carga de los barcos se acumulaba, los muelles y las bodegas eran insuficientes para albergar toda la mercancía y tenía que ser depositada donde se pudiera, incluso en las playas, con el consabido deterioro por la humedad. La Cámara de Comercio inició entonces una campaña contra los ferrocarrileros y ofreció construir locales para almacenar las mercancías. Todo ello no fue impedimento para que los hoteles se llenaran de turistas los fines de semana, cuyo número aumentaría cuando, a mediados de abril, y ya resuelta la huelga, el flujo de trenes empezara a normalizarse.

La huelga ferrocarrilera manifestó la doble herencia de los trabajadores porteños en sus luchas: la del anarquismo, la huelga y la acción directa, por un lado; y la del liberalismo decimonónico y su apuesta por las instituciones gubernamentales mediadoras entre trabajadores y patrones, por el otro. Dichas vertientes llevaron a que luego de tomar las instalaciones de la Compañía



Terminal de Veracruz y declarar la huelga, se acordara levantarla al intervenir como árbitro el gobierno. Tal sería la impronta de la década, plagada de huelgas y negociaciones.

Resuelta la huelga con un triunfo de los trabajadores, El Arte Musical, semanario dominical editado por la casa de discos y fonógrafos A. Wagner y Levien Sucs., S. en C, anunció por esos días actividades públicas que interesaban a algunos grupos sociales: “el gran evento” por el estreno en los últimos días de marzo en el Teatro Principal, de la obra de Jacinto de Benavente El mal que nos hacen, puesta en escena por la Compañía Virginia Barragán;¹² la presencia, en la Plaza de Toros de Villa del Mar, de Juan Silvetti y Jesús Tener, lidiando seis toros de la ganadería de Xochiapa;¹³ y la inauguración del Pabellón núm. 3, con fotografía incluida, del hospital de la Beneficencia Española.¹⁴

Sí interesaban a toda la población, pobres y ricos, los nuevos horarios del ferrocarril Veracruz-México-Veracruz y Veracruz-Alvarado-Medellín-Veracruz, porque la influencia del puerto en la región como la ciudad más importante e incidente exigía mejores y más constantes vías de comunicación con los poblados mencionados. Desde Alvarado llegaban diariamente en “El Alvaradito” los vagones llenos de pescado y camarón en grandes cajas de hielo (como también llegaban de Antón Lizardo), para ser distribuidas en el puerto y seguir viaje, en algunos casos, rumbo a Xalapa y Córdoba; y de Medellín, hacia donde se hacían excursiones de fin de semana por ferrocarril, arribaban frutas, verduras y legumbres con el mismo objetivo de continuar viaje rumbo a las montañas.

La vida social transcurría cada vez más rápida en la ciudad, pero acompañada por el calor de la costa en primavera, verano y el inicio del otoño, cuando llegaban “las aguas” y anunciaban el primer norte que “empanizaba” todo objeto, mueble, inmueble o persona. La gente iba y venía del ámbito del trabajo en los muelles, los ferrocarriles, el comercio, y se dejaba ir tras el ocio y la tertulia. Acudía a La Novedad, ubicada en Vicario, hoy Mario Molina, esquina Zaragoza, autodefinida como “café, cantina y restaurant”, propiedad de Manuel Fernández, autor del lema que rezaba, atropellando la sintaxis: “Esta casa es la única que expende más fría la Cerveza de Barril y es por eso la preferida del Público. Todos los días lunch libre de 11:30 am a 12:00 pm”.¹⁵

El café y cantina La Flor de Galicia, de Ramón Castro, permanecía abierta hasta las dos de la mañana y su especialidad eran los mantecados, el lunch y los chocolates. En ella, según la publicidad, había café fresco y leche fría a toda hora, refrescos de todas clases y licores extranjeros, cerveza fría de barril y XX, Superior y XXX en botella, fabricada por la cervecería Moctezuma

de Orizaba, las cuales desplazaban ya a la vieja cerveza de barril. La botana continuaba llamándose lunch, era gratuita y la pugna entre los expendedores era ver quién ofrecía más y mejores caldos y más fríos los elixires derivados del lúpulo. La Flor de Galicia era famosa por su caldo de garbanzo.

La Compañía de Tranvías inauguraba dos nuevas rutas: la de Laguna por Playas, con el distintivo azul y rojo, que transitaría por Independencia, González Pagés, 20 de Noviembre y por la vía de Playa hasta la Estación Terminal; y la de Laguna por Pino Suárez, por las vías de Pino Suárez y Bravo hasta terminar frente a la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, en la calle Montesinos.

Al fondo, a la izquierda, en el 22

Las prácticas lúdicas se manifestaban paralelas a las expresiones culturales, artísticas, a las luchas gremiales y sociales, se imbricaban unas con otras en una circulación cultural en ascenso y en descenso. Surgían movimientos sociales impulsados por activistas y ciudadanos, como el inquilinario en 1922, aparentemente espontáneo, pero largamente incubado, representativo de las condiciones sociales de existencia prevalecientes en la época y generador de organizaciones sociales, obreras y campesinas, decisivas en el estado durante los años siguientes. Un movimiento donde la participación de las mujeres fue decisiva, que tuvo una fuerte presencia en la vida cotidiana del puerto y trascendió más allá de nuestras fronteras nacionales. Dividió a los 58, 225 habitantes¹⁶ (96.50 % de ellos pagaba alquiler por su vivienda al 3.50 % que eran los propietarios de fincas y tierras) y nucleó en el Sindicato Revolucionario de Inquilinos al 80 % de los habitantes de más de cien patios de vecindad.¹⁷

Un por entonces niño recuerda que durante los cuatro o cinco meses iniciales del movimiento “no [pagabas] en los tranvías ni en los camiones, porque Proal y su gente habían decretado que el transporte era del pueblo. Los chamacos nos subíamos al tranvía a dar vueltas por toda la ciudad y, cuando nos bajábamos, le quitábamos el trole y salíamos corriendo, con el tranviario detrás de nosotros bien encabronado y mentando madres”.¹⁸ Pero la autogestión se tornó indigestión, las pugnas internas minaron al movimiento y la represión gubernamental lo tiñeron de sangre y muerte, dándole un golpe del cual no pudo ya recuperarse, aunque dejó una herencia pedagógica.

Surgieron nuevos gremios que vincularon a los trabajadores con las clases medias y difundían la cultura, creaban publicaciones periódicas y “Las Mujeres Libertarias”, formadas

al calor del movimiento inquilinario, continuaban asesorando a las trabajadoras domésticas en la defensa de sus derechos laborales y la formación de sindicatos.

El roce del tranvía sobre los rieles y los motores de los autobuses y automóviles Ford y Packard no era suficiente para acallar el de voces que venían de lejos en el tiempo y pregonaban su oferta de pescado, marisco, panqués, volovanes, frutas, verduras, legumbres, tamales, gallinas y guajolotes.

Don Miguel cuenta que era, creo, ayudante del jefe de estación y salía del trabajo en la terminal a las tres de la tarde. Se iba comprando algún pescadito o camarones o pulpos o quesos o embutidos. Llegaba a la casa y se los comía con alguna botella de vino comprada también en la terminal o en el camino. Sí, uno encontraba de todo, bueno, casi de todo, en la calle.¹⁹

Y sí, se encontraba casi de todo en la calle y en los mercados, aunque la naciente clase media, conformada mayoritariamente por médicos, abogados, profesores y comerciantes de toda laya, podían hacerlo también en las tiendas de ultramarinos, que ofrecían producto importados de Europa, como vinos, licores, embutidos, quesos, telas y atuendos en general, guitarras españolas... Había tiendas distribuidoras de automóviles, de llantas y refacciones para éstos, de línea blanca en general, de ventiladores y enfriadores de aire. En las panaderías desde las cuatro de la mañana empezaban a amasar michas, conchas, flautas y canillas. Por esto algunas cantinas abrían poquito antes de las cuatro de la madrugada, porque los panaderos pasaban a echarse un fajo de caña, o un lingotazo de habanero o yerba maístra, pa' acabar de despertar si el café no había sido suficiente; de ahí se iban a hacer el pan y uno podía comprarlo calentito a las siete. Sí que era responsable esa gente. ¡Como estar dios: nomás se echaban el trago necesario y ni uno más!²⁰

Con fuegos artificiales y circo aéreo en Villa del Mar arrancó 1923, año en que la Cámara de Diputados acordó otorgar al Ayuntamiento la posesión de los terrenos ganados al mar a partir de iniciadas las obras del puerto, y en el que la energía eléctrica se suspendió por la huelga general que llegó a paralizar las actividades comerciales, portuarias y ferroviarias.



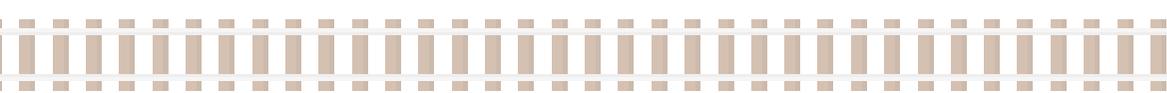
Imagen tomada de *Recuerdo de México. La tarjeta postal mexicana 1882-1930*. México, Banobras, 1994

Y... apagaron la luz

Alimento indispensable para la ciudad cruzada por cables de alta tensión y telefónicos, la energía eléctrica llegó a Veracruz en 1889 y en los años veinte era ya vital para las tiendas de telas, ropa, utensilios del hogar, mueblerías, distribuidoras de automóviles, librerías, papelerías, escuelas, hoteles, restaurantes, salones de baile, cantinas, bares, cafés, heladerías, casas de música y estudios fotográficos. Era la que movía los tranvías y se requería para hacer el hielo, producto indispensable en la cotidianidad porteña y tropical. Sin él que era imposible enfriar el agua que luego se guardaba en las botellas Thermos, ya de uso común entre las clases media y alta.

La ciudad dependía del flujo eléctrico y por ello, cuando el 9 de julio de 1923 los trabajadores de la Compañía de Luz emplazaron a huelga, demandando un aumento de 50 % en el pago de sus salarios, que se redujeran a ocho horas los turnos de los veladores (como lo establecía la ley, pero que no cumplían los patrones) y el pago de los gastos que ocasionara la huelga en caso de estallarla si no se respondía afirmativamente a sus peticiones, la gente empezó a preocuparse.²¹

El 7 de agosto se firmó un contrato, negándose la empresa a conceder el aumento y los electricistas y tranviarios estallaron la huelga el 9 de agosto. "Se fue la luz" y la ciudad quedó a oscuras, generándose casi en automático una ola de robos en la vía pública, el reforzamiento de la vigilancia en la cárcel y la intervención del ejército para resguardar a quienes empezaron la reparación del cableado para reestablecer el flujo de la electricidad sin lograrlo, o haciéndolo por ratos, antes de que los trabajadores volvieran a cortarlos.



Tres días después se unieron los tablajeros y locatarios del mercado. Se generalizó el paro y se radicalizaron las acciones: no se vendían alimentos ni en el mercado ni en las tiendas de abarrotes y las de ultramarino, tampoco en los cafés y restaurantes, ni en... ninguna parte. Y la desesperación de los porteños aumentó cuando el 23 de agosto los ferrocarrileros detuvieron "El Interoceánico", dejando a la ciudad sitiada porque el ejército impedía que la gente entrara o saliera, ocasionando alarma en la capital de país:

La huelga veracruzana es la culminación de un estado moribundo que por su largo desarrollo parece haberse transformado en una enfermedad crónica. Veracruz seguirá siendo el paraíso de las huelgas, donde en medio de riquezas maravillosas, en uno de los más bellos escenarios del mundo, el único que manda en verdad es el hambre.²²

En cascada se dieron las adhesiones a la huelga del Sindicato Revolucionario de Inquilinos, las Mujeres Libertarias, la Federación Local de Trabajadores del Puerto de Veracruz, integrada por sindicatos de albañiles, conductores de carros, trabajadores de hoteles y restaurantes, molineros; de las fábricas de hielo, las fábricas de velas, la Cervecería Moctezuma... Y el comité de huelga organizó una policía encargada de evitar la venta de hielo, tortillas, pan, bebidas alcohólicas y otras mercancías, hasta que el 27 de agosto, luego de iniciada la represión definitiva contra los huelguistas y el encarcelamiento de muchos de ellos, algunos gremios decidieron, vistas las necesidades y el estrangulamiento económico en que estaban insertos, volver al trabajo. Los trabajadores de la Compañía de Luz aceptaron levantar la huelga inicial por la demanda de aumento salarial, bajo la promesa patronal de que ésta sería discutida un mes después en la capital de la República.

Terminaba así la última gran acción del movimiento obrero y social en la historia de la ciudad y un verano durante el cual, como en la primavera inquilinaria, la cotidianidad de la ciudad se había aderezado con las marchas, mítines, paros y la presencia callejera de los que sólo tenían como posesión única su fuerza de trabajo.

Volvíamos a salir [cuenta Rodríguez Saborido]; regresó la luz para los ventiladores y los radios, ponerle hielo a los refrescos y a las aguas, enfriar las cervezas. Mi papá, mis tíos y mi abuelo platicaban que no se había visto tanta gente peleando en la calle como durante el movimiento inquilinario de Proal y la huelga del 23 (¡y en ésta también anduvo Proal!). Sí, de que cambió al puerto durante el tiempo que duraron, sí lo cambió.

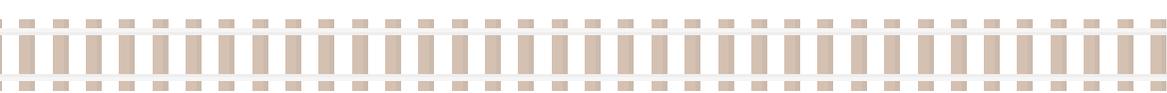
Luego la modorra siguió su curso y parecía que el año terminaría sin contratiempos, pero en diciembre se sublevó Adolfo de la Huerta y desde el puerto de Veracruz inició la rebelión porque en la entidad se encontraba como jefe de Operaciones Militares uno de sus principales aliados: el general Guadalupe Sánchez.²³ La ocupación no impidió que The Westinghouse Distributor S. A. siguiera vendiendo autos Overland, Hudson, Essex-Brown y motocicletas Harley Davison, medios de transporte que iban haciéndose habituales en el paisaje urbano porteño y empezaban a provocar los primeros accidentes: invadían las banquetas, atropellaban transeúntes o eran arrollados por los tranvías al intentar ganarles el paso.

El 12 de marzo de 1924, año en que se celebraría la primera competencia nacional femenina de natación, las tropas leales al gobierno obregonista recuperaron la ciudad y vino un periodo de repliegue de las organizaciones obreras y ciudadanas. La atención de los porteños volteó a las marquesinas de los teatros y cines Eslava, Variedades y Principal, donde aparecían y desaparecían los nombres de Chaplin o Mimí Derba o los de variadas compañías de ópera, teatro o zarzuela, llegadas de México por ferrocarril, o del extranjero por barco, y salían rumbo a, por ejemplo, Tabasco, al través del Pailebot Nacional Armandito, perteneciente a Beltrán Susunaga e Hijo y que hacía viajes cada doce días hacia la entidad federativa señalada.

El carnaval llegó, llegó...Y el ciclón también lo hizo

Cimentado el ferrocarril como medio de transporte primordial, los empresarios locales y el gobierno municipal, con el apoyo publicitario de EDV, se sacaron de la manga un as extraordinario para impulsar la economía porteña e incentivar el turismo: revivir las fiestas carnestolendas que desde entonces serían el distintivo de la ciudad. Así, el 21 de febrero de 1925 se llevó a cabo la quema del mal humor y después de muchos años de suspensión, los veracruzanos y los turistas celebraron el primer carnaval de la historia moderna; a la par, en ese mes se constituyó la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra, adherida a la CROM.

En el Teatro Carrillo Puerto, antiguo Principal, que recién estrenaba el nombre de quien fuera dirigente y fundador del Partido Socialista del Sureste, asesinado en 1923 siendo gobernador del estado de Yucatán durante la rebelión delahuertista, fue coronada la primera reina del carnaval: Lucha I, conocida sonorensa de apellido Reynaga y, obviamente, integrante de la clase alta veracruzana. Ella encabezaría el desfile de treinta y seis carros alegóricos con diversas temáticas que recorrieron por vez primera las calles Independencia,



Ignacio López Rayón, Cinco de Mayo y Montesinos, obteniendo el primer lugar en el concurso de éstos, el de los ferrocarrileros, que reproducía la locomotora de vapor número 100 subiendo las cumbres de Maltrata.²⁴

La población del puerto vivió ese 28 de febrero un miércoles de ceniza hasta entonces inédito: a lo largo del día acudió a trabajar y a tomar ceniza en la parroquia del Santo Cristo del Buen Viaje, en La Pastora y en La Catedral, para luego, en la tarde noche, irse al entierro de Juan Carnaval en el parque Ciriaco Vázquez, donde continuó la fiesta y la bulla final que daba paso a la cuaresma y al retorno a la vida cotidiana de la ciudad, cuyos habitantes se enterarían en mayo de las huelgas de los trabajadores de las compañías petroleras El Águila y La Huasteca.²⁵ Y del inicio, el 12 de septiembre, de la huelga en la Compañía Terminal de Veracruz, “originada por la negativa de la empresa ante la pretensión de los trabajadores para implantar la semana inglesa de trabajo [provocando que] las tropas federales resguardaran la estación”²⁶ y que los trabajadores impidieran que se movieran las máquinas del ferrocarril. Una vez más, el paro de actividades en una de las principales empresas del puerto, si no es que la más importante, dada la integración en su seno del transporte por vía férrea y vía marítima, provocaba zozobra en la población y originaba compras de pánico con base en el recuerdo de la huelga general del 23 y la toma de la ciudad por los delahuertistas en el mismo año.

Resuelto el conflicto en la Terminal, los porteños continuaron su vida diaria, la cual ya estaba marcada por la velocidad, por la rapidez, por el andar corriendito sin dejar de manifestar prácticas sociales y culturales en proceso de añejamiento:

“El Viejo” subía al Villa-Bravo después de comer, con su periódico o una revista en la mano. Leía unas páginas y dormía la siesta con el viento fresco entrando por la ventanilla del tranvía. Llegaba a la terminal y pagaba el retorno para continuar la siesta. Como él, mucha gente lo hacía. Era una manera bonita de descansar y el tranvía estaba que ni mandado a hacer para esto. ¡N’ombre!, la ciudad era chiquita y llena de vías por los trenes y tranvías.²⁷

Si la ubicación geográfica de Veracruz la había protegido casi siempre de los embates de ciclones que golpeaban con frecuencia a Tampico y a las costas de la península de Yucatán, la suerte le cambiaría el 28 de septiembre de 1926, cuando en la madrugada entraron vientos que al filo de las primeras horas de la mañana alcanzaron velocidades superiores a los 200 km/h. Al mediodía estaba ya instalado y la ciudad vacía. La gente se metió a sus casas para guarecerse del fenómeno meteorológico

que destruyó calles, tiró casas, afectó al Variedades, el Regatas y Villa del Mar.²⁸

Nos fuimos a ver cómo había quedado la ciudad. Dondequiera se veía la destrucción. De Villa del Mar quedaron las columnas y algunas palmeras, pero el césped que separaba la playa de las terrazas, donde estaban los juegos infantiles y ponían mesas con sombrillas, era un lodazal. El Variedades lleno de hoyos porque le faltaban láminas. ¡Sí, de que estuvo feo estuvo muy feo!²⁹

La reconstrucción empezó rápido y durante el tercio final del año La Sorianana anunció la moda de invierno en pleno otoño, se dio a conocer que habría doscientas plazas en la Escuela Naval Militar para el año siguiente y un cómico apodado “Cantinflas” debutó en el Carrillo Puerto, con poco público y muchas deudas.³⁰

Unas huelgas más, llega el son montuno y la década se va

El 21 de enero de 1927, el despido de cuatrocientos tranviarios originó una huelga más, ésta por reinstalación de los afectados. En su apoyo, el 14 de febrero los electricistas acordaron detener los tranvías y la planta generadora de energía eléctrica que abastecía a la ciudad. El ejército se dispuso a resguardar la planta y los tranvías, y la gente, aunque habituada a los paros y huelgas que le ganaron a Veracruz el apodo de “La ciudad roja”,³¹ recordó la huelga del 23 e hizo compras de pánico. Ciertamente era que la mayoría de la población carecía del servicio eléctrico en sus casas, pero “la luz” era un componente indispensable para la iluminación pública, que avanzaba y permitía el uso colectivo de ella, la refrigeración comercial y el movimiento portuario y ferroviario.

La ciudad se tensionó una vez más, sin llegar a evitar el vespertino flujo dominical de las familias al Malecón, donde podían disfrutar la brisa marina sentadas en las sillas que, a lo largo del citado malecón y hasta el Muelle de la T, se distribuían para tal fin. El conflicto se resolvería sin causar daños mayores a la existencia del andar porteño, al transitar de la gente por la avenida Independencia para saludar a los transeúntes conocidos, que eran la mayoría, ver los aparadores de las tiendas, pasar por los portales del Diligencias y mirar la setentona, mal encarada y regordeta figura del poeta Salvador Díaz Mirón hablar y hablar frente a algún grupo de seguidores, relatando sus varios duelos con pistola y pontificando a favor y en contra de sus pares. Seguramente contando por qué no había aceptado el homenaje que el gobierno del estado se

había propuesto hacerle y quizás sustentando su negativa en su clara y pública disputa con los estridentistas, que eran encabezados por el poeta, y entonces secretario de Gobierno, Manuel Maples Arce.



Imagen tomada de *Recuerdo de México. La tarjeta postal mexicana 1882-1930*. México, Banobras, 1994

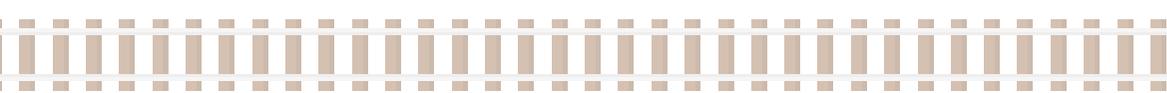
Pero el acontecimiento más importante del año sería la llegada de una agrupación musical proveniente de un suburbio de La Habana: el Son Cuba de Mariano,³² que debutó en el Variedades y de inmediato prendió en la población, que escuchaba y bailaba por entonces boleros, tangos, danzones, fox trot en el Nereidas o en Villa del Mar. Así llegó a México el Son Montuno y al poco tiempo los adolescentes Ángel Macías, (a) “El Tapa” y/o “El Tapatío”, y Luis “Güicho” Iturriaga, formaron el primer grupo de son mexicano: el Son Jarocho Veracruzano. Ellos fueron los pioneros de una concepción musical llegada de Cuba que los puso en el camino para recorrer el país en compañía de gente famosa del mundo del espectáculo. Pusieron los cimientos

en México con sus guitarras vueltas tresillos; el marimbol, fabricado con un cajón y flejes que servían para embalar; y los tambores de forma cuadrada, hechos con cajones de madera y cueros de los gatos misteriosamente desaparecidos en el barrio, cuyo sacrificio contribuyó a crear el sonido que, según decía un sonero, es un son ido al oído.³³

En el antepenúltimo año de la década el presidente Plutarco Elías Calles viajó para reunirse en San Juan de Ulúa con el embajador estadounidense Dwight Morrow, mediador entre la iglesia católica y el gobierno en las pláticas para terminar con el conflicto religioso, iniciado en 1926 por la oposición de la iglesia a la Ley Calles. Hospedado en el Hotel Imperial de Los Portales de Lerdo, Calles caminó algunos metros por el centro y llamó la atención por el séquito oficial y el aparato de seguridad presidencial, incrementado luego del asesinato de Álvaro Obregón. Pero esa visita pasó inadvertida para la mayoría de la población, atenta a la llegada del beisbolista cubano Santos Amaro con el equipo cubano Bacardí.

El beisbol, o “La pelota”, era ya el deporte favorito de los porteños y de la gente de los pueblos y rancherías cercanos, representados por el Águila, creado en 1901. El fútbol tenía muchos adeptos entre la comunidad española, sustentadora económica del España y el Sporting, que jugaban en el Parque España, estadio moderno construido a instancias de la Sociedad Española de Beneficencia. El béisbol se jugaba en los muchos campos que existían diseminados por la ciudad, entre los cuales sobresalía el Jesús M. Aguirre por contar con gradas de madera, y donde jugaban el equipo de Estibadores y de otros gremios, el Berreteaga, el sostenido por la fábrica de cigarros El Buen Tono, el Tenampa y el Alianza.³⁴

Si del 25 al 27 el puerto no había visto más que algunos breves paros de actividades, en 1928 se sucederían el conflicto entre la Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo de México y la Sociedad Cooperativa de Alijadores de Tampico, dueña de los barcos Coahuila, Tamaulipas y México, a causa de que la Sociedad contrató personal libre para laborar en éstos y dejó fuera a los unionistas, quienes hasta entonces habían tenido la exclusividad. Decidieron entonces parar y bloquear las actividades en los barcos para presionar a los patrones, recibiendo la solidaridad inmediata de variados gremios locales y la de sus pares en el puerto de Progreso, Yucatán. Vale decir que durante mucho tiempo las navieras extranjeras operaron todas las labores de cabotaje porque en el país no existían naves que pudieran hacerlo, y cuando las hubo aquellas compañías contrataron operadores que intentaron sabotear las actividades de las navieras nacionales recién creadas.



En este contexto se fueron manifestando diversos actores en torno al conflicto: el 28 de enero el Sindicato de Panaderos destituyó a Salomón Morales, acusándolo de esquirol y rompehuelgas por haber trabajado como cocinero en el Coahuila; el 18 de febrero los trabajadores libres contratados por la Sociedad crearon la Sociedad Cooperativa de Oficiales, Fogoneros y Marineros, que contó con el respaldo de los patrones para dejar fuera a la Unión, situación que le valió las críticas de algunos de sus aliados por no haber llevado a cabo acciones que le hubieran permitido afiliarse para sí a los libres e impedir que terminaran funcionando como rompehuelgas. Así, el 23 de febrero la Federación de Trabajadores de Mar y Tierra, que aglutinaba a varios sindicatos, emplazó a huelga y a un boicót si para el 3 de marzo la Sociedad no resolvía el problema. Asimismo, desde Progreso continuó el apoyo y el 20 de marzo, con la intervención del presidente de la República, se acordó que la Unión (con nueva directiva nombrada el día 15) tripulara el Tamaulipas en las mismas condiciones laborales que los libres hacían ya con el México y el Coahuila.³⁵

Durante el tiempo que duró el movimiento de la Unión, un incendio destruyó la tienda de ultramarinos La Perla del Adriático y el estanquillo La Giralda, negocios ubicados en la esquina de Lerdo e Independencia. La Unión Femenina Racionalista Hispano Americana cumplió su primer año de existencia y lo celebró con una tertulia en la que hablaron la consejera Enriqueta L. de Pulgarón, quien exhortó a continuar la lucha de las mujeres y a participar en el cambio de directiva que se efectuaría el 3 de marzo, y Francisco Pulgarón, conocido y ya relevante dirigente obrero porteño. El acto se efectuó en la avenida Xicoténcatl, entre Abasolo y Díaz Aragón, domicilio de la Unión Femenina y sede de la logia Cátedra Provincial núm. 18 Verdad y Ciencia. La Unión feminista era un grupo que aglutinaba a mujeres de clase media y trabajadoras comprometidas con causas sociales.³⁶

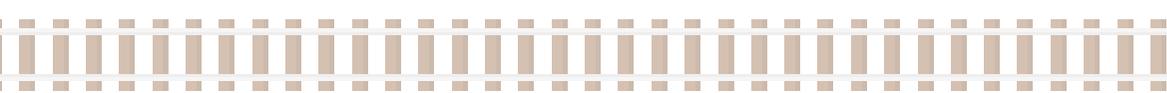
Habría más conflictos, algunos en paralelo al de la Unión contra La Cooperativa, como el producido por la anulación que la Compañía Terminal hizo del contrato colectivo firmado con los trabajadores, cambiándolo por un reglamento de 62 artículos, rechazado en sus artículos 33, 37, 43 y 82, relacionados con permisos, jornales, pases y reajustes futuros;³⁷ o el del Sindicato de Artes Gráficas que luchó para evitar que las imprentas particulares disminuyeran los salarios de los trabajadores. Ese movimiento sería apoyado por la Confederación Sindicalista Estatal; o la huelga en la sucursal de la fábrica de pastas La Florida (la matriz estaba en Orizaba), mediante la cual los trabajadores consiguieron la firma de un contrato colectivo.³⁸

El conflicto de la Unión de Marineros y Fogoneros del Golfo de México con las compañías navieras mostró tanto el grado de complejidad interno de los sindicatos porteños como su organización y capacidad para relacionarse con sus iguales de otras ciudades del Golfo de México, de las fronterizas con el Mar Caribe y permitió por lo mismo utilizar los propios espacios laborales (los barcos, en este caso) para enviar y recibir información.

El paisaje ciudadano de ese año incluiría enfrentamientos periódicos de enero a noviembre entre el Sindicato de Repartidores de Hielo y Cerveza y el dueño de la hielera La Siberia. Los trabajadores no distribuían el hielo de éste porque se negaba a pagarles y pedían repetidamente se le aplicara el Artículo 33 de la Constitución porque era español. Situaciones semejantes conformaban la vida de una ciudad en permanente construcción de nuevas formas de relación social que debían ser mediadas por las ya señaladas instituciones que empezaban a surgir. Los paros y huelgas persistían porque desde abajo continuaba la agitación de los sectores subalternos casi al final de esa década rojinegra, en la que empezaba a diluirse la práctica de la acción directa, el anarquismo parecía ser mediatizado e integrado a las organizaciones corporativizadas por el grupo en el poder y su proyecto de nación envolvente en lo nacional y lo estatal y, por ende, en el puerto.

Las elecciones a presidentes municipales de fines de 1929 las ganó el candidato del Partido Unificador Veracruzano, Úrsulo Galván, fundador de la Liga de Comunidades Agrarias, dirigente de la Liga Nacional Campesina y expulsado del Partido Comunista meses antes de los comicios. Fue una jornada con muchos problemas que cedió paso a la calma ciudadana en un fin de año que trajo la tranquilidad después de meses teñidos de conflictos de diversa índole, englobados en dos vertientes: las reivindicaciones de los trabajadores (por prestaciones, aumentos salariales y reconocimiento de sus organizaciones)³⁹ y la lucha por el poder, aún insepulta, entre las facciones surgidas de la revolución, que se manifestaban en los tres niveles de gobierno.

En el último año de la década la cerveza Negra Modelo, lanzada durante el carnaval de 1927, se había afianzado en el gusto veracruzano ("más cremosa que ninguna", presumía la Moctezuma, su productora), aunque era más cara que su hermana la XX y la Carta Blanca y la Kloster, producidas por la Cuauhtémoc de Monterrey, ésta clara u oscura, se vendía en botella o de barril en el propio Salón Kloster, donde la servían en tarros de casi medio litro (una pinta), anchos de la base, que se iban angostando hacia arriba, y daban de botana charalitos, tegogolos (caracol traído de la laguna de Catemaco) y caldo de res con verduras.



A mi papá le gustaba el Salón Kloster, que no era muy finurris pero daban, según mi papá, el mejor caldo de res del puerto. Mi mamá le decía que entonces se fuera a comer allá todos los días y que no le creía, que primero debía probarlo para ver si era cierto. ¡Pero qué iba a probarlo, si las mujeres no asistían a esos lugares! Aunque uno pasaba y veía todo porque había mesas en los portalitos. Los había en muchas calles y no sólo en Lerdo frente a Plaza de Armas. Íbamos con mi papá al Diligencias o al Imperial y ahí sí tomábamos sidra asturiana. La podías pedir por botella o por vaso o copa, depende cómo te gustara.⁴⁰

El puerto inició el año final de la década con Úrsulo Galván como alcalde, cargo que ocuparía seis meses porque moriría en julio de ese año, causando gran conmoción no sólo en la ciudad, sino en el estado y en el ámbito nacional, porque era ya una figura emblemática de la política nacional y el contrapeso al gobernador Tejeda. Las exequias serían muy concurridas porque Galván era una persona con arraigo en el puerto, de donde había salido para convertirse en figura nacional.

Vuelta a la normalidad, en la vida porteña fue acontecimiento la llegada del pitcher cubano Ramón Bragaña, encabezando al equipo Cuban Stars, que vino a jugar varias series con el “Águila” y otros clubes, las cuales, en su mayoría, las ganaron los cubanos. La visita sería pagada el mismo año y en ella Fernando Barradas, pitcher zurdo oriundo del municipio de Veracruz, que había jugado en Clase Triple A en el sur de Estados Unidos, dominó en La Habana a la selección cubana por dos carreras contra una.

En sólo diez años el puerto de Veracruz había vivido un conjunto de acciones sociales, donde el enfrentamiento entre los intereses y demandas de justicia social de los sectores subalternos y los del mantenimiento del statu quo de los sectores hegemónicos, habían coloreado de rojo y negro esa ciudad que para entonces ya tenía cerca de setenta mil habitantes y llegaban un promedio de cinco turistas para el carnaval y/o la Semana Santa, cifras que se incrementarían para que el puerto continuara siendo un punto de referencia en el escenario nacional, hasta que la red de carreteras y el crecimiento del parque vehicular empezara a arrinconar al ferrocarril y a los tranvías. Luego, la rapidez de los aviones hizo nostálgicos los viajes por tren, por barco... pero eso sería hablar de otras décadas que aquí no viene al caso contar, porque no interesan por ahora.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Agetro, Leafar, Las luchas proletarias en Veracruz. Historia y autocrítica. Xalapa: Barricada, 1942.

Anónimo, Obras del puerto en 1882. México: Citlaltepec, 1968.
Bolio Trejo, Arturo, Rebelión de mujeres. Veracruz: Kada, 1959.
De Jármey Chapa, Martha, Un eslabón perdido en la historia... México: UNAM, 1983.

Dirección General de Estadística, Censo general de la República mexicana. Verificado el 20 de octubre de 1895. México: Ministerio de Fomento, 1897.

Domínguez Pérez, Olivia, Política y movimientos sociales en el tejedismo. Xalapa : Universidad Veracruzana, 1986.

Departamento de la Estadística Nacional, Censo general de habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Veracruz. México: Talleres Gráficos de la Nación, 1928.

García Aulí, Rafael, La Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz... Veracruz: Tipográfica Reforma, 1977.

García Díaz, Bernardo, La terminal ferroviaria de Veracruz. México: Sector Comunicaciones y Transportes / Ferrocarril Sureste, 1996.

García Morales, Soledad, La rebelión delahuertista en Veracruz (1923). Xalapa: Universidad Veracruzana, 1986.

García Mundo, Octavio, El movimiento Inquilinario de Veracruz 1922. México: SepSetentas, 1976.

García Niño, Arturo E., “Son como son: soneros (glosas profanas para una crónica que se construye a sí misma en el tiempo)”, en: Eslabones. Revista Semestral de Estudios Regionales, núm. 4, jul.-dic. 1992, pp. 147-154

Gresham Chapman, John, La construcción del Ferrocarril Mexicano. México: SepSetentas, 1975.

INEGI, Estados Unidos Mexicanos. Cien años de censo de población. México, INEGI, 1996.

Landa Ortega, María Rosa, "La huelga general de 1923: una experiencia anarcosindicalista en la ciudad de Veracruz", en: Manuel Reyna Muñoz (coord.), *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*. Xalapa: Universidad Veracruzana, 1996, pp. 77-102.

Lombardo García, Irma, *La participación política de la prensa en la campaña de 1934. El caso de la candidatura a la presidencia de la república del coronel Adalberto Tejeda*, tesis doctoral. Veracruz: Universidad Veracruzana, 2007.

Mancisidor, José, *La ciudad roja*. Xalapa: Editorial Integrales, 1932.

Rees, Peter, *Transporte y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: SepSetentas, 1976.

Rosas Zúñiga, Mateo, *Reseña de las obras del puerto de Veracruz y del saneamiento de la ciudad*. México: Imprenta de la Secretaría de Fomento, 1905.

Taibo II, Paco Ignacio, *Bolsheviks...* México: Joaquín Mortiz, 1986, pp. 153-198.

Hemerografía

El Arte Musical, 1921 y 1922.

El Dictamen de Veracruz, 1921-1925.

Archivos

Sofía Alatraste E., 1980, Veracruz, Ver.

Manuel García Amador, 2000, Veracruz, Ver.

Joel Rodríguez Saborido, 1981, Veracruz, Ver.

Citas

[1] Doctor en Historia y Estudios Regionales. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la Universidad Veracruzana. Contacto: arturogarcia02@uv.mx

[2] Peter Rees, *Transporte y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*.

[3] John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano*.

[4] Martha De Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia...* Además de la muralla veracruzana, el ingeniero italiano diseñó las murallas de Santo Domingo, San Juan, La Habana, Cartagena de Indias, basado en la información que desde América le enviaron Bautista Antonelli y su ayudante Juan de Tejeda.

[5] Anónimo, *Obras del puerto en 1882; Mateo Rosas Zúñiga, Reseña de las obras del puerto de Veracruz y del saneamiento de la ciudad*.

[6] INEGI, *Estados Unidos Mexicanos. Cien años de censo de población*.

[7] Véase Arturo Bolio Trejo, *Rebelión de mujeres*; Octavio García Mundo, *El movimiento inquilinario de Veracruz 1922*; José Mancisidor, *La ciudad roja*; Paco Ignacio Taibo II, *Bolsheviks...*, pp. 153-198.

[8] Véase Olivia Domínguez Pérez, *Política y movimientos sociales en el tejedismo*; Rafael García Aulí, *La Unión de Estibadores y Jornaleros del Puerto de Veracruz...*; María Rosa Landa Ortega, "La huelga general de 1923: una experiencia anarcosindicalista en la ciudad de Veracruz", en: Manuel Reyna Muñoz (coord.), *Actores sociales en un proceso de transformación: Veracruz en los años veinte*, pp. 77-102

[9] Bernardo García Díaz, *La terminal ferroviaria de Veracruz*, p. 62.

[10] Toda la información de aquí en adelante, en tanto no se indique lo contrario, proviene de las ediciones del 1 al 9 de marzo de 1921, de *El Dictamen de Veracruz* (en adelante EDV).

[11] *EDV*, 4 de marzo de 1921.

[12] *El Arte Musical* (en adelante EAM), núm. 94, 27 de marzo de 1921.

[13] *Ibid.*, núm. 96, 1 de mayo de 1921.

[14] *Ibid.*, núm. 100, 8 de mayo de 1921.

[15] Toda la información, hasta en tanto no se indique lo contrario, proviene de los anuncios publicados en *EAM* durante 1921 y 1922.

[16] Departamento de la Estadística Nacional, *Censo General de Habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Veracruz*, p. 236.

[17] Véase Octavio García Mundo, *op.cit.* Arturo Bolio Trejo, *op. cit.*, afirma que fueron alrededor de treinta mil los participantes, p. 112. Como sea, aun tomando como base los cálculos de Bolio Trejo la participación sería del 60 % de la población.

[18] Joel Rodríguez Saborido, entrevista, 1981. Las pláticas con don Joel Rodríguez Saborido acerca de la década de los veinte se fueron dando a partir de la segunda década de los setenta y se intensificaron en 1981 para su ordenamiento, por lo que aparecen datadas en este año.

[19] Manuel García Amador, entrevista, 2000. Las pláticas informales cotidianas y en sobremesas familiares, con don Manuel García Amador acerca de la década de los veinte se fueron dando desde el arranque de la década de los setenta, y de manera ordenada en el año 2000, por lo que aparecen datadas en este año.

[20] Joel Rodríguez Saborido.

[21] María Rosa Landa Ortega, *op. cit.*, hace el que considero seguimiento más puntual del conflicto, así como de sus avatares, circunstancias y negociaciones, y en ella baso la relación de hechos aquí narrada.

[22] Leafar Agetro, *Las luchas proletarias en Veracruz. Historia y autocrítica*, p. 186.

[23] Véase Soledad García Morales, *La rebelión delahuertista en Veracruz (1923)*, pp.1107-124.

[24] *EDV*, 25 de febrero de 1925.

[25] Leafar Agetro, *op. cit.*

[26] *Ibid.*, p. 190.

[27] Manuel García Amador.

[28] *EDV*, 1 de octubre de 1925.

[29] Joel Rodríguez Saborido: El teatro y cine Variedades tenía paredes y techo de láminas metálicas acanaladas.

[30] Rafael García Aulí, *op. cit.*, pp. 46-47.

[31] Véase José Mancisidor, *op. cit.*

[32] Marianao se volvería famoso por haber nacido ahí, en 1920, la bailarina Alicia Alonso y, veinte años después, el pitcher de

grande ligas Luis Tiant. Hoy es una de la quince delegaciones o municipalidades de la capital cubana.

[33] Arturo E. García Niño, "Son como son: soneros (glosas profanas para una crónica que se construye a sí misma en el tiempo", en *Eslabones. Revista Semestral de Estudios Regionales*, núm. 4, jul.-dic. 1992, pp. 147-154.

[34] Joel Rodríguez Saborido.

[35] *Pro-Paria*, 21 de enero al 24 de marzo de 1928.

[36] *Ibid.*, 3 de marzo de 1928.

[37] *Idem.*

[38] *Ibid.*, 24 de marzo de 1928

[39] *EDV* sería escenario de un conflicto por reivindicaciones salariales y el cumplimiento de los derechos de los trabajadores de sus talleres (linotipistas y cajistas). El propietario del periódico acusó al gobernador Adalberto Tejeda de ser cómplice de la huelga y las demandas laborales. Del conflicto dieron cuenta el semanario *Pro-Paria*, editado en Orizaba, el propio diario acusado (al que *Pro-Paria* definía como "reaccionario y taimado") y *Excelsior*. Un seguimiento del conflicto en este diario puede verse en Irma Lombardo García, *La participación política de la prensa en la campaña de 1934. El caso de la candidatura a la presidencia de la República del coronel Adalberto Tejeda*, pp. 46-51.

[40] Sofía E. Alatraste, entrevista, 1981. Las pláticas con doña Sofía E. Alatraste se fueron dando durante la segunda mitad de los años setenta y hasta el inicio de los ochenta.

EL FERROCARRIL Y LA MODERNIDAD EN EL MÉXICO DECIMONÓNICO: ÉCFRASIS E IMÁGENES

THE RAILROAD AND MODERNITY IN NINETEENTH-CENTURY MEXICO: ECPHRASIS AND IMAGES

Maricela Dorantes Soria¹

Resumen

Este artículo aborda la reflexión sobre el ferrocarril como emblema de modernidad y progreso en el México decimonónico, a partir de la historiografía, hemerografía y de las expresiones plásticas. Gracias a la naturaleza de las fuentes consultadas advertimos una simbiosis del discurso visual y escrito, por los que logramos reconstruir el imaginario cultural, económico y político del siglo XIX. Las impresiones de los primeros viajeros del convoy oficial del Ferrocarril Mexicano, como las fotografías de las compañías constructoras del camino de hierro, se convirtieron en la pauta a seguir para configurar la representación del paisaje en litografías, como proyección del positivismo mexicano.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, modernidad, écfra-sis, imágenes, fotografías, litografías

Abstract

This article addresses the reflection on the railroad as an emblem of modernity and progress in nineteenth-century Mexico, based on historiography, hemerography, and plastic expressions. Thanks to the nature of the sources consulted, we noticed a symbiosis of visual and written discourse, through which we were able to reconstruct the cultural, economic, and political imaginary of the 19th century. The impressions of the first travelers of the official convoy of the Mexican Railroad, as well as the photographs of the companies that built the iron road, became the guideline to follow to configure the representation of the landscape in lithographs, as projection of Mexican positivism.

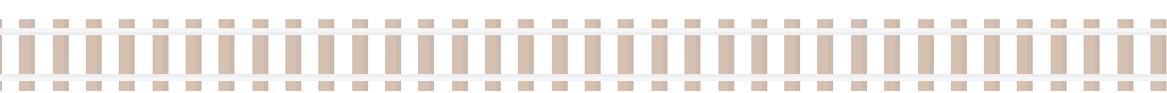
Keywords: Mexican Railroad, modernity, ecphra-sis, images, photographs, lithographs, photographs, lithographs

La construcción de la línea férrea entre Veracruz y la Ciudad de México fue una obra única que estuvo envuelta en un gran ejercicio mediático, en el que participaron historiadores, ingenieros, geógrafos, periodistas y artistas plásticos, por lo que fue un acontecimiento visualizado desde muy distintas perspectivas disciplinarias. Cada uno de estos expertos ofreció una serie de argumentos que testificaron cómo el Ferrocarril Mexicano se convertiría en punta de lanza para beneficios económicos, sociales y políticos, sin olvidar que sus trabajos de construcción integraron mano de obra, técnica y conocimiento del espacio, debido a que fue un desafío por los accidentes geográficos del terreno, como fue el trazo de las Cumbres de Maltrata.

El proyecto del establecimiento de los caminos de hierro en México comenzó a gestarse el 22 de agosto de 1837, momento en que el presidente de la República, el general Anastasio Bustamante, otorgó la primera concesión al exministro de Hacienda Francisco Arrillaga, para su construcción entre el puerto de Veracruz y la capital. Pese a que, la inquietud por iniciar las obras ferroviarias comenzó en la década de los años treinta del siglo XIX, será hasta los últimos meses del año de 1872 cuando finalizarían, bajo el mandato político de Sebastián Lerdo de Tejada. Entre los años de 1842 y 1872 se construyeron 423,7 kilómetros de líneas férreas, estableciendo 30 estaciones entre el puerto y la ciudad de México. La mayor cantidad de tiempo se empleó en la construcción de la línea en Veracruz, debido a su complicada topografía.²



Mapa fechado en 1877, está disponible en la División de Impresiones y Fotografías de la Biblioteca del Congreso en Washington, DC, EU.



En este escrito presento un análisis historiográfico y hemerográfico sobre las obras de construcción del ferrocarril, perfilando el progreso económico, político y social de México. Para tal efecto vincularé la historiografía acerca de los estudios sistemáticos de historiadores e ingenieros, así como las fotografías y las litografías generadas en torno al camino de hierro, las cuales servirán para visualizar las éfcrasis que realizaron los redactores viajeros del primer traslado oficial del Ferrocarril Mexicano, realizado entre el 1 y el 8 de enero de 1873, y que en este año celebramos el 150 aniversario de su inauguración.

Entre el progreso y el goce social

Una de las primeras publicaciones que dimensionó la percepción sobre la obra ferroviaria fue Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de la mención de pormenores económicos y geográficos sobre su construcción. En el análisis propuesto se advirtió que ese momento era, quizá, el más extraordinario del mundo, debido a los grandes e importantes adelantos realizados en las artes y las ciencias.³ El ferrocarril formaba parte de esos progresos preeminentes y fue un ejemplo claro de los principios mecánicos en función directa con un mejor estado del hombre, ante la satisfacción de necesidades y de apartarlo de las adversidades, otorgándole seguridad y gozo, en función de su felicidad. Aquello que en el pasado se consideraba locura e insensatez se estaba concretando, los caminos de hierro y los canales comunicarían con prontitud y facilidad. México, por sus cualidades geográficas y topográficas, era el candidato idóneo para la construcción del ferrocarril, todo con el propósito de generar beneficios en los pasajeros y las mercancías que podrían intercambiarse entre ciudades, del interior a los puertos marítimos y viceversa.⁴

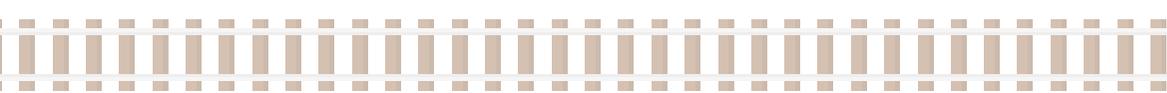
La República mexicana tenía como modelo a seguir a Inglaterra y Estados Unidos, naciones que comprobaron que la inversión en las líneas ferroviarias significaba riqueza. Otros Estados tenían sembrada la inquietud de esta novedosa tecnología, Francia, Países Bajos, Prusia, y hasta la isla de Cuba. Los caminos de hierro permitirían un contacto recíproco entre pueblos, a la par que facilitarían conocer su características y disposiciones, así como las producciones locales, lo cual derivaría en un intercambio y en el establecimiento de un comercio interno, relaciones amistosas que promoverían la paz pública, la felicidad privada y, por supuesto, la principal consecuencia, las ventajas económicas, todo en función del goce social.⁵

Inclusive, estas concepciones progresistas y positivistas se visualizaron al referir que México era una de las naciones más hermosas y que había sido escogida por la Divina Providencia para beneficiarse con la mayor invención de los tiempos modernos: el ferrocarril. Este medio de transporte permitiría competir con Europa, ya que tomaría un lugar en la escala de adelantos internos. La nación tendría por objetivo vencer los obstáculos de la naturaleza para comunicar diferentes secciones del territorio para facilitar el intercambio de productos agrícolas, proteger y promover la industria y aumentar así la riqueza, el poder y la prosperidad.⁶

De igual manera, el progreso mexicano trascendería el ámbito económico y social para repercutir en el ámbito político. El camino de hierro ofrecería ventajas al gobierno, ya que, al presentarse una situación de emergencia, las tropas, las provisiones y los pertrechos de la guerra podrían enviarse con prontitud de un lugar a otro, a una velocidad hasta entonces desconocida. También se lograrían apagar los disturbios y sofocar tumultos y revoluciones, asegurando con ello la paz y la tranquilidad del país. Estos beneficios promoverían la formación de una fuerza armada, como si fuera un brazo protector que infundiría respeto en las naciones del mundo, y México estaría entre los Estados más poderosos, por su poder, riqueza, civilización e influencia.⁷

En la segunda mitad del siglo XIX, el imaginario progresista siguió motivando una avalancha de opiniones, como fue la del periodista, político, escritor y novelista mexicano Manuel Payno, con su obra Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz, publicada en 1868. Con ella Payno se sumó al pensamiento de que el ferrocarril era competencia del Congreso mexicano, puesto que formaría parte esencial del desarrollo comercial y el bien público, debido a que su construcción estaba en las subvenciones otorgadas a compañías privadas. Desde su perspectiva, el ferrocarril generaría transformaciones en el ámbito mercantil, en el aumento de las rentas públicas, sin obviar que contribuiría al “progreso y desarrollo de la civilización”.⁸ Consecuencias que repercutirían en la influencia y cooperación en el establecimiento de los adelantos positivos en la nación mexicana.

En esta dinámica de exaltación de la infraestructura ferroviaria, los colaboradores y los redactores de los diarios fueron pieza clave para advertir cómo la línea de hierro convertiría en una sola unidad al primer puerto del país y a la capital. En El Eco de Ambos Mundos, el columnista A. M. Domínguez expresó que México formaba parte de los adelantos y de la Ilustración, situación que no debía parar, sino, por el contrario, era necesario considerar al ferrocarril como las “alas de vapor” que representarían a la nación y que anunciaría al mundo desde sus



playas “que México era dueño de sus destinos” y que inscribiría su nombre entre las naciones del primer orden.⁹

En colaboración con El Monitor Republicano, el ingeniero topográfico Gaspar Sánchez Ochoa señalaría las ventajas de la posición geográfica de México para la construcción de la línea férrea interoceánica, que tendría su fundamento en el ferrocarril inaugurado en 1873. La nación fue equiparada con Estados Unidos y con Europa, por la franca expectativa de comunicación con Japón, China y Australia, a través de la línea interoceánica.¹⁰ Los argumentos del ingeniero Sánchez demostraron la perfecta y evidente geografía para la conveniencia de un ferrocarril que daría entrada y salida a las riquezas. La construcción de su exaltación estuvo motivada en demostrar a los hijos de México que el derecho de tránsito era un interés primordial del tesoro nacional.¹¹

En este panegírico ferroviario, el redactor y dramaturgo Alberto G. Bianchi vislumbró al ferrocarril como el medio de mejoras que tanto se anhelaba en el país, al señalar que las condiciones apetecibles por su clima, sus productos minerales y agrícolas encantarían a hombres trabajadores que quisieran vivir en él.¹² El medio para lograrlo sería el camino de hierro, el cual generaría mejoras en los traslados de los viajeros, quienes ya no tendrían que soportar los molestos periplos en carruajes de las diligencias generales. A esto se sumaría que los asentamientos cercanos a la vía de comunicación entre el puerto y la capital progresarían en su comercio e industria, al transportar con holgura y diligencia toda clase de productos. Además, con la inmigración se poblarían los espacios deshabitados y el genio de la industria vendría como “ángel del cielo a derramar una lluvia de bendición sobre las fértiles campiñas”. Concluye Bianchi que México tendría una esperanza duradera, como la que se disfrutaba en esos momentos, con base en las vías de comunicación construidas y por las que estaban por construirse, visualizando un brillante mañana.¹³

Quiero hacer hincapié que la historiografía y hemerografía decimonónica, en torno del Ferrocarril Mexicano representó, de manera irremediable, a la ideología de la época: el positivismo. Esta ideología tenía entre sus preceptos el progreso con base en los avances de la ciencia y, de manera directa, derivaba en la felicidad del hombre y en la obtención de beneficios. La construcción del camino de hierro conduce a plantearnos varias perspectivas en torno a las obras constructivas, las cuales van más allá del imaginario progresista del México decimonónico, como son la fuerza de trabajo, las inversiones monetarias y la importación de la infraestructura, como el soporte físico en que discurriría el sistema ferroviario. Tales indicadores merecen una reflexión que permitirá visualizar la realidad económica y social

de las líneas férreas. Aspectos que aún requieren de estudio y reflexión.

Analizadas las percepciones sobre el ferrocarril respecto a sus alcances económicos, sociales y políticos, conviene que conozcamos algunos detalles de la inauguración de la primera línea férrea y su franca correspondencia con fotografías y litografías del paisaje que cobijó viaductos, puentes y túneles del camino de hierro mexicano.

Imágenes de la modernidad: écfasis, fotografías y litografías

La culminación de las obras de construcción del Ferrocarril Mexicano entre Veracruz y la Ciudad de México motivó un sinfín de celebraciones, entre las que destaca su inauguración, con el primer traslado oficial suscitado entre el 1 y el 8 de enero de 1873, y en el que participó el presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Las écfasis¹⁴ del paisaje y la topografía del México decimonónico presentadas en las impresiones de los primeros viajeros del convoy oficial, quienes eran redactores y colaboradores de los diarios más significativos de la segunda mitad del siglo XIX en el país, posibilitan que los lectores correlacionen un discurso verbal con evocaciones o recreaciones mentales. Me permito hacer la referencia en tiempo presente, porque el ejercicio retórico que realizaron, al detallar de manera vivencial los espacios que iban descubriendo al avance del ferrocarril, conduce a apreciar la interacción entre la naturaleza y la tecnología. Gracias a la representación verbal se visibilizaron parajes, puentes, túneles, montañas y ríos, derivando en una imagen-texto; aquello a lo que nombran una posibilidad ecfástica en la que interactúa lo visual con lo escrito. Discurso en que cobran relevancia los significados que se recrean en la imaginación y la metáfora.¹⁵ A lo anterior sumemos que las écfasis es la recreación verbal de algo observado, y tal detalle en la descripción conduce a la visualización de lo referido.¹⁶

Al reflexionar sobre la écfasis del espacio de la línea ferroviaria estamos ante una representación selectiva del paisaje. La descripción de los carros de pasajeros, del espacio, los puentes, los túneles y los festejos que hicieron en las poblaciones por los que se detuvo el convoy oficial recrean de manera inexorable lo que observaron los pasajeros del primer recorrido. El papel de la écfasis es medial entre el acontecimiento histórico y las impresiones de los pasajeros, es decir, por la narrativa se reconfiguró lo observado, con criterios del imaginario decimonónico, convirtiéndose así en testimonio de una percepción de la realidad. No se pretende resaltar sólo el papel de la descripción, sino correlacionarla con las imágenes que surgirán antes, a la par o después de la inauguración.

En el ejercicio que realicé por reconstruir el recorrido inaugural del ferrocarril consulté diversas obras que ilustraron paisajes mexicanos, así como espacios relacionados con el camino de hierro: descripciones literarias, fotografías, litografías y cromolitografías.¹⁷ Para el objetivo de este escrito sólo me centraré en el trabajo fotográfico de Abel Briquet y en las litografías contenidas en la obra de Gustavo Adolfo Baz y Eduardo Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*.¹⁸

La reproducción mecánica de la imagen tuvo un gran auge desde los albores del siglo XIX en Europa, que impactó a la producción editorial. Fue en los años que van de 1820 a 1860 que las ediciones ofrecían imágenes y textos ilustrados de manera masiva. México se vio influenciado por la tendencia de publicar imágenes en los textos.¹⁹ Así, la litografía en México tendría sus orígenes en 1826, con el pintor italiano Claudio Linati,²⁰ y tomaría mayor auge en la década de 1830-1839. Los momentos clave para el desarrollo de las ediciones en que el texto y las imágenes se unieron para configurar un retrato vívido de una realidad circundante, fueron los años de 1854 y 1855.²¹ En las primeras páginas de este artículo se hizo hincapié en que el siglo decimonónico fue el contexto en que se realizaron avances en las artes y las ciencias, y la fotografía como la litografía son muestra de ello.

Las obras de ingeniería, las locomotivas y el transporte, así como los trabajos de construcción del ferrocarril se registraron en fotografías. Estas reproducciones mecánicas se convertirían en una muestra de concepciones y experiencias espaciales y no en simples ilustraciones o tomas de paisaje.²² En la década de los años setenta del siglo XIX se incrementaron las comisiones para la construcción del ferrocarril en la medida en que aumentaron las obras públicas y privadas. De tal suerte que las empresas que tuvieron los encargos de las obras ferroviarias requirieron de un registro fotográfico del proyecto. Entre los fotógrafos documentalistas destacó Alfred Briquet, más conocido por el seudónimo de Abel Briquet, considerado el fotógrafo del progreso y la modernidad en México, y quien fue comisionado en 1872 y 1873 por la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, constituida en octubre de 1867, para documentar las obras concluidas y en explotación. Briquet se dio a la tarea de registrar la interacción entre la tecnología, los materiales y la naturaleza, por lo que realizó una serie de tomas en exteriores que le valieron trascender como uno de los fotógrafos más emblemáticos de la época. En un ejercicio comparativo entre fotografías, litografías y cromolitografías advertí que las primeras se convirtieron en fuentes visuales para dibujantes, pintores y litógrafos, ante el afán de ponderar la modernidad, a través del Ferrocarril Mexicano.



Fotografía Estación de Veracruz. Abel Briquet, *Mexican railroads album*.²³



Estación de Veracruz, litografía de José Villasana y Hesiquio Iriarte, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, 1874

El trabajo editado por Gustavo Adolfo Baz y Eduardo Gallo, nombrado *Historia del Ferrocarril Mexicano*,²⁴ cuenta con 35 litografías y un mapa plegado. Esta obra cobra singular relevancia por tener como objetivo dar a conocer las diversas facetas de la grandiosa obra del camino de hierro, así como una descripción del paisaje por el que atravesaba el traslado del puerto de Veracruz a la capital, tal como si fuera una pintura poética y legendaria. La información que presentaron dio a conocer los recursos, frutos y riquezas de la tierra; a la par que mostró el proceso constructivo del ferrocarril. Infraestructura que constituiría una piedra en la prosperidad de México, por su atractivo turístico, comercial, agrícola, político y para los migrantes.²⁵ La recreación del aspecto geográfico del país y las litografías de estaciones, las vías, las máquinas y las carrozas fueron los protagonistas de la recreación y la representación del paisaje cultural mexicano. Las litografías estuvieron a cargo de Santiago Hernández, Antonio Orellana, José Villasana, Hesiquio Iriarte, F. Poceros y A. Sánchez.²⁶ Imágenes que fueron el medio por el que se vislumbró y difundió el progreso tecnológico y la prosperidad económica del México.

Centremos nuestra atención en las écfrasis del primer recorrido oficial en las voces de los columnistas Enrique Chavarri, conocido como Juvenal; Alfredo Bablot, a quien se le nombraba “El Federalista”; Javier Santa María y Eduardo Gallo. La correspondencia, que consistió en telegramas y cartas, se publicó entre el 1 y el 9 de enero de 1873, en los diarios El Monitor Republicano y El Siglo XIX. Para esta recreación ecfrástica recuperaremos las fotografías de Abel Briquet y las litografías de Historia del Ferrocarril Mexicano.

Las fuentes consultadas²⁷ coinciden en que los días previos al primer viaje oficial de la línea férrea, la Ciudad de México vivía una gran algarabía, ya que estaba impregnada de una notable expectativa que se percibía en los establecimientos comerciales atiborrados de personas presurosas por comprar ropa, petacas, paraguas y guantes para el viaje que emprenderían a Veracruz. La noche previa a la salida de la primera expedición presidencial, la ciudad se había iluminado con hogueras que advertirían sobre el trabajo de hombres que preparaban la festividad, mientras que en la estación Buena Vista lamparitas de gas se colocaron en faroles y estaban apostadas entre trecho y trecho de las vigas. Las dos de la mañana fue la hora en que las locomotoras se dispusieron en las vías de la estación para iniciar su recorrido; a las tres, los vagones estaban colocados de manera conveniente en tanto que las personas que no eran pasajeros comenzaban a reunirse para presenciar la partida de los trenes. Una hora después, a las cuatro de la mañana, el repiqueteo de la salva de artillería anunciaba la salida del presidente Sebastián Lerdo de Tejada de Palacio.

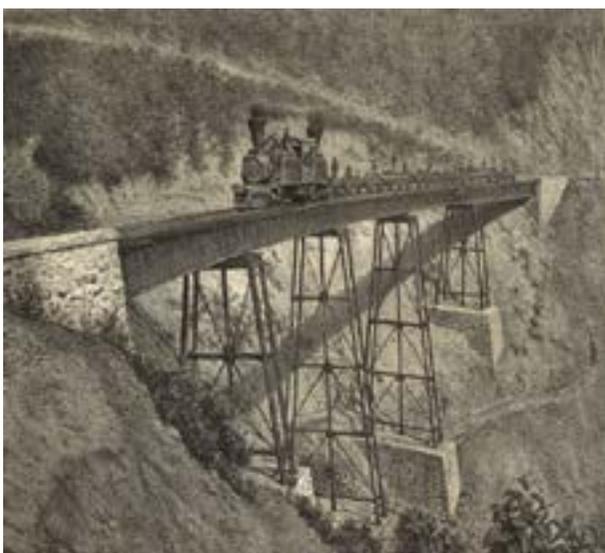
Ya en la Estación Buenavista, el señor Lerdo estaba conagrado, rejuvenecido, y con los ojos brillantes iba estrechando las manos de aquellos que realizarían, junto con él, el primer viaje oficial del Ferrocarril Mexicano. Poco a poco los vagones se fueron llenando y a las cinco horas el silbido de la locomotora irrumpió la algarabía de los presentes, como homenaje a la paz y al progreso. Las efusivas dianas del primer batallón anunciaban la salida del convoy presidencial, junto a su comitiva oficial, ministros, diputados, generales, y otros ciudadanos de renombre. El convoy estaba integrado por cuatro coches de pasajeros y cuatro de escolta. El momento estaría enmarcado por la elegancia de los vagones oficiales de presidencia y por el orden de un público que despedía al tren entre aplausos, gritos enaltecidos de ¡vivas! y una alegría apenas contenida; mientras la ciudad se llenaba del estruendo con un segundo repiqueteo de las salvas que anunciaría la salida del tren de la capital. Una hora después, a las seis de la mañana, un segundo convoy partiría con mujeres de familias renombradas de México y con redactores de diarios que dieron cuenta de tan significativo acontecimiento.

El convoy oficial llegaría como primer punto a la estación de Tepexpan, continuaría hasta Otumba; enseguida a los llanos de Apam; prosiguieron a Soltepec así como a la estación de Apizaco, en Tlaxcala. Esta parte del recorrido se realizó sin contratiempos y los viajeros se dedicaron a describir la algarabía y las celebraciones en cada estación y población que atravesó el convoy, y que recibían con música y decoración vistosa al presidente Sebastián Lerdo de Tejada y a la comitiva de inauguración.²⁸ Será a partir de la estación Boca del Monte, en Puebla, que las écfrasis de la topografía accidentada se volvieron vivenciales para denotar la simbiosis entre la modernidad y la naturaleza. Inclusive, las litografías de Historia del Ferrocarril Mexicano son abundantes, a partir de esta estación.

A la salida de Boca del Monte, Alfredo Bablot, “El Federalista”, y Enrique Chavarri, “Juvenal”, aludieron a las Cumbres de Maltrata como un espectáculo horriblemente hermoso, en donde la locomotora y los vagones iban casi a la orilla del abismo, lo que les causaba vértigo a los viajeros, y que un movimiento diferente hubiera provocado que aquella mole de máquina de doble potencia y grandes vagones se despeñaran al más vertiginoso precipicio. El camino de la línea férrea no sólo se distinguía por los tendidos de hierro y madera, sino por las tallas en la roca viva. Tales impresiones generaron admiración en los pasajeros; estaban maravillados ante los trabajos gigantescos y el atrevimiento de la concepción de las líneas férreas, como también por la ejecución, con los numerosos túneles y puentes que provocaron frenéticas hurras mientras advertieron la mesura del maquinista, que no hacía uso del vapor en los descensos pronunciados, sino de los garrotes, con la finalidad de disminuir la rapidez del descenso.



Viaducto de las cumbres de Maltrata, Abel Briquet, *Mexican railroads album*.²⁹



Puente de Wimer en las Cumbres de Maltrata, litografía de Hesiquio Iriarte, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, 1874.

Las cumbres fueron el espacio en el que la ciencia agotó todo atrevimiento, así como la naturaleza mostró todo lo pintoresco. Los trabajos cíclopes tendieron su red en la parte más escarpada, allí donde sólo las águilas pudieron escalar. La máquina rugió sordamente; los pasajeros, en un silencio profundo, admiraron las obras y consideraron el inmenso peligro que allí se corría. Todo el paisaje extraordinario se presentaba ante los espectadores: las montañas, las siembras, huertos y vegas de las planicies; mientras los fondos de las barrancas apenas eran perceptibles. Antes sus ojos estaba El Infiernillo, punto que le hacía honor a su nombre por lo espantoso e indescriptible del camino. Eduardo Gallo refirió que en esos momentos el Pico de Orizaba ostentaba una corona de plata, como si se tratase de un terrible centinela que vigila la llanura y las cañadas de vegetación y accidentes.



Viaducto en la Barranca Infiernillo, Abel Briquet, *Mexican railroads album*,³⁰



Viaducto del Infiernillo (ya terminado), litografía de F. Poceros y Hesiquio Iriarte, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, 1874.

Al Infiernillo le siguió Orizaba, la ciudad de los vergeles; aromosa por los plataneros y cafeteros, a la que llegaron a las 5:30 de la tarde del 1 de enero, después de tener un viaje "felicísimo". Fue un día de grandes emociones, en el que el presidente Lerdo recibió demostraciones de entusiasmo en cada uno de los lugares en los que el tren se detuvo.

Orizaba, la ciudad en que el presidente pernoctó, no fue la excepción, el recibimiento consistió en salvas de artillería, cohetes y aclamaciones, encabezadas por Gabriel de la Torre, jefe político, acompañado por los generales Alatorre y Carrillo, el ayuntamiento y la sociedad orizabeña, quienes recibieron al señor Lerdo con vítores, música y otras demostraciones. Por la noche se ofreció una comida en casa del señor Crawley, constructor de la línea férrea. A la comitiva oficial se unieron periodistas invitados de La Habana y parte de la oficialía del buque español "Isabel La Católica", el cual se sumó a los festejos por la inauguración del Ferrocarril Mexicano. Después de la cena se quemaron los más vistosos fuegos artificiales, hubo vítores, globos y serenatas.

Al día siguiente, 2 de enero, salieron de Orizaba hacia la heroica ciudad de Veracruz. El convoy avanzaba y advirtieron que la vegetación fue cambiando, en tanto, los cerros del Borrego y de Escamela eran centinelas de su tránsito. La locomotora comenzó a franquear curvas violentas, pasando entre montañas talladas a pico, como si fueran enormes moles en las que se abrían paso las líneas férreas. Pareció que rindieron tributo de admiración a aquella mensajera del progreso que cruzaba haciéndose escuchar, como si fuera la buena nueva de la civilización. Avanzaban entre bosques vírgenes que abrían paso al león del trabajo cuando escucharon su mágico rugir. De pronto, se escuchó ¡Allí está! Gritaron los viajeros sorprendidos, ¡El gran puente de Metlac!, mientras atravesaban un túnel que los hizo penetrar en la entraña del monte, y cuatro túneles más los separaban de la barranca que albergaba al puente curvo de hierro, en donde el paisaje era espléndido e imponente, con grandes columnas que permitieron lograr una elevación en que las copas de los árboles, que estaban en el fondo de la barranca, apenas se distinguían. En la mitad del camino del puente, una cascada se desplomaba en olas de plata y en brillante espuma. ¡Hurra! Gritaban los viajeros ¡Viva México!

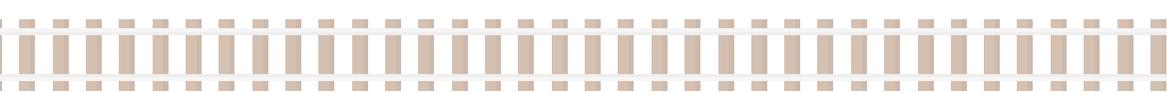


Viaducto en la barranca de Metlac, Abel Briquet, *Mexican railroads album*.⁵¹



Puente de Metlac, litografía de Santiago Hernández y Hesiquio Iriarte, *Historia del Ferrocarril Mexicano*, 1874.

Al tiempo, el convoy llegaba a la campiña de Córdoba y adelante visualizaron las cascadas del Chiquihuite que se ofrecían ante sus ojos. Era una vista que el Creador había dibujado en momentos de grande complacencia, como si la montaña se vistiera de gala cuando en torno suyo un suspiro geológico levantó aquellas rocas. El aroma del Eucaliptus, el sensual perfumado de las plantas de todas las zonas, embriagaba el momento, mientras los pasajeros del convoy cerraban los ojos para soñar, pero una exclamación de los viajeros los despertó: ¡El puente del Chiquihuite! Obra magna, paso atrevido del ingeniero, que debía haberse inspirado entre aquellos asuntos del paraíso ¡Oh,



sí! El ingeniero que había trazado ese camino debía ser poeta, porque al escuchar el trino de las aves, el murmullo de los torrentes y al mirar aquella naturaleza, su compás debió girar inspirado por aquel espléndido jardín. Alfredo Bablot refirió que los puentes causaron gran admiración, debido a que el de Metlac era curvo, de hierro, con 450 pies de largo y 92 de altura; el de Atoyac con 330 pies de longitud y 100 de altura, en tanto que, el del Chiquihuite era de 340 pies por 67.

Avanzaban; pasaron puentes y más puentes, campiñas y jardines, montañas de mármol y basalto, selvas vírgenes, vergeles indescritibles, la imaginación se extravió; entonces creyeron en Dios; entonces recordaron que, todo aquello, se levantó del caos bello y sublime, como la primera mirada que le apreció. Poco a poco se iban acercando a la heroica, estaban ante el Paso del Macho, y de pronto, ante sus miradas estaba el puente de La Soledad, magnífico, extenso y sumamente atrevido. Siguieron, el tren avanzaba entre montañas y vergeles; los pasajeros estaban cada vez más entusiasmados, mientras se acercan a Veracruz. Por fin vieron los médanos, la brisa del mar les dio en la cara, el puerto estaba cerca. Había anochecido ya y aún tenían dos horas para llegar a Veracruz. El tren oficial estaría en el puerto a las 7:45 de la noche. Catorce buques anclados en la bahía anunciaron la llegada del tren; en la puerta de La Merced había una multitud, mientras tambores hacían marcha, cohetes escalaban los aires, y ¡vivas! atronaban los oídos.

Enrique Chavarri, “Juvenal”, en la relatoría sobre la terminación de los festejos de la inauguración del ferrocarril, refiere que se cerraba un paréntesis de sucesos políticos. México se inscribía en la vanguardia de la civilización y palpaba el gran porvenir al que estaba llamado, no había duda de que el plan administrativo recordaría al primero de los puertos de mar y a las ciudades que le acercan, y a las que impartiría toda la protección que necesitaran. El camino de hierro haría que se estrechasen los vínculos de unión entre ambas ciudades que debían ser hermanas, una en ayuda de la otra; Veracruz como la puerta por donde entraron los gérmenes de la civilización, México que los recibía y fecundaba.³²

Epílogo

En el análisis presentado sobre la inauguración de la primera línea ferroviaria México-Veracruz utilicé fuentes escritas y visuales que mostraron el paisaje cultural, simbiosis entre la naturaleza y la tecnología, del recorrido del primer convoy oficial. Las narrativas describieron la majestuosidad de las obras ferroviarias en franca interacción con los embates geográficos. Todo ello formó parte del imaginario decimonónico mexicano, de aquellos viajeros que fueron testigos del recorrido que hizo el convoy inaugural. Las obras plásticas que hemos observado a lo largo de esta presentación forman parte del imaginario de la modernidad que buscó exponer el desarrollo cultural y tecnológico del país. Las descripciones literarias y las imágenes que acompañaron este ejercicio nos permitieron reconstruir el paisaje natural y cultural de los espacios que comprendieron la primera línea de hierro entre Veracruz y la Ciudad de México, puesto que significaron un esfuerzo por testificar sobre la historia, la riqueza natural y el poder de México. Vale la pena reconsiderar la espontaneidad que imprimieron los espectadores del viaje inaugural del Ferrocarril Mexicano, naturalidad que muestra el pensamiento progresista y romántico de la época.

Fuentes consultadas

Hemerografía

Hemeroteca Nacional Digital de México

Bablot, Alfredo, El Siglo XIX.

“Gacetilla”, t. 55, núm. 10, 222, año XXXII, séptima época, 2 enero 1873.

“Gacetilla”, t. 55, núm. 10, 223, Año XXXII, séptima época, 3 enero 1873.

Bianchi, Alberto G., El Monitor Republicano.

“Inmigración”, núm. 7, año XXIII, quinta época, 8 de enero de 1873.

Chavarrí, Enrique, El Monitor Republicano. Diario de política, literatura, industria, comercio, modas, teatros, variedades, anuncios, &c.

“Gacetilla”, núm. 2, año XXIII, quinta época, 2 enero 1873.

“De México a Orizaba. Rápidos apuntes sobre el camino”, núm. 6, año XXIII, quinta época, 7 enero 1873.

“De Orizaba a Veracruz”, núm. 7, año XXIII, quinta época, 8 enero 1873.

“Boletín del ‘Monitor’”, núm. 8, año XXIII, quinta Época, 9 enero 1873.

Domínguez, A. M., El Eco de Ambos Mundos. Diario de Política, Literatura, Arte, Ciencias, Industria, Comercio, Medicina, Tribunales, Agricultura, Teatros, Modas, Anuncios.

“Editorial: México y Veracruz”, núm. 1, año IV, 1 de diciembre de 1873

Gallo, Eduardo, El Siglo XIX.

“Gacetilla”, t. 55, núm. 10, 221, año XXXII, séptima época, 1 enero 1873.

“Gacetilla”, t. 55, Núm. 10, 224, Año XXXII, séptima época, 4 enero 1873.

Santa María, Javier, El Siglo XIX.

“Editorial”, t. 55, núm. 10, 225, año XXXII, séptima época, 5 enero 1873.

Sánchez Ochoa, Gaspar, El Monitor Republicano.

“Editorial”, núm. 4, año XXIII, quinta época, 4 de enero de 1873.

Bibliografía

Agudelo, Pedro Antonio, “Entre realidad y ficción. La écfrasis literaria en ‘El engañoso cuadro’ de Pedro Gómez Valderrama”, Revista Co-herencia, núm. 17, vol. 9, 2012, pp. 71-93.

_____, “Los ojos de la palabra. La construcción del concepto de écfrasis, de la retórica antigua a la crítica literaria”, Lingüística y Literatura, núm. 60, 2011, pp. 75-92.

Baz, Gustavo Adolfo y Eduardo Gallo, Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial. Estudios científicos, históricos y estadísticos. México, Gallo y Compañía, Editores, 1874. (Edición facsimilar)

Favila Vázquez, Mariana, “Fotografía y paisaje mexicano: una reflexión desde la geografía cultural (1860-1910)”, Investigaciones Geográficas, núm. 106, diciembre 2021, pp. 1-16.

Linati, Claudio, Trajes civiles, militares y religiosos de México (1828), introducción, estudio y traducción de Justino Fernández. México: Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1956.

Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos; su utilidad pública y adaptación al país, como el medio de facilitar la comunicación interna; juntamente con una demostración concisa de los diferentes caminos de la misma clase en Europa y Norte América, que manifiesta sus costos, acompañadas de varias láminas, y distribuidas al pueblo mejicano en particular. Nueva York: Imprenta de J., 1833.

Payno, Manuel. Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz. México: Imprenta de Nabor Chávez, 1868. (Edición facsimilar)

Pérez Salas C, María Esther, “Nuevos tiempos, nuevas técnicas: litógrafos franceses en México (1827-1850)”, en : Impressions du Mexique et de France, pp. 219-254. París : Éditions de la Maison des Sciences de l’homme, 2009.

SMU Digital Collections, en línea, consultado el 10 de septiembre de 2023, en: <https://www.smu.edu/libraries/digitalcollections>.

Citas

[1] Becaria del Programa Estancia Posdoctoral por México, CONAHCYT, 2022-2024. Asesor del Proyecto Dr. Gerardo González Reyes, Facultad de Humanidades, Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMéx). Contacto: mds2707@yahoo.com.mx mdorantess@uaemex.mx

[2] La línea de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, incluyendo su ramal de Apizaco a Puebla, infraestructura que implicó la construcción de diez viaductos, 55 puentes de fierro, 93 puentes de madera, estos últimos se fueron sustituyendo con el paso del tiempo por puentes de fierro.

[3] *Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos; su utilidad pública y adaptación al país, como el medio de facilitar la comunicación interna; juntamente con una demostración concisa de los diferentes caminos de la misma clase en Europa y Norte América, que manifiesta sus costos, acompañadas de varias láminas, y distribuidas al pueblo mejicano en particular*, p. 3.

[4] *Ibid.*, pp. 3-4.

[5] *Ibid.*, pp. 6-7.

[6] *Ibid.*, pp. 7-8.

[7] *Ibid.*, p. 10.

[8] Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, pp. 3-4.

[9] A. M. Domínguez, en *El Eco de Ambos Mundos*, "Editorial: México y Veracruz", 1 de diciembre de 1873, p. 1.

[10] Red inaugurada en los últimos años del siglo XIX.

[11] Gaspar Sánchez Ochoa, en *El Monitor Republicano*, "Editorial", 4 de enero de 1873, pp. 1-2.

[12] Alberto G. Bianchi, en *El Monitor Republicano*, "Boletín del 'Monitor'", 8 de enero de 1873, p. 1.

[13] *Idem.*

[14] Écfrasis, etimológicamente, proviene del griego *Ek* que significa "fuera", y de *phrasein*, que significa "hablar"; es la acción de hacer comunicable o facilitar el acceso a algo. Es una estrategia estético-literaria que permite representar y presentar

una interpretación del arte, elaborar una recreación. Pedro Antonio Agudelo Rendón, "Entre realidad y ficción. La écfrasis literaria en 'El engañoso cuadro' de Pedro Gómez Valderrama", en *Revista Co-herencia*, núm. 17, vol. 9, 2012, p. 72.

[15] Pedro Antonio Agudelo, "Los ojos de la palabra. La construcción del concepto de écfrasis, de la retórica antigua a la crítica literaria", en *Lingüística y Literatura*, núm. 60, 2011, p. 77.

[16] *Ibid.*, p. 89.

[17] Véase Castro, Casimiro, J. Campillo, L. Auda y G. Rodríguez, México y sus alrededores. Colección de vistas, monumentos y trajes del país, 1855 y 1857; Álbum del Ferro-carril Mexicano. Colección de vistas pintadas del natural por Casimiro Castro, publicado en 1877; Álbum mexicano. Colección de paisajes, monumentos, costumbres y ciudades principales de la República.

[18] Gustavo Adolfo Baz y Eduardo Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial. Estudios científicos, históricos y estadísticos*, 1874.

[19] María Esther Pérez Salas C, "Nuevos tiempos, nuevas técnicas: litógrafos franceses en México (1827-1850)", en: *Impressions du Mexique et de France*, p. 220.

[20] Claudio Linati, *Trajes civiles, militares y religiosos de México*, 1828.

[21] Como fue el caso de México y sus alrededores, obra publicada entre 1855 y 1857.

[22] Mariana Favila Vázquez, "Fotografía y paisaje mexicano: una reflexión desde la geografía cultural (1860-1910)", *Investigaciones Geográficas*, núm. 106, diciembre 2021, p. 2.

[23] SMU Digital Collections, en: <https://digitalcollections.smu.edu/digital/collection/mex/id/1693/rec/69>.

[24] Baz y Gallo, *op. cit.*

[25] Introducción, *Historia del Ferrocarril Mexicano*.

[26] Poca información existe de los litógrafos. Hesiquio Iriarte fue prestigioso ilustrador de la época que trabajaría en *Los mexicanos pintados por sí mismos*, México, M. Murguía, 1854; y en *El Episcopado Mexicano*. México, Imprenta de Jens y Zapiain, 1877. José María Villasana Carballo, impresor, redactor y

diputado, egresado de la Academia de San Carlos y colaborador de *México y sus Costumbres*, en 1872, así como en *El Ahuizote*. Santiago Hernández, litógrafo, pintor y colaborador de diarios como *La Orquesta*, *El Rascatripas*, *La Máscara*, *El Ahuizote* y *El Hijo del Ahuizote*.

[27] Para efectos de operatividad y secuencia adecuada del relato de la inauguración del Ferrocarril Mexicano mencionaré en esta nota las publicaciones consultadas para la reconstrucción. Fuentes disponibles en Hemeroteca Nacional Digital de México. Enrique Chavarri, Juvenal, en *El Monitor Republicano*, "Gacetilla", 2 enero 1873, pp. 3-4; "De México a Orizaba. Rápidos apuntes sobre el camino", 7 enero 1873, p. 1; "De Orizaba a Veracruz", 8 enero 1873, pp. 1-2. Javier Santa María, en *El Siglo XIX*, "Editorial", 5 enero 1873, p. 1. Eduardo Gallo, en *El Siglo XIX*, "Gacetilla", 1 enero 1873, p. 3; "Gacetilla", 4 enero 1873, p. 3. Alfredo Bablot, en *El Siglo XIX*, "Gacetilla", 2 enero 1873, p. 3; "Gacetilla", 3 enero 1873, p. 3.

[28] Es necesario mencionar que la obra de *Historia del Ferrocarril Mexicano* hace una relatoría desde el puerto a la capital de la República; mientras que, las éfrasis del recorrido de inauguración lo hacen desde la capital al puerto. Las descripciones y metáforas de los redactores comienzan a ser entrañables.

[29] SMU Digital Collections, en: <https://digitalcollections.smu.edu/digital/collection/mex/id/1715/rec/91>.

[30] SMU Digital Collections, en: <https://digitalcollections.smu.edu/digital/collection/mex/id/1880/rec/38>.

[31] SMU Digital Collections, en: <https://digitalcollections.smu.edu/digital/collection/mex/id/514/rec/11>.

[32] Enrique Chavarri, "Juvenal", "Boletín del 'Monitor'", *El Monitor Republicano*, núm. 8, año XXIII, quinta época, 9 enero, 1873, p.1.

"LA COMIDA DEBE LLEGAR AL LUGAR DE TRABAJO": LOS TLACUALEROS EN EL FERROCARRIL MEXICANO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

"FOOD MUST ARRIVE AT THE WORKPLACE": THE TLACUALEROS ON THE MEXICAN RAILROAD IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY.

Covadonga Vélez Rocha¹

Resumen

El tlacualero era quien llevaba la comida, ya fuera en canasta o en bolsa, al lugar donde los trabajadores se encontraban laborando. Esta actividad fue realizada no sólo por hombres, sino también por mujeres y niños, pero al trasladarse al ámbito ferroviario la desempeñaron específicamente hombres, que llevaban los alimentos a los trabajadores de vía. El propósito de este artículo es mostrar la labor desempeñada por este tipo de trabajador dentro una compañía ferroviaria, en específico, la del Ferrocarril Mexicano, así como la importancia que tuvo su labor cotidiana para un gran número de trabajadores.

Palabras clave: alimentación, ferrocarril, trabajadores de vía, tlacualero.

Abstract

The work carried out by a "tlacualero" was to take food, either in a basket or in a bag, to the place where the personnel was working. This activity was carried out not only by men, but also by women and children, and it moved from the communities to the country's railway sector, where it was carried out specifically by men, who brought food to the railway workers. In that sense, the purpose of this article is to show the work carried out by this worker within a railway company, specifically, the Mexican Railway, as well as the importance that his daily work had for many workers.

Keywords: food, railway, railway workers, tlacualero.

Introducción

Desde hace algún tiempo me he enfocado en estudiar, dentro de la línea de investigación sobre el ferrocarril como espacio culinario, las formas en que los trabajadores del riel comían durante sus horas laborables, sobre todo en las ramas de vía y transportes. Considero importante comenzar con los trabajadores de vía, debido a que, en un artículo de reciente publicación sobre las canasteras de la población de Boca del Monte,² en el estado de Puebla, se hace un acercamiento a la manera en cómo llegaban los alimentos a los peones de vía en algún punto de la línea México-Veracruz, lo cual evidenció la importancia de incursionar en esta vertiente y profundizar más en este tema.

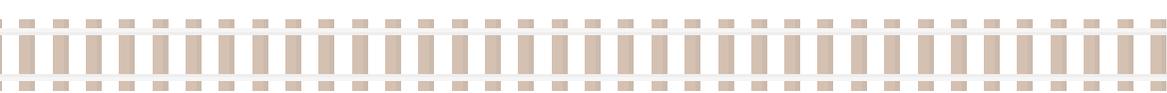
Cabe señalar que los trabajadores de vía eran los que daban mantenimiento a rieles y durmientes a lo largo de la ruta ferroviaria, y eso implicó su movilidad constante. No tenían un lugar fijo para desempeñar sus actividades. Se desplazaban en cuadrillas a lo largo de los territorios comprendidos en la División a la que estaban adscritos, e iban atendiendo las necesidades de mantenimiento de manera inmediata para que el paso del tren no se viera interrumpido porque esto derivaría en la suspensión del servicio de carga y pasajeros, funciones principales del transporte ferroviario. Ante esta situación, el trabajo en la vía era permanente, pero en algún momento de la jornada laboral, estos trabajadores suspendían sus actividades para tomar sus alimentos, lo cual requería de cierta logística, tanto para el traslado de la comida como para calentarla. En el primer caso, dos formas fueron las utilizadas para que llegara la comida a estos trabajadores; la primera era que los propios empleados llevaran su alimento hasta el sitio donde se ubicaba la cuadrilla y la segunda es que otra persona llevara las canastas con comida que enviaba la familia. A dicha persona se le denominó tlacualero,³ palabra de origen náhuatl, que se utilizaba aún entrado el siglo XX. La hora del almuerzo tenía otra dinámica ya que había que calentar la comida. En ese momento reunían las canastas o bolsas de toda la cuadrilla de trabajadores y se designaba a alguno para que hiciera esa labor.

En este artículo sólo me centraré en la parte del traslado de los alimentos a las cuadrillas de vía, haciendo énfasis en el ya mencionado tlacualero, por ser él quien recolectaba y llevaba las canastas al lugar de trabajo. Para cumplir con este objetivo, inicialmente revisé una serie de materiales bibliográficos que aportaran más información sobre los tlacualeros, independientemente del espacio donde estuvieran asignados, para poder comprender el significado del término, así como para conocer los entornos en los que realizaba su labor.



Trabajos de mantenimiento de la vía y cambio de riel en el kilómetro A-485, cerca de la estación Mira, en Jalisco, México, 25 de marzo de 1941. Fondo FNM, sección Comisión de Avalúo e Inventario. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Al mismo tiempo, llevé a cabo la búsqueda de imágenes para mostrar al personaje y sólo logré localizar un par de fotografías, una de un hombre y otra de mujeres realizando la labor de tlacualeras. Además, revisé fuentes documentales en los acervos del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif). En primera instancia, algunas nóminas de la empresa del Ferrocarril Mexicano que van de 1920 a 1958, retomando sólo algunos años y meses específicos como una especie de muestreo, para saber si en esos documentos estaba consignada esta labor, y el resultado fue una larga lista de ellos. Cabe señalar que el personaje también apareció en un Convenio entre esta compañía y la Sociedad Ferrocarrilera del Departamento de Vía, así como en el Convenio celebrado entre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos y la misma Sociedad Ferrocarrilera, ambos del año 1923. Estos hallazgos permitieron comprender que el tlacualero formaba parte de la plantilla de trabajadores de ambas compañías, que era asignado a los Departamentos de Vía, y Puentes y Edificios. La información que arrojaron las fuentes permitió conocer las definiciones que existen sobre el término tlacualero y los diferentes ámbitos en los que realizó su trabajo. Algunos autores se han remitido al término desde su esencia, como palabra que proviene de la lengua náhuatl y cuyo origen es tlacualli, que significa comida o alimento, por lo que tlacualero hace referencia a quien trae la comida.⁴ De acuerdo con el Diccionario de aztequismos se trata de una palabra híbrida, compuesta por tlacualli, comida, y la desinencia castellana ero,



era, que denota oficio u ocupación, por lo que el término define al peón que lleva al campo la comida para los trabajadores, y algo muy importante es que incluye también a las mujeres como tlacualeras, porque eran ellas quienes le llevaban la comida a sus familiares que estaban trabajando en el campo.⁵ En otro trabajo realizado sobre vocabulario ferroviario, la autora Karen Flores también hace mención de la raíz náhuatl del vocablo, pero ella además menciona que la palabra tlacualero se encuentra documentada desde la primera década del siglo XX, sólo en la región centro de México, y agrega que se introduce en los textos generales sobre los ferrocarriles hacia finales de la década de 1920-1929 para definir al empleado encargado de transportar y distribuir los alimentos entre los peones.⁶ Finalmente, Adriana Guerrero, quien también ha definido la figura del tlacualero, dice que su actividad era la de llevar la comida a los trabajadores al campo, pero incluye además otros ámbitos, como la hacienda y la fábrica.⁷

Los escenarios de trabajo del tlacualero

Para este estudio es importante tomar en cuenta los escenarios en los que el tlacualero realizó su actividad principal, que era llevar la comida al lugar donde los trabajadores desempeñaban sus funciones. A continuación, se hará referencia a algunos de los escenarios en los que se documentó la presencia de los servicios del tlacualero en unidades de producción o servicios. Uno de estos escenarios fue la hacienda mexicana desde el siglo XIX, donde las cuadrillas de trabajadores, algunos de ellos denominados tlaquehuals,⁸ estaban conformadas por 24 hombres, que eran dirigidos por un capitán⁹ y se acompañaban de un tlacualero proveniente de la propia comunidad de donde eran originarios, que era quien se encargaba de traer la comida.¹⁰ En este caso no se encontró información sobre cuál era el pago que el tlacualero recibía por este servicio, lo que nos lleva a pensar que es probable que no recibiera una remuneración y que su actividad formaba parte de un servicio comunitario. En ese sentido, es importante señalar, que ya entrado el siglo XX, durante el periodo revolucionario, específicamente en 1914, el gobernador del estado de Tlaxcala, Máximo Rojas, decretó la jornada laboral de ocho horas con un pago de ochenta centavos por jornal, pero a los arrieros, ganaderos, plataformeros y tlacualeros de las haciendas se les debió ajustar la remuneración de manera proporcional por un sueldo mensual.¹¹ En 1905 los jornales variaban entre 23 y 43 centavos diarios.¹² Para el caso de las haciendas azucareras no se encontró información al respecto, pero es seguro que estuvieron presentes, sobre todo en el campo, en los cortes de la caña durante el periodo de zafra, ya que se localizó una imagen en la que se observa a mujeres sentadas con sus canastas

en una plataforma pequeña, montada sobre rieles, que al parecer se dirige al plantío de cañas, y a la cual le pusieron por título “Tlacualeras”. En la actualidad, en el sector azucarero, el Contrato ley de las industrias azucarera, alcoholera y similares de la República mexicana, con vigencia del 2018 al 2020, incluyó en su tabulador de salarios con vigencia sólo hasta el 2019, en el ramo de “Trabajos en general” a los tlacualeros, loncheros y bastimenteros con tres diferentes tarifas, dependiendo del número de toneladas por ingenio, por lo que el salario variaba de 90.68 a 114.70 pesos diarios,¹³ y en el último contrato, con vigencia a octubre de 2022, las tarifas salariales oscilaron entre los 101.23 y los 127.78 por jornada.¹⁴

Para el caso de la construcción de caminos en nuestro país, desde el siglo XIX se empleó mano de obra indígena, a la que se le proporcionaba como alimento básico la tortilla. Con el paso de los años esta práctica fue cambiando gracias a la prestación social de las propias comunidades, que mandaban a los tlacualeros a llevar el alimento de los trabajadores hasta su lugar de trabajo.¹⁵ En el caso de la minería, los tlacualeros se empleaban para realizar la misma práctica. Tal fue el caso de Francisco Noble Díaz, quien nació en 1858 y a muy corta edad comenzó su labor como tlacualero en las minas del pueblo de Mineral del Monte en el estado de Hidalgo.¹⁶

También fue necesario un tlacualero para llevar víveres a quienes ascendían al volcán Popocatepetl. Uno de los viajeros que en 1880 hizo el recorrido al volcán fue el fotógrafo francés Desiré de Charnay, quien en sus memorias de viajes por México y América Central señaló la presencia de un tlacualero, que les llevaba las provisiones dos veces al día desde Amecameca, por lo que andaba 15 leguas en camino de montaña, y siempre fue puntual.¹⁷ Vale recordar también que durante la Revolución mexicana un niño tlacualero de Milpa Alta, en la Ciudad de México, participó en el movimiento zapatista llevando comida e información a las tropas.¹⁸

En algunas comunidades donde las labores del campo quedaban suficientemente alejadas para que las mujeres y los niños pudieran llegar con los alimentos, se contrataba a un tlacualero para que hiciera el viaje hasta el lugar donde se encontraba la milpa, y entre todos pagaban el servicio.¹⁹ Es importante señalar que el trabajo que desempeñaba un tlacualero también podía ser realizado por mujeres y niños, y era común su desempeño en esta labor. Ejemplo de ello se dio durante los trabajos de construcción de la presa de Necaxa, iniciados en junio de 1903, en donde la Mexican Light and Power Company contrató a alrededor de cinco mil peones de la zona, en su gran mayoría indígenas, que fueron organizados para la obra en cuadrillas que realizaban diferentes tareas y con

horarios amplios de trabajo, por lo que las esposas y los hijos de estos trabajadores fueron quienes llevaron los alimentos y el agua en cántaros hasta el lugar donde se encontraban estos trabajadores. De esta manera es que se integró un elemento cultural del entorno de las relaciones sociales de la propia comunidad al ámbito industrial.²⁰



“Almuerzos en canasta, lunch baskets”. Orizaba, Veracruz, ca. 1908. Fototeca Nacional del INAH, Mediateca.

Es conveniente detenernos un momento para explicar cuál es el elemento cultural al que se hace mención. Digo cultural en el entendido de que la cultura, como una dimensión de la vida social, se particulariza en ámbitos bien delimitados de creencias, valores y prácticas.²¹ En las comunidades indígenas, el interés comunitario es arraigado y predomina sobre el individual, de tal manera que se incluye hasta en la organización del trabajo. Las faenas o “fainas” se llevan a cabo para resolver problemas que afectan a la propia comunidad y hacen referencia al concepto tequitl,²² palabra náhuatl que tiene un significado más ligado a una tarea o encomienda²³ o, como se denomina en castellano, “tequio”, que es el trabajo comunitario sin remuneración, y que aún en algunas comunidades suele estar presente. El tequio se realiza en diferentes aspectos, incluso en los rituales.²⁴

La labor de las tlacualeras y los tlacualeros formaba parte del trabajo comunitario, pero conforme fue incorporando al trabajo remunerado, como sucedió en el caso de las haciendas, la construcción de caminos o en los propios ferrocarriles,

fue adquiriendo un sentido diferente. Dejó de ser una labor comunitaria para convertirse en una labor retribuida con un ritmo y un horario de trabajo²⁵ apegado a las actividades propias del sector al que estuvieran adheridos.

Es importante mencionar que la incorporación del tlacualero a los sectores productivos o de servicio no trajo consigo el ingreso de las mujeres como tlacualeras en las labores remuneradas, al menos esto no sucedió en el ámbito ferroviario. Ya se anotó antes que la distancia era un factor determinante para que una mujer o un niño pudiera realizar el trabajo de llevar la comida a mayor distancia del lugar de trabajo de los peones, por lo mismo lo mejor era que el tlacualero llevara las canastas. ¿Qué influyó en la toma de esta decisión? ¿Era una cuestión de seguridad para las mujeres y los niños? Posiblemente.

En la búsqueda de la información que pudiera dar una respuesta a este cuestionamiento se encontró una publicación periodística que presenta una nota titulada “El Cuarto Congreso Agrícola Mejicano. Cajas de ahorro- Asistencia médica a los campesinos- Acuerdos económicos- Conclusiones generales”. En él se presenta una serie de artículos que muestran los acuerdos llevados a cabo en el Congreso anterior, realizado en Zamora, Michoacán, en 1906 y se señala que el cuarto se realizaría en la ciudad de León al año siguiente, mismo que no se llevó a cabo. Hay que puntualizar que estos congresos agrícolas eran los que realizó la iglesia católica mexicana, y fueron convocados desde 1904 por el obispo de Tulancingo José Mora del Río. Tenían la finalidad de solucionar el problema de miseria de la población agrícola y buscar la salvación de los trabajadores del campo ante la presencia del socialismo, así como, por supuesto, su mejoramiento moral y material. A estos congresos asistían los clérigos, militantes católicos, hacendados, propietarios de ranchos o sus representantes, delegados de la Sociedad Agrícola Mexicana,²⁶ entre otros, para debatir las posibles soluciones a estos grandes problemas, aunque debe señalarse que no siempre había consenso en todos los acuerdos y no todo lo decidido se puso en práctica. En uno de los tantos acuerdos a que sí llegaron, se especificaba lo siguiente:

47°. Cuando los trabajos de una finca estén a larga distancia del caserío de las mismas, es conveniente que el almuerzo les sea llevado por un mozo de la finca (Tlacualero) y no por las mujeres de las familias de ellos, para evitar a éstas peligros morales. Más a corta distancia, desaparece esa conveniencia, pues almorzar en compañía de sus familias es para los trabajadores un lenitivo de sus penas, un solaz que les consuela y momentos de esparcimiento que estrechan los amorosos vínculos de la familia.²⁷

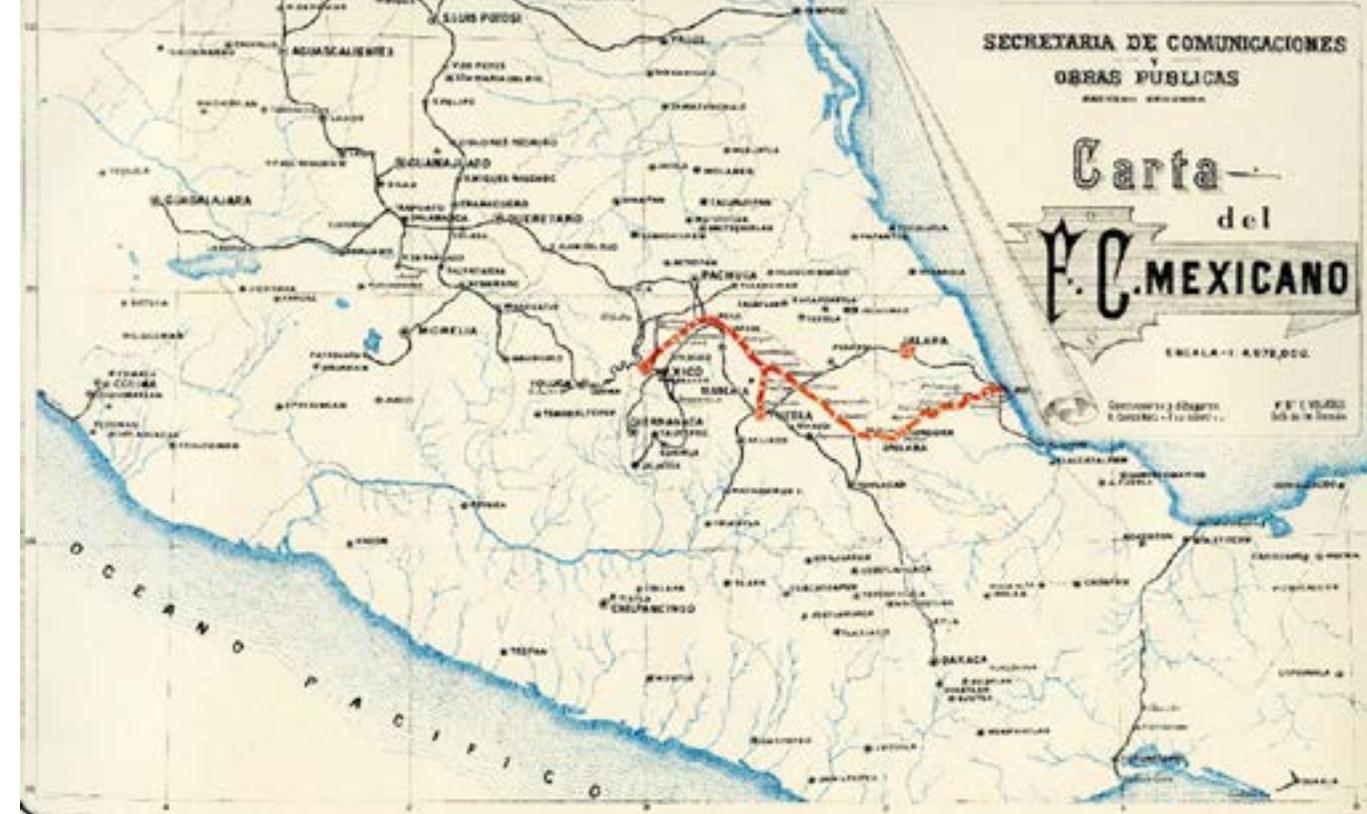
El argumento dado por la comunidad católica mexicana en este acuerdo sobre el por qué las mujeres no podían llevar la comida a grandes distancias, eran los peligros morales a los que podían estar expuestas durante el trayecto; es decir, a acciones o conductas mal intencionadas por parte de otra persona o personas, tomando en cuenta la inseguridad y la soledad de los caminos, por lo que se prefiere que un trabajador de la finca lo realice, al cual denominan tlacualero.

Para cerrar este apartado, es pertinente puntualizar que la labor que realizaba este trabajador no era exclusiva del campo, donde el lugar de trabajo podía quedar alejado sin posibilidad de conseguir algo para comer en algunos kilómetros a la redonda. También se desempeñó en la ciudad. Fuentes hemerográficas señalan que en la Ciudad de México, durante los años 1851 y 1852, el ramo de limpia, ocupado de mantener a la ciudad libre de desechos orgánicos e inorgánicos, tenía contratado entre sus trabajadores a un tlacualero, que ganaba uno y medio reales diarios.²⁸ Esto da cuenta de la importancia que tuvo el que la comida llegara al lugar de trabajo, sin importar si durante el trayecto se encontrara con lugares que ofrecieran qué comer; lo importante era comer comida de casa "...comer sabroso, comer caliente...", "Toma el agua de mi pozo y morder la fruta de los árboles de mi huerta: comerme lo que sembré..."²⁹

El Ferrocarril Mexicano y su Departamento de Vía

Antes de entrar en materia, es importante señalar que en los años que comprende esta investigación, el desarrollo del sistema ferroviario mexicano estuvo marcado sobre la base de la modernización del equipo rodante, que pasó del vapor al diesel, así como el cambio de las vías angostas que aún quedaban dentro del sistema por vías anchas, y la sustitución de rieles de más libras, que permitieron soportar el paso de convoyes más pesados, así como un tránsito más intenso, lo que incidió en un aumento de los servicios de pasajeros, pero aún más de los de carga. En este panorama estaba también incluido el Ferrocarril Mexicano, el cual, desde la década de 1920-1929, incluyó en su ruta el tendido eléctrico desde Esperanza hasta Paso del Macho, en los estados de Puebla y Veracruz, e incorporó las primeras locomotoras eléctricas, que permitieron subir las Cumbres de Maltrata de una manera más rápida y expedita.

El Ferrocarril Mexicano fue la primera línea ferroviaria del país; cubría la ruta de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, con ramales adicionales como el ramal de Puebla, el ramal de Huatusco, el ramal de Ometusco a Pachuca, el Ramal de Zacatlán, el ramal de San Marcos y el ramal de Huajuapán. La línea troncal se puso en operación, oficialmente por el



Carta del Ferrocarril Mexicano. *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde el 1 de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899.*

presidente Sebastián Lerdo de Tejada el 1 de enero de 1873, pero desde 1869, el ramal de Puebla ya había sido inaugurado por el presidente Benito Juárez.

Como cualquier ferrocarril que desarrolla una organización de servicios para mover bienes dentro de una lógica económica,³⁰ el Ferrocarril Mexicano ofrecía a los usuarios los servicios de transporte de carga, transporte de pasajeros y, a partir de diciembre de 1910, el servicio de coches dormitorio, que anteriormente cubría la Compañía Pullman.³¹ Contaba también con otros servicios, pero estaban supeditados a particulares, como los de restaurante y hotel.

A sus trabajadores, la Compañía del Ferrocarril Mexicano otorgaba los servicios de vivienda, hospital, puesto de socorros, pases de viaje para el trabajador y sus familias, y los pases de servicio para los trabajadores que, por sus labores cotidianas, requerían del transporte por tren para desplazarse de un lugar a otro dentro de la línea y sus ramales. Adicionalmente, había un servicio auxiliar para el Departamento de Vía, que era el de tlacualeros, que se encargaban de transportar los alimentos para llevarlos a donde se encontraban trabajando las cuadrillas de vía en su respectiva División.³²

El Departamento de Vía era la dependencia del Ferrocarril Mexicano que tenía a su cargo la construcción y conservación de vías, puentes, edificios, plantas de agua y combustible, y todos aquellos trabajos no especificados relacionados con los anteriores, que estaban bajo la dirección del ingeniero residente.³³ Por lo tanto, era uno de los departamentos más importantes. De sus trabajadores dependía el buen estado de las vías y otras infraestructuras para que los trenes, ya fueran de carga o pasajeros, pudieran correr sobre toda la línea.



Trabajadores de vía de la sección 29 del Ferrocarril Mexicano. 1924.
Revista Mexrail, t. I, año I, núm. I, octubre de 1924, p. 68.

En las nóminas revisadas en el archivo de los años 1920, 1921, 1925, 1926, 1930, 1936, y 1942 se encontró un sinnúmero de empleados, unos en vía y otros en puentes y edificios, sólo en éste se ubicaron 32 puestos diferentes, entre ellos: albañil de primera, albañil de segunda, pintor, ayudante de pintor, carpintero de primera, carpintero de segunda, plomero, herrero, hojalatero, carretillero, transportador de alimentos, entre otros, y en vía: cabo de vía, cabo interino, reparador, reparador de cuadrilla ambulante, cabo de reparadores, reparador de sección, guarda vía, guarda carro, ayudante operador, guarda túnel, guarda puente, y peón. Entre los funcionarios de este departamento estaban el ingeniero residente, el jefe general de vía, el jefe de vía, el sobrestante de puentes y edificios, así como los supervisores.³⁴ Como se puede observar, aparece entre los trabajadores el transportador de alimentos, cuyo término se comienza a emplear en la década de 1930, a la par del vocablo tlacualero, y poco a poco éste último fue sustituido por el primero.



Cuadrilla extra de la montaña con la de la sección 19. Sección 22. Cumbres de Maltrata, México, 1924. Revista Mexrail, t. I, año I, núm. I, octubre de 1924, p. 64.

El tlacualero en el ferrocarril

Antes de entrar en materia, quisiera comentar que en un principio consideré que el tema del tlacualero en el ferrocarril sería difícil de desarrollar, porque cabía la posibilidad de no encontrar información en el Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif) para poder realizar esta investigación, pero por el contrario, encontré una gran cantidad de datos, sobre todo en el Fondo del Ferrocarril Mexicano, en la estación de Orizaba, en Veracruz, el cual fue traído a las instalaciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos durante el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare) en el año de 1996.³⁵

En este punto es importante comentar que la información recabada en archivo permitió conocer una parte de la labor que realizaba un tlacualero en el ámbito ferroviario, visto desde la propia Compañía, más no el día a día de la jornada laboral, que eso sólo lo podríamos conocer preguntando directamente a la persona que realizó esa actividad, pero hasta el momento no se ha podido entrevistar a alguien que haya desempeñado esa labor. Hubiera sido de gran valor conocer la logística para recolectar las canastas, su organización, qué sucedía si alguna se perdía o se le caía, interrogantes que sólo este trabajador y posiblemente su familia podrían contestar, pero pasemos a conocer un poco más de su labor.

Los tlacualeros, también denominados transportadores de alimentos, daban servicio en el Departamento de Conservación de Vía a las cuadrillas ambulantes, cuadrillas extras eventuales, a los poceros, al personal del Departamento de Puentes y Edificios y al personal de vía extra. Durante la primera mitad del siglo XX y hasta que la compañía del Ferrocarril Mexicano ingresó a Ferrocarriles Nacionales de México en 1960 fueron muchas las personas que trabajaron en ese puesto, que era fundamental para llevar los alimentos a las cuadrillas, a donde fuera que se encontraran, y eso se pudo constatar en las solicitudes de pases de servicio, que no sólo laboraban para la línea troncal, sino también para los ramales como el de Puebla, el de Pachuca y el de Huatusco. Precisamente de este último, se encontró un memorándum de mayo de 1913, en el que solicitan al ingeniero residente W. F. Ingram, un pase de tlacualero entre Córdoba y Monte Blanco, por ser la sección más distante, ya que la cuadrilla se estaba quedando más de tres días sin regresar a San Antonio, por lo que ese servicio era muy necesario.³⁶

En los libros de nóminas se encontraron registrados varios trabajadores con ese puesto para diferentes años que van desde 1920 y llegan hasta la década de 1950-1959.

Sr. Walter Morcos
Gerente General.

Muy Sr. mio:-

Pases anuales para 1913.

Los pases anuales que se necesitan en este Dept. para 1913, son:-

Nombres.	Ocupación.	Duración.	Clase.	Limites.
W. T. Ingram.	Ing. Residente	1 año	Ira.	Toda la Línea.
M. B. Arzamendi	Oficial Mayor	1 año	"	Toda la Línea.
M. Longevialle	Ing. Ayudante	1 año	"	Toda la Línea.
Antonio Flores	Maestro Camino.	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Manuel Reyes	Maestro Camino	1-año	"	San Marcos & Orizaba.
J. B. Tanner	Maestro Camino	1-año	"	Orizaba & Veracruz.
Eligio Aguilar	Maestro Carpintero	1-año	"	Toda la Línea.
Miguel Roldán	Maestro Carpintero	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
Gregorio Nava	Supervisor	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Ramón Ferras	Tomador tiempo	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Ascención Lopez	Tomador tiempo	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Roberto Martínez	Tomador tiempo	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Ricardo Sanchez	Tomador tiempo	1-año	"	Toda la Línea.
Evarado Campos	Carpintero	1-año	"	Orizaba & Veracruz.
Antonio Perea	Carpintero	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
Gabriel Contreras	Carpintero	1-año	"	Ramal Huatusco.
Sra. J. B. Tanner e hija.		1-año	"	Esperanza & Veracruz.
Manuel García	Reparador Bombas	1-año	Sda.	Orizaba & Veracruz.
Ayudante	Reparador Bombas	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
Pecm	Reparador Bombas	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
Mariano Castro	Reparador Bombas	1-año	Ira.	Esperanza & Veracruz.
Ayudante	Reparador Bombas	1-año	Sda.	Esperanza & Veracruz.
Pecm	Reparador Bombas	1-año	"	Esperanza & Veracruz.
José María Avila	Bombero.	1-año	"	Soledad & Camarón.
Dolores Nava	Guardia herramientas	1-año	"	Mex. Rinconada & Ram.
Mauricio Montiel	Contratista	1 mes	"	Soltepec & Puebla.
	Tlacualero	1-año	"	Mexico & Rinconada
	Tlacualero	1-año	"	Mexico & Puebla.
	Tlacualero	1-año	"	Sta. Ana & Chignahuapan
	Tlacualero	1 mes	"	Soltepec & Puebla.
	4 operarios	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
	4 operarios	1-año	"	Mex. Esperanza & Ram.
	Tlacualero	1-año	"	Mexico & Esperanza.
	Tlacualero	1-año	"	Mexico & Puebla.
	Tlacualero	1-año	"	Ometusco & Pachuca.

	Tlacualero	1-año	Sda.	San Marcos & Nogales
	4 Carretilleros	1-año	"	San Marcos & Esperanza.
	1 Carretillero	1-año	"	Santa Rosa & Nogales
	Operario	1-año	"	Esperanza & Veracruz
	Operario	1-año	"	Orizaba & San Marcos
	Tlacualero	1-año	"	Santa Ana & Tejería
	Tlacualero	1-año	"	Los Cocos & Apizaco
	Tlacualero	1-año	"	Orizaba & Veracruz
	4 Carretilleros	1-año	"	Orizaba & Veracruz.
Marcos Aguilar	Cabo Celadores	1-año	"	Toda la Línea
Isabel Meneses	Celador	1-año	"	Mex. Esperanza & Ramales.
Picquinto Bernal	Celador	1-año	"	Mex. Esperanza & Ramales.
Manuel Lobatón	Celador	1-año	"	Rinconada & Orizaba
José M. Flores	Celador	1-año	"	Orizaba, Veracruz & Ramal Huatusco.

Sev de Ud. afro. atto. S. G.

Ingeniero Residente

Nota:-
Los pases de los Maestros de Camino, Maestros Carpinteros, Reparadores de bombas, Ayudantes, Tomadores de tiempo, Supervisor, Gabriel Contreras, Carretilleros, Cabo de Celadores y Celadores, deben llevar la nota de "Buena en cualquier tren o máquina"

A.

AHCedif, "Pases anuales para 1913", Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Orizaba, 1913, s/n fojas.

La información muestra algunos detalles que nos permiten conocer a los tlacualeros que laboraban en esta Compañía, por lo que se presenta un listado con algunos de los datos recabados, que incluyen el nombre del trabajador, la ruta que cubría, el número de pase de servicio que aparece referenciado en algunos de ellos, y los años aproximados en que el trabajador estuvo laborando, ya que la consulta de los libros de nóminas no fue en años consecutivos, sino un muestreo de al menos cada cinco años, aunque en algunos si se consultó el siguiente año para verificar si continuaban los mismos trabajadores o se incorporaron nuevos.

Los datos sobre el sueldo que percibían se abordarán más adelante, cuando detallemos los casos de algunos de los tlacualeros de quienes se encontró más información en los documentos. Me refiero en específico a Agustín Fonseca, Trinidad Montiel, Carlos Morales, Margarito Noya, Facundo Romero Rosas y Laureano Morales Osorno. Los tres últimos se retomarán porque fueron de los pocos trabajadores que ingresaron a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

Conozcamos los nombres de estos trabajadores y, como se ve, son un número considerable de ellos, lo que denota la importancia que la compañía daba a este servicio.

Cuadro 1. Relación de tlacualeros del Ferrocarril Mexicano 1920-1958

Nombre	Ruta	Pase de servicio	Años de trabajo aproximados
Agustín Fonseca	México-Puebla	D 033	1921-1956
José Ortiz	Esperanza-Orizaba	No especificado	1921
Felipe Castillo	Apizaco-Veracruz	D 039	1935-1945
Antonio Vergara	No especificada	No especificado	1921
Ricardo Romero	No especificada	No especificado	1921
Trinidad Montiel	Apizaco-Veracruz	D 038	1921-1950
Justino Sandoval	No especificada	No especificado	1921
Gabriel García	Esperanza-Orizaba	No especificado	1921
Crescencio Téllez	No especificada	No especificado	1921
Epifanio Cervantes	No especificada	No especificado	1920
Hesiquio Barragán	No especificada	No especificado	1920
Aurelio Vázquez	No especificada	No especificado	1920

Nombre	Ruta	Pase de servicio	Años de trabajo aproximados
Manuel Pérez	No especificada	No especificado	1920
Bernardo Moreno	No especificada	No especificado	1920
Dolores Saldaña	No especificada	No especificado	1920
Fortino Sandoval	No especificada	No especificado	1920
Miguel Pérez	No especificada	No especificado	1921
Carlos Ortiz	No especificada	No especificado	1920
Teófilo Cervantes	No especificada	No especificado	1920
Miguel Fernández	No especificada	No especificado	1920
Blas Morales	No especificada	No especificado	1920-1926
Pascual Rodríguez	No especificada	No especificado	1920
Julio Vázquez	No especificada	No especificado	1920
Agustín Fonseca	México-Puebla	D 033	1921-1956
José Ortiz	Esperanza-Orizaba	No especificado	1921
Felipe Castillo	Apizaco-Veracruz	D 039	1935-1945
Antonio Vergara	No especificada	No especificado	1921
Ricardo Romero	No especificada	No especificado	1921
Trinidad Montiel	Apizaco-Veracruz	D 038	1921-1950
Justino Sandoval	No especificada	No especificado	1921
Gabriel García	Esperanza-Orizaba	No especificado	1921
Crescencio Téllez	No especificada	No especificado	1921
Epifanio Cervantes	No especificada	No especificado	1920
Hesiquio Barragán	No especificada	No especificado	1920
Aurelio Vázquez	No especificada	No especificado	1920
Manuel Pérez	No especificada	No especificado	1920
Bernardo Moreno	No especificada	No especificado	1920
Dolores Saldaña	No especificada	No especificado	1920
Fortino Sandoval	No especificada	No especificado	1920
Miguel Pérez	No especificada	No especificado	1921
Carlos Ortiz	No especificada	No especificado	1920
Teófilo Cervantes	No especificada	No especificado	1920
Miguel Fernández	No especificada	No especificado	1920
Blas Morales	No especificada	No especificado	1920-1926
Pascual Rodríguez	No especificada	No especificado	1920
Julio Vázquez	No especificada	No especificado	1920
Leopoldo Cruz	No especificada	No especificado	1920
Rutilo Rodríguez	Apizaco-Orizaba	No especificado	1920-1921

Nombre	Ruta	Pase de servicio	Años de trabajo aproximados
Pascual Ramírez	No especificada	No especificado	1920
Juan García	No especificada	No especificado	1920
Carlos Morales	México-Puebla	D 041	1936-1956
Juan Marcial	No especificada	No especificado	1925
Benito Guzmán (tlacualero extra)	No especificada	No especificado	1925
Gerónimo Esparza	No especificada	No especificado	1925
Juan Montiel	No especificada	No especificado	1925
Cosme Juárez	No especificada	No especificado	1925-1926
Melesio Sánchez	No especificada	No especificado	1935
Juan Sandoval	No especificada	No especificado	1936
Julián Morales	No especificada	No especificado	1936
Fernando González	No especificada	No especificado	1936
Pablo Hernández	Ramal de Puebla	No especificado	1942
Facundo Romero	Orizaba-	No especificado	1958
Guadalupe Gutiérrez (tlacualero auxiliar)	Orizaba-	No especificado	1958
Laureano Morales (ayudante de transportador de alimentos)	Tepexpan (Rehabilitación 1956)	No especificado	1950-1956
Hermenegildo Grijalba	Ramal Ometusco-Pachuca	D 067	1935
Ángel Álvarez	No especificada	No especificado	1921
José Morales	No especificada	No especificado	1921
Margarito Noya	Apizaco-	No especificado	1942-1956
Leonardo González	Apizaco-Veracruz	D 039	1921-1958
Eduardo Alpizar	México-Esperanza	D 052	1935
Daniel Ostría (ayudante de transportador de alimentos)	Tepexpan (rehabilitación)	No especificado	1956
Domingo Guzmán	Orizaba-Coscomatepec	D 047	1935
Ramón Flores	Ramal Ometusco-Pachuca	D 037	1935
Apolinar Pluma	México-Puebla	D 042	1935
Flavio Quintanilla	Ramal Ometusco-Pachuca	D 067	1935
Celso Aguilar	Pachuca-San Marcos	D 055	1935
Isidro Aguilar	Ramal Ometusco-Pachuca	D 062	1935

Nombre	Ruta	Pase de servicio	Años de trabajo aproximados
Manuel García	México-Puebla Pachuca-Apizaco	D 037	1935
Luis Pérez	Ramal Ometusco-Pachuca	D 035	1935
Miguel Hernández	Pachuca- San Marcos	D 055 (Compartido con Celso Aguilar)	1935
Santos Benítez	Apizaco-Veracruz	D 039	1935 (28 al 31 de enero)
Bernardo Moreno	México-Puebla	D 022	1913

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de las nóminas y pases de servicio del Ferrocarril Mexicano de 1920 a 1958.

La información de archivo arrojó los datos de 59 tlacualeros o transportadores de alimentos. En las columnas en las que no aparece la ruta y el número de pase de servicio es porque la información se obtuvo de los libros de nóminas, en donde si se encuentra es porque aparecen sus nombres en los listados de pases de servicio, aunque existen algunos que sólo mencionan el número de pases requeridos para tlacualeros, sin mencionar los nombres de los trabajadores.

Es importante anotar que, en la columna del nombre del trabajador, se hizo una anotación al calce para señalar que dentro del mismo puesto se registraron otros adicionales, como tlacualero extra y tlacualero auxiliar. Cuando se comenzó a utilizar más el término de transportador de alimentos hacia la década de 1940-1949, también aparece un ayudante de transportador.

Asimismo, en la tabla se observan algunas de las rutas que tenían asignadas, no sólo dentro de la línea troncal, sino también en los ramales. Cabe decir que algunos de ellos cubrían rutas más largas, como la de Apizaco hasta el puerto de Veracruz. En tres casos sólo se anotó uno de los puntos dentro de la ruta, en el que el trabajador tenía designado su pago en nómina, ya que no se encontró su tramo designado. En cuanto a los años, se notará que hay un mayor número de tlacualeros en la década de 1920-1929, e incluso desde la década anterior la solicitud para que estos trabajadores apoyaran a las cuadrillas era continua.

A continuación, se explican los casos de algunos tlacualeros que ya se han mencionado anteriormente, con la finalidad de ahondar más en su desempeño dentro de la compañía del Ferrocarril Mexicano.

Agustín Fonseca Herrera

Desde el año de 1920 comenzaron a aparecer en los libros de nóminas algunos tlacualeros, anotados entre los carretilleros y los peones. Uno de los primeros que aparece en estos listados es Agustín Fonseca Herrera, adscrito a la primera División del Ferrocarril Mexicano, que comprendía el tramo entre la Ciudad de México y Esperanza, en el estado de Puebla, pero su lugar de pago en nómina era Apizaco, en el estado de Tlaxcala. Él es uno de los tlacualeros que permaneció más años en la empresa, porque en los registros de las nóminas siguió apareciendo como transportador de alimentos hasta el año de 1956.³⁷

Podría pensarse que el ingresar como tlacualero a la empresa era una vía para ascender dentro del escalafón de puestos de la compañía, pero este caso, como otros, permite saber que para algunos tlacualeros no fue importante lograr ese ascenso, aun cuando para desempeñar los puestos de nivel salarial más bajos en el Departamento de Vía no se requería ninguna capacitación. De todas formas, continuaron en el puesto por muchos años.

En 1920 el señor Fonseca ganaba un peso con treinta y cinco centavos al día, y su pago dependía del número de días que hubiera laborado, por lo que durante ese año y el siguiente trabajó entre 12 y 15 días, obteniendo un monto por quincena de 20.35 pesos.³⁸ Para el año de 1956, su sueldo era de 23.02 pesos diarios, o sea 3.8 veces el salario mínimo medio rural equivalente a 5.99 pesos en el bienio 1956-1957.³⁹ De manera que si sólo trabajaba ocho días a la quincena obtenía 184.16 pesos.⁴⁰

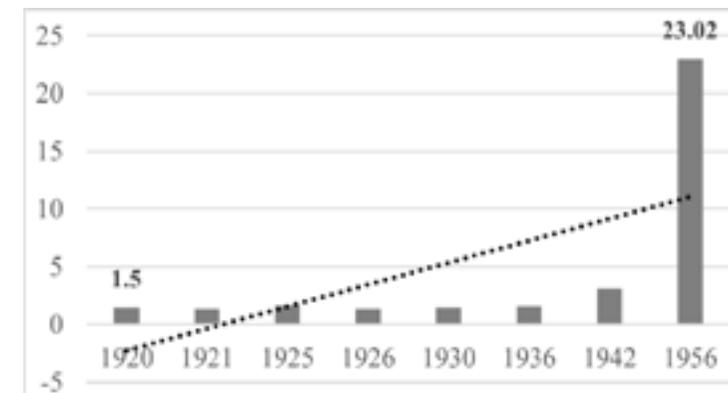
Cuadro 2. Servicio de tlacualeros del Ferrocarril Mexicano. Primera División México-Esperanza. Trayectoria salarial de Agustín Fonseca Herrera.⁴¹

Periodo	Salario diario (Pesos)	Variación (%)	Salario Mínimo Medio Rural (Pesos)	Veces el SMMR
1920	1.5			
1921	1.35	- 10.00		
1925	1.65	22.22		
1926	1.35	- 18.18		
1930	1.5	11.11		

Periodo	Salario diario (Pesos)	Variación (%)	Salario Mínimo Medio Rural (Pesos)	Veces el SMMR
1936	1.6	6.67	1.21	1.3
1942	3.07	91.88	1.35	2.3
1956	23.02	649.84	5.99	3.8

Fuente: Elaboración propia con base en información de los Libros de Nómina. Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba. Departamento de Conservación de Vía (varios años). Las cifras del salario mínimo del medio rural (SMMR) se obtuvieron del volumen 50 años de la Revolución mexicana en cifras. Panorama cuantitativo del progreso económico y social generado por la Revolución mexicana, p. 112.

Gráfico 1. Trayectoria salarial de Agustín Fonseca Herrera (pesos)



Fuente: Elaboración propia con base en información del Cuadro 2

Agustín Fonseca contó con un pase anual de servicio, el D-33,⁴² y lo utilizó para llevar las canastas al punto donde se encontraba la cuadrilla de vía laborando. Los pases eran unas tarjetas que indicaban el número, año, la clase, que para el caso de ellos siempre fue de segunda, el puesto del portador, a qué departamento pertenecía, el tramo que aplicaba dentro de la línea y la fecha de validez y la firma del administrador general. Durante algunos años la vigencia de estos pases fue de un año, pero posteriormente fueron cambiando a mensuales, debido a que en el trayecto del viaje algunos los perdían, como fue el caso del señor Bernardo Moreno, quien fungió como tlacualero en 1913. En marzo extravió su pase de servicio de tlacualeros, identificado con el número D-022, que era efectivo para la ruta entre México y Puebla.⁴³ Él solicitó la sustitución del pase en Apizaco, por lo que se notificó y se pidió recogerlo si llegase otra persona a presentarlo. Ante esto, el ingeniero residente solicitó al señor Walter Morcom la sustitución de la tarjeta, la cual fue

enviada al señor Antonio Flores en Apizaco. El nuevo pase fue el D-58, que fue entregado al señor Moreno. Estos pases anuales eran proporcionados a los trabajadores durante el mes de diciembre, antes de comenzar el nuevo año laboral, para poder utilizar el servicio de trenes.⁴⁴ En 1920 el pase D 022 era utilizado por otro tlacualero y cubría la ruta entre Orizaba y Apizaco.



Frente y vuelta del pase para tlacualero D 022. Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Pases de servicio para trabajadores, 1920.

Dentro de los servicios que daba la Compañía a sus trabajadores, entendiéndose como parte de una de sus prestaciones, se encontraba el otorgamiento de pases de viaje para el trabajador y su familia durante el periodo otorgado de vacaciones, para que pudieran trasladarse por ferrocarril al lugar o lugares que ellos decidieran. El señor Agustín Fonseca hacía uso de este servicio para él y su familia, que para el año de 1945 estaba conformada por su esposa y tres hijos, de nombres Rosa García de 45 años, Agustín Fonseca García de dieciocho años, Gloria Fonseca de catorce años, y Fermín y Antonio Fonseca de once años cada uno. Durante ese mismo año, solicitó quince días de vacaciones con goce de sueldo, así como su pase, porque ya tenía trescientos días efectivos de trabajo, y la última vez que había solicitado vacaciones había sido en enero de 1944. El 10 de septiembre solicitó un pase por seis meses para viajar de México a Veracruz y regreso con viaje a Chignahuapan, Puebla, el cual le fue concedido.⁴⁵

Trinidad Montiel

El señor Montiel es otro de los tlacualeros de los que se tiene un amplio registro de su estadía en el Ferrocarril Mexicano. El desempeño de sus labores se concentró en el tramo de Apizaco al puerto de Veracruz, cubriendo parte del primera División y toda la segunda, de Esperanza hasta Veracruz, pero su área de adscripción era Paso del Macho, poblado ubicado en este último estado.

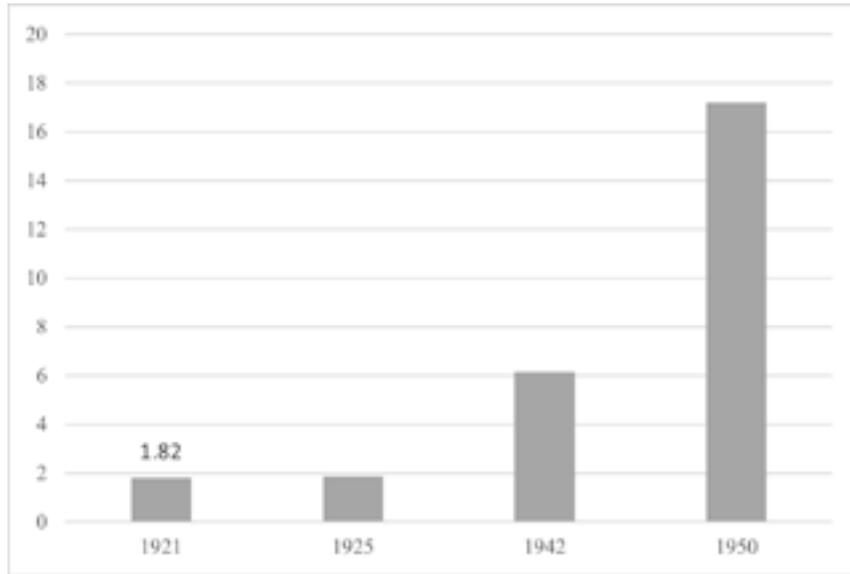
Trinidad Montiel aparece registrado en nómina en el rubro de "Varios Paso del Macho" durante el mes de septiembre de 1921, ganando un peso con ochenta y dos centavos diarios, y a la quincena recibía la cantidad de 20.25 pesos. Él laboraba los quince días y además cumplía horas extra que aparecen registradas, de tres hasta ocho horas por quincena.⁴⁶ En 1945 ganaba la cantidad de 6.75 al día (4.1 veces el salario mínimo medio rural correspondiente a 1.65 pesos para el bienio de 1944-1945)⁴⁷ y para diciembre de 1950, su sueldo diario era de 17.21 pesos⁴⁸ (6.5 veces el salario mínimo medio rural correspondiente a 2.66 pesos para el bienio de 1950-1951).⁴⁹

Cuadro 3. Servicio de Tlacualeros del Ferrocarril Mexicano. Ruta de Apizaco-Veracruz. Trayectoria salarial de Trinidad Montiel

Periodo	Salario diario (Pesos)	Variación (%)	Salario Mínimo Medio Rural (Pesos)	Veces el SMMR
1921	1.82			
1925	1.85	1.65		
1942	6.14	231.89	1.35	4.5
1950	17.21	180.29	2.66	6.5

Fuente: Elaboración propia con información de los Libros de Nómina. Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba. Departamento de Conservación de Vía (varios Años). Mientras que las cifras del SMMR se obtuvieron en 50 años de la Revolución mexicana en cifras..., p. 112.

Gráfico 2. Trayectoria salarial de Trinidad Montiel (pesos)



Fuente: Elaboración propia con base en información del Cuadro 3

Como todos los tlacualeros Trinidad Montiel contaba con su pase de servicio en segunda clase, primero anual y luego mensual, número D-038, y con él podía abordar los trenes 1 y 2, que le permitirían recoger las canastas con comida y llevarlas a su lugar de destino, en algún punto de la línea donde estuvieran los trabajadores haciendo labores de mantenimiento de la vía.

En el caso de las vacaciones, el señor Montiel también contaba con un periodo para disfrutar días de descanso obligatorios. Posiblemente hacía la solicitud a la oficina correspondiente, como los demás trabajadores, pero en los documentos se encontró un oficio fechado el 7 de septiembre de 1945, proveniente de la oficina de la Sección 20 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), ubicada en la avenida Héroe de Nacozari número 10, en Orizaba, Veracruz, expedido por Manuel Pérez Barillas, ayudante del secretario local de Ajustes por Vía, dirigido al señor Leopoldo Castro, ingeniero subjefe del Departamento de Vía del Ferrocarril Mexicano, en el que el señor Pérez solicitaba las vacaciones para el transportador de alimentos Trinidad Montiel, debido a que ya había excedido el tiempo que marcaba el contrato colectivo de trabajo para que pudiera tomar esos días de descanso, por lo que pedía se le otorgaran en un corto plazo, y la notificación de las fechas en las que se iría. En ese mismo documento proponía a al trabajador Felipe Castillo como la persona que

reemplazaría al señor Montiel durante sus días de descanso. De acuerdo con el contrato colectivo de trabajo, debía ser un reparador de vía quien lo reemplaza,⁵⁰ pero en este caso no fue así, el señor Castillo fungía como tlacualero desde noviembre de 1935, y contaba también con su pase de servicio número D-039, cubriendo la ruta de Apizaco a Veracruz, aunque había otro tlacualero, el señor Leonardo González, quien también utilizaba el mismo número de pase.⁵¹

De acuerdo con el contrato colectivo de trabajo, los trabajadores, y en este caso el transportador de alimentos, tenían derecho al disfrute de sus vacaciones, de acuerdo con el artículo 88, una vez que hubieran completado el tiempo de servicio requerido.⁵² Aunque no se menciona en este contrato, en la documentación de archivo se hace referencia a que eran 365 días, y por supuesto con goce de sueldo. Al señor Montiel se le hizo un pago de 87.65 pesos, y sus vacaciones comenzaron a partir del día 16 de septiembre de 1945, lo cual fue notificado al Ingeniero residente, el señor L. Pérez Castro, en la Ciudad de México, a Trinidad Montiel, a quien denominan canastero de los trenes 1 y 2, y al señor Felipe Castillo.⁵³

En los libros de nóminas, el señor Montiel aparece registrado hasta diciembre del año 1950, 29 años después de que apareció en los primeros registros.

A continuación, se presenta un comparativo salarial de ambos trabajadores, que laboraban en diferentes divisiones.

Cuadro 4. Servicio de Tlacualeros del Ferrocarril Mexicano. Comparativo salarial según rutas (pesos)

Periodo	Primera División México-Esperanza	Ruta de Apizaco-Veracruz
1921	1.35	1.82
1925	1.65	1.85
1942	3.07	6.14

Fuente: Elaboración propia con base en información del Cuadro 4

Carlos Morales Morales

El señor Morales aparece por primera vez en un informe de pases de viaje del Departamento de Puente y Edificios, perteneciente al de Conservación de Vía en diciembre de 1935, y ahí se desglosaba el listado de pases de los trabajadores adscritos a la primera División; es decir, el tramo México-Esperanza. Los pases de servicio fueron expedidos por Fidencio Hernández del mismo Departamento, y tenían validez por un año, al 31 de diciembre de 1936. El pase número D-041 de Carlos Morales cubría la ruta de México a Puebla para laborar como tlcualero.⁵⁴

En los libros de nóminas el nombre del señor Morales aparece durante el mes de septiembre de 1942 en el rubro de "Albañiles", por lo que estaba ligado a una cuadrilla de albañiles de Puentes y Edificios, en donde también trabajaba su hermano Cándido Morales Morales. El lugar al que estaba adscrito era Muñoz, en el estado de Tlaxcala.⁵⁵ En el registro de la nómina de 1942, aparece en el puesto de tlcualero y transportador de alimentos, y en 1956 como canastero y transportador de alimentos, y tenía para el primer año un sueldo quincenal de 121.87, y para el segundo de 172.77.⁵⁶ Según el tabulador de salarios para el personal de vía y conexos, integrado al contrato colectivo de trabajo de 1938, un transportador de alimentos de la primera División, excepto los asignados a los trenes 1 y 2, ganaba por día 2.99 pesos, y en la segunda División los asignados a Vía y Puentes y Edificios recibían 3.21 pesos diarios.⁵⁷ (2.3 y 2.5 veces respectivamente más que el salario mínimo medio rural correspondiente a 1.31 pesos para el bienio de 1938-1939).⁵⁸

Margarito Noya Hurtado, Facundo Romero Rosas y Laureano Morales Osorno

Retomo el caso de estos tres tlcualeros, no tanto por la cantidad de información que se haya localizado para cada uno, sino porque ellos son de los pocos trabajadores con el puesto de transportadores de alimentos que continuaron desempeñando sus actividades dentro de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. En 1946 el gobierno federal adquirió la compañía del Ferrocarril Mexicano y en 1960 fue incorporada a los Ferrocarriles Nacionales de México. Es importante señalar las fechas en que comenzaron a aparecer en las nóminas. El primer registro localizado de Margarito Noya data de septiembre 1942, Laureano Morales aparece en el mes de diciembre de 1950 y Facundo Romero en octubre de 1958, aunque no son las fechas exactas de ingreso al puesto, sobre todo de los dos primeros, pero de este último sabemos que ingresó al Ferrocarril Mexicano el 1 de septiembre de 1925.⁵⁹

En julio de 1962, ya como trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México de la División Mexicano, la oficina del Departamento de Vía y Estructuras, a cargo del ingeniero Eufasio Sandoval Rodríguez, emitió un oficio dirigido al ingeniero Fernando Flores R., residente de la División Mexicano, con sede en Orizaba, Veracruz, en el que se transcribe una solicitud del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), referente a la autorización que se tendría que dar al contador de la División Mexicano para hacer el pago de gastos de camino a los transportadores de alimentos Margarito Noya, Laureano Morales y Facundo Romero, quienes hacían el servicio de llevar y traer los alimentos a los reparadores de vía de las secciones que laboraban entre México y Veracruz, así como el pago de horas extras por las salidas desde México y Veracruz en los trenes 51 y 52, además de las horas extras por tiempo de itinerario de los mismos trenes, y también los días festivos a cuota doble, los que no se estaban haciendo desde que Ferrocarriles Nacionales de México se había hecho cargo del Ferrocarril Mexicano dos años antes. El STFRM argumentaba que esos pagos se debían hacer, ya que se encontraban estipulados en el Contrato de Trabajo de la Especialidad de Vía y Conexos, así como también en el contrato colectivo de trabajo.⁶⁰





AHCedif, expediente sin título, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1962.

Aunado a esto, la sección 3 del Sindicato, emitió otro oficio dirigido al mismo ingeniero residente de la División Mexicano, en la misma fecha que el anterior del 13 de julio, solicitando que a estos transportadores de alimentos, y a uno más, cuyo nombre era Alfonso Carrillo, se les hiciera un ajuste al salario correspondiente a la zona inclemente o zona especial en la que prestaban servicios, la cual comprendía de Nogales al Puerto de Veracruz, de acuerdo con la cláusula 247 de las prevenciones generales del contrato colectivo de trabajo en vigor.⁶¹

Las respuestas a estos oficios se emitieron los días 19 y 20 de julio respectivamente, argumentado las razones por las que no se estaban haciendo los pagos solicitados a estos transportadores de alimentos. Se señaló que no se pagaban gastos, tampoco una hora extra como lo hacía el Ferrocarril Mexicano, por preparar las canastas con alimentos que les entregaban desde México, ya que existía una cuadrilla de la sección 1, pero ahora las canastas ya no se recogían ahí, sino en la sección 16 de Santa Clara, Ecatepec, Estado de México, ubicada en el kilómetro 14.7 de la línea México-Veracruz. Además, el tiempo extra por itinerario sólo se pagaba si los trenes 51 y 52 se retrasaban en llegar a la terminal, contándose este tiempo en el tren 51 después de las

19:30 horas, que era la hora de llegada a Veracruz, y en el tren 52 con destino la Ciudad de México, la hora era las 19:42, después de esta ya se contaba como extra.⁶²

Todavía en agosto de ese mismo año, el STFRM emitió otro oficio en relación con el caso de estos transportadores de alimentos, lo cual muestra una situación conflictiva originada por los cambios que se llevaron a cabo en cuestión de pagos salariales por el traslado de una compañía a otra, y también da cuenta de la intervención y el respaldo del STFRM a favor de los trabajadores. El proceso de adaptación al régimen laboral de la nueva empresa a la que habían ingresado por cuestiones ajenas a ellos no resultó tan sencilla, en particular para Margarito Noya, quien ya tenía más años laborando en el Ferrocarril Mexicano.

Transportadores de alimentos en la División Mexicano de Ferrocarriles Nacionales de México

Aunque el periodo de tiempo de esta investigación termina alrededor de la década de 1950-1959, no quiero dejar de señalar algunos datos localizados en los documentos de archivo, que permiten saber el año aproximado en el que todavía los transportadores de alimentos continúan desempeñando sus actividades.

De acuerdo con los escalafones del personal del Departamento de Vía de los años 1977 y 1981, laboraban tres de ellos en la División Mexicano, pero venían trabajando en ese puesto desde el Ferrocarril Mexicano. Sus nombres eran Félix García Cortés, quien ingresó el 17 de diciembre de 1934, Pedro Ahuatzin Escobar, cuya fecha de ingreso fue el 3 de diciembre de 1936, y Lucio Morales Osorno, quien entró a trabajar el 1 de julio de 1949. Los tres continuaban trabajando aún en el primer semestre de 1981, y estaban asignados a los trenes 51 y 52 para desempeñar sus labores.⁶³

Cabe hacer una acotación con respecto a la información anteriormente señalada: como en las nóminas revisadas no se encontraron registrados sus nombres no fue posible incluirlos en el primer cuadro. Por otra parte, se encuentra el nombre de Lucio Morales Osorno, quien posiblemente era hermano de Laureano Morales Osorno, anteriormente mencionado.

El tlacualero y las canasteras de Boca del Monte

Finalmente, vale la pena retomar para el estudio de este tema, las entrevistas realizadas por José Antonio Ruiz Jarquín a las canasteras de Boca del Monte, Puebla, quienes a partir de sus experiencias cuentan cómo preparaban la canasta con comida que enviarían a su familiar que trabajaba en un punto de la vía, la espera en la estación y el embarco de la comida para que llegara a su destino.⁶⁴ Por ello es importante resaltar el papel de estas mujeres, quienes se encargaban de preparar y acercar al tren el elemento fundamental que permitiría la realización del servicio de un tlacualero en esta línea ferroviaria.

Comenzaremos con la señora Victoria Romero Bravo, quien asegura que cuando llegaba el convoy, bajaba un hombre al que le llamaban el canastero o tlacualero y le entregaba su canasta con la comida para su esposo, peón de vía de la División Mexicano, quien en un principio se encontraba en Balastrea, cercana a Ciudad Mendoza, Veracruz, y ya después fueron otros lugares como Soledad de Doblado y Camarón, del mismo estado.

La forma de preparar la canasta para el viaje era fundamental, pues de ello dependía que la comida no se regara dentro de la canasta, y para evitar que esto sucediera se amarraban los trastes y pocillos se amarraban. Para evitar que la comida se echara a perder, la señora Romero aseguró que eran importantes tres cosas, que la comida estuviera bien sazonada, hervida y fuera fría, porque de lo contrario podía llegar a manos de su esposo echada a perder. Otro punto importante de la preparación era la etiqueta que debía llevar la canasta, pieza clave durante el viaje, sin esta ¿a dónde la dejaría el tlacualero? ¿Cómo sabría el trabajador cuál era la suya entre tantas canastas? De acuerdo con sus palabras, era una etiqueta sencilla en la que se escribían los datos del destinatario: nombre del trabajador, el lugar de entrega dentro de la línea ferroviaria y, como información adicional, el lugar dónde se debía entregar la canasta vacía, en este caso Boca del Monte.⁶⁵ Cabe señalar que en una entrevista realizada hace algunos años al señor Juan Bautista Robles, quien trabajó en el Ferrocarril Mexicano como peón de vía en la década de 1940-1949, comentó que eran muchas canastas las que llegaban al lugar de trabajo, pero que él identificaba la suya por la servilleta bordada con que venía tapada, sabía que esa la había bordado su esposa, para él era la mejor y la más bonita.⁶⁶

Mientras esperaba al tren, la señora Victoria Romero se ponía, junto con otras canasteras, a bordar servilletas en la estación. Una vez a un maquinista le gustaron las servilletas que cubrían las canastas y le compró a ella dos.⁶⁷



Estación Boca del Monte, 2016. Colección particular Covadonga Vélez Rocha.

La señora Francisca Romero García también preparó canastas para enviar en el tren, primero a sus hermanos y luego a su esposo. Ella comentó en la entrevista, que en la estación de Boca del Monte se llegaron a juntar hasta 40 canastas, y que el tren hacía una parada de cinco o siete minutos. Un tío suyo, el señor Federico Márquez, había sido canastero,⁶⁸ desafortunadamente no especificó los años en los que estuvo trabajando en la División Mexicano.

Hemos estado mencionando la canasta que contenía los alimentos para los trabajadores de vía, pero cuáles eran esos alimentos. Ahora viene la parte más deliciosa del tema, pues comencemos a enunciar los platillos deliciosos que enviaban: coliflores capeadas, solas o en caldillo, tesmolito de ejotes, frijol con calacabitas, arroz, papas fritas en rebanadas, sopa de fideo, salsa macha, salsa verde con cilantro, salsa de huevo, ejotes con huevo, tacos dorados, tacos de frijoles, de papa y de huevo, salsa de carne de puerco, tortillas, café, atole y fruta,⁶⁹ entre otros más.



Colección particular José Antonio Ruiz Jarquín.



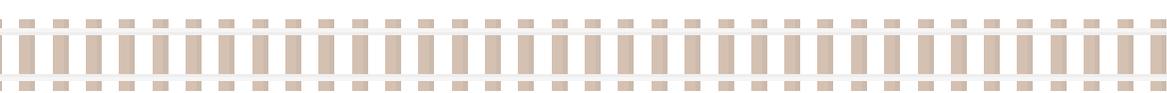
Colección particular Covadonga Vélez Rocha.

Conclusión

Como quedo anotado en párrafos anteriores, la comida y su traslado al lugar de trabajo dentro del sistema ferroviario requirió de toda una logística y llevó, al paso de los años, a la creación de una nueva categoría en la nómina de las empresas. Es decir, la inclusión en el ámbito laboral de un trabajador especial que se encargaba de llevar las canastas con alimentos, al cual denominaron de diferentes maneras: primero tlacualero, después, transportador de alimentos, canastero, en el entendido de que él llevaba la comida.

Los escenarios en los que estuvo presente fueron diversos y en diferentes décadas de los siglos XIX y XX. En el caso del ferrocarril, y más específicamente del Ferrocarril Mexicano, la presencia de los tlacualeros fue realmente importante para una gran cantidad de cuadrillas de trabajadores de vía que requerían que se les llevara la comida a algún punto de la línea. Hemos visto la forma en que debían desempeñar su labor, siempre viajando en el tren, y a cargo de un gran número de canastas con alimentos que debían entregarse, cubriendo parte de la ruta México-Veracruz e incluso los ramales, y recibiendo una de las remuneraciones más bajas para un trabajador de la Compañía, aunque contaban con algunas prestaciones y estaban afiliados al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. A pesar de ello, algunos se quedaron muchos años en su puesto, sin ascenso dentro del escalafón de la compañía.

De acuerdo con las fuentes de archivo consultadas, fueron pocos los que en 1960 pasaron a Ferrocarriles Nacionales de México, cuando la compañía del Ferrocarril Mexicano fue incorporada a esta empresa, lo cual significó un cambio salarial que no benefició a estos trabajadores, razón por la cual el STFRM tuvo que respaldarlos en sus diferentes solicitudes ante FNM. En esos



años se comenzó a plantear la conveniencia de seguir contando con estos trabajadores, por el gasto salarial erogado, de tal forma que se llevó a cabo un balance de las razones por las que se debía seguir contando con este servicio. Las conclusiones a las que llegaron es que no se tenía un número considerable de carros campamentos acondicionados para ser habitados por el trabajador y sus familias, que pudieran desplazarse en el momento que se requiriera. Además, tampoco se contaba con escapes de vía adecuados para el equipo rodante que se necesitaba para cada una de las cuadrillas, por lo tanto, mientras esta situación no se resolviera, continuaba siendo un beneficio para el trabajador de vía la actividad que desempeñaba el tlacualero o transportador de alimentos.⁷⁰ De acuerdo con la información recabada en los documentos, algunos de ellos continuaron desempeñando esta labor hasta la década de 1980-1989.

Lo que queda pendiente en esta investigación es conocer si en algún momento la labor de este trabajador dejó de ser importante para las propias cuadrillas de trabajadores de vía o si continuó hasta el momento de la privatización de los ferrocarriles en nuestro país, en la década de 1990-1999.

Fuentes consultadas

Archivo

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de vía, Libros de nóminas 1920, 1921, 1925, 1930, 1935, 1936, 1942, 1945, 1950, 1956, 1958.

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Memorándums, 1913.

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba. Conservación de Vía, Pases anuales, 1935.

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Conservación de vía, 1957.

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Vías y Estructuras, División Mexicano, 1977.

Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Vías y Estructuras, División Mexicano, 1981.

Bibliografía

Alfaro, Alfonso, "Los espacios de la sazón. La sombrita, el antojo y el altar", en: Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos. Congreso sobre patrimonio gastronómico y turismo cultural en América Latina y El Caribe. Memorias, t. I. México: Conaculta, 2002, pp. 55-64.

Álvarez Gleason, Miguel, "Estudio sobre los caminos nacionales", El Trimestre Económico, vol. 6, núm. 22, julio-septiembre, 1939, pp. 239-269, en: <https://www.jstor.org/stable/20854323>

Barros, Cristina y Marco Buenrostro, Tlacualero. Alimentación y cultura de los antiguos mexicanos. México: Instituto Nacional de Ciencias Médicas y Nutrición Salvador Zubirán, 2016, 268 pp., en: <http://fahho.mx>

Ceballos Ramírez, Manuel, El catolicismo social: un tercero en discordia, Rerum Novarum, la "cuestión social" y la movilización de los católicos mexicanos (1891-1911). México: El Colegio de México, 1991, pp. 175-252, en: Project MUSE, en: muse.jhu.edu/book/74251.

Compañía del Ferrocarril Mexicano, Convenio celebrado entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano, representada por su Gerente

General señor Bertram E. Holloway, y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, representada por su presidente general, señor Francisco de A. García. México, D. F., 1 de noviembre de 1923, 64 pp.

Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, Contrato colectivo celebrado entre la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Previsiones particulares de la especialidad de vía y conexos, en vigor el 1 de abril de 1938. 64 pp.

Diario Oficial de la Federación, "Contrato ley de las industrias azucarera, alcoholera y similares de la República mexicana con vigencia del 16 de octubre de 2018 al 15 de octubre de 2020. México, 24 de mayo de 2019, en: <https://www.dof.gob.mx>

Diario Oficial de la Federación, "Contrato ley de las industrias azucarera, alcoholera y similares de la República mexicana con vigencia del 16 de octubre de 2020 al 15 de octubre de 2022. México, 14 de febrero de 2022, en: <https://www.dof.gob.mx>

Duhart, Frédéric, "Comedo ergo sum. Reflexiones sobre la identidad cultural alimentaria", *Gazeta de Antropología*, núm. 18, 2002, 15 pp., en: <http://hdl.handle.net/10481/7403>

Eguiluz de Antuñano, Alicia E., "Aproximación a una teoría sociopolítica de las pasiones y los sentimientos: l@s comuner@s de Milpa Alta, D. F., vistos desde la perspectiva de los "Sentimientos de la Nación", *Revista Estudios Políticos*, vol. 9, núm. 30, septiembre-diciembre, 2013, pp. 163-188, en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=426439551008>

Flores Bonilla, Karen Elizabeth, *Aproximación al vocabulario ferroviario de México (1850-1930) Cambio y variación*, tesis de licenciatura. México: BUAP, 2023, 227 pp.

García Espinoza de los Monteros, Catalina Aida, *Patrimonialización y constitución socio técnica. El complejo hidroeléctrico Necaxa como dispositivo reticular*, tesis de doctorado. País Vasco: Universidad del País Vasco / Universidad Carlos III de Madrid / UNAM, 2017. 386 pp.

Giménez, Gilberto, *Estudio sobre la cultura y las identidades sociales*. México: Conaculta / ITESO, 2007, 480 pp. (Colección Intersecciones, 18)

Guajardo Soto, Guillermo, "Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950", *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 48, 2022, pp. 47-82.

Guerrero Ferrer, Adriana, "La figura del tlacualero en la cocina mexicana", *La Jornada de Oriente*, Puebla, 11 de abril, 2003, en: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/2003/04/11/puebla/cu14.htm>

Menegus Borneman, Margarita y Juan Felipe Leal, "Las haciendas de Mazaquiahuc y El Rosario en los albores de la revolución agraria, 1910-1914", *Historia Mexicana*, vol. 31, núm. 2, octubre-diciembre, 1981, pp. 233-277, en: <https://www.jstor.org/stable/25135774>

Nickel, Herbert J., *Morfología de la hacienda mexicana*, 2da. ed. México: FCE, 1996, 496 pp.

Presidencia de la República, *50 años de la Revolución mexicana en cifras. Panorama cuantitativo del progreso económico y social generado por la Revolución mexicana*. México: Presidencia de la República, 1953, 184 pp.

Robelo, Cecilio A., *Diccionario de aztequismos o sea jardín de las raíces aztecas. Palabras del idioma náhuatl, azteca o mexicano, introducidas al idioma castellano bajo diversas formas*, 3ra. ed. México: Ediciones Fuente Cultural, 1904, 555 pp.

Ruiz Jarquín, José Antonio, "Las canastas viajan en tren. Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril", *Mirada Ferroviaria*, año 15, núm. 44, enero-abril, 2022, pp. 73-89, en: www.miradaferroviaria.mx/numero-44/

Ruiz Rivera, Leticia, "Cuando llegaron los gringos. La construcción del sistema hidroeléctrico Necaxa y su impacto social en una región indígena del Estado de Puebla, 1903-1931", ponencia presentada en el III Simposio Internacional de Historia de la Electrificación. Ciudad de México, marzo, 2015, 17 pp.

Ruiz Trujillo, Alejandra, *Claude Joseph Desiré de Charnay. Mis viajes por México y la América Central*, tesis de maestría, traducción del francés del libro intitulado *Mes découvertes au Mexique et dans L' Amerique du Centre*, 1880. L. Hachette et Cie, Paris, 1881. México: UNAM, 2013, 104 pp.

Sistema Integral de Información del estado de Hidalgo, *Enciclopedia de los municipios del estado de Hidalgo*. Mineral del Monte: Gobierno del estado de Hidalgo / Secretaría de Planeación, Desarrollo Regional y Metropolitano, 2011, 25 pp., en: <http://docencia.uaeh.edu.mx/docs/Mineral-PDF>

Hemerografía

El País. Diario Católico. Méjico, año IX, núm. 3065, 12 de julio, 1907, en: <http://www.hndm.unam.mx>

El Monitor Republicano. Diario de política, artes, industria, comercio, modas, literatura, teatros, variedades y anuncios. México, año VII, núm. 2268, 6 de agosto, 1851, en: <http://www.hndm.unam.mx>

El Siglo Diez y Nueve, México, año XII, t. 6, 27 de marzo, 1852, en: <http://www.hndm.unam.mx>

Revista

MEXRAIL. Revista mensual del Ferrocarril Mexicano, México, año I, t. II, febrero, 1925.

Citas

[1] Jefa del Departamento de Fototeca del Cedif-CNCPFF. Contacto: cvelez@cultura.gob.mx

[2] José Antonio Ruiz Jarquín, “Las canastas viajan en tren. Los peones de vía, el tlacualero y las canasteras del ferrocarril”, *Mirada Ferroviaria*, año 15, núm. 44, enero-abril, 2022, pp. 73-89.

[3] Frédéric Duhart, en “Comedo ergo sum. Reflexiones sobre la identidad cultural alimentaria”. *Gazeta de Antropología*, núm. 18, 2002, p. 2, en: <http://hdl.handle.net/10481/7403>, hace referencia a esta forma de comer. En este texto señala que “Las identidades culturales alimentarias profesionales se forjan según el tipo de unidad de producción y una socio-geografía laboral: la distancia al domicilio y el grado de aislamiento eran determinantes en la manera de comer de los hombres”.

[4] Cristina Barros y Marco Buenrostro, *Tlacualero*. Alimentación y cultura de los antiguos mexicanos, p. 14, en: <http://fahho.mx>

[5] Cecilio A. Robelo, Diccionario de aztequismos o sea jardín de las raíces aztecas. *Palabras del idioma náhuatl, azteca o mexicano, introducidas al idioma castellano bajo diversas formas*, p. 484.

[6] Karen Elizabeth Flores Bonilla, *Aproximación al vocabulario ferroviario de México (1850-1930) Cambio y variación*, pp. 131-132.

[7] Adriana Guerrero Ferrer, “La figura del tlacualero en la cocina mexicana”, *La Jornada de Oriente*, Puebla, 2003, en: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/2003/04/11/puebla/cu14.htm>. Última revisión: 31 de marzo de 2023.

[8] Tlaquehual: peón empleado a plazo determinado (corresponde al peón alquilado), miembro de una comunidad no radicada en la hacienda. Herbet J. Nickel, *Morfología de la hacienda mexicana*, p. 453.

[9] Capitán: jefe de un grupo de temporeros o semaneros, compuesto por lo general por 24 trabajadores y un responsable de alimentos (tlacualero). *Ibid.*, p. 449.

[10] *Ibid.*, p. 75.

[11] Margarita Menegus Borneman y Juan Felipe Leal, “Las haciendas de Mazaquiahua y El Rosario en los albores de la revolución agraria, 1910-1914”, *Historia Mexicana*, vol. 31, núm. 2, octubre-diciembre, 1981, p. 250, en: <https://www.jstor.org/stable/25135774>. Última revisión: 28 de junio de 2023.

[12] Manuel Ceballos Ramírez, *El catolicismo social: un tercero en discordia, Rerum Novarum, la “cuestión social” y la movilización de los católicos mexicanos (1891-1911)*, pp. 236-237, en: muse.jhu.edu/book/74251.

[13] *Diario Oficial de la Federación (DOF)* “Contrato ley de las industrias azucarera, alcoholera y similares de la República mexicana con vigencia del 16 de octubre de 2018 al 15 de octubre de 2020”. México, 24 de mayo de 2019, en: <https://www.dof.gob.mx>. Última revisión: 6 de septiembre de 2023

[14] *DOF*, “Contrato ley de las industrias azucarera, alcoholera y similares de la República Mexicana con vigencia del 16 de octubre de 2020 al 15 de octubre de 2022”. México, 14 de febrero de 2022, en: <https://www.dof.gob.mx>. Última revisión: 6 de septiembre de 2023.

[15] Miguel Álvarez Gleason, “Estudio sobre los caminos nacionales”, *El Trimestre Económico*, vol. 6, núm. 22, julio-septiembre, 1939, p. 249, en: <https://www.jstor.org/stable/20854323>. Última revisión: 30 de junio de 2023.

[16] Sistema Integral de Información del estado de Hidalgo, *Enciclopedia de los municipios del estado de Hidalgo*, p. 4, en: <http://docencia.uaeh.edu.mx/docs/Mineral-PDF>. Última revisión: 29 de junio de 2023.

[17] Alejandra Ruiz Trujillo, *Claude Joseph Desiré de Charnay. Mis viajes por México y la América Central, tesis de maestría. Traducción del francés del libro intitulado Mes découvertes au Mexique et dans L'Amérique du Centre, 1880*, p. 48.

[18] Alicia E. Eguiluz de Antuñano, "Aproximación a una teoría sociopolítica de las pasiones y los sentimientos: I@s comuner@s de Milpa Alta, D. F., vistos desde la perspectiva de los 'Sentimientos de la Nación', *Revista Estudios Políticos*, México, UNAM, vol. 9, núm. 30, septiembre-diciembre, 2013, p. 181, en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=426439551008>

[19] Alfonso Alfaro, "Los espacios de la sazón. La sombrita, el antojo y el altar", en: *Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos. Congreso sobre patrimonio gastronómico y turismo cultural en América Latina y El Caribe. Memorias*, t. I, p. 55.

[20] Leticia Ruiz Rivera, "Cuando llegaron los gringos. La construcción del sistema hidroeléctrico Necaxa y su impacto social en una región indígena del Estado de Puebla, 1903-1931", ponencia dictada durante el III Simposio Internacional de Historia de la Electrificación, Ciudad de México, marzo, 2015, pp. 5, 7-8. Catalina Aida García Espinoza de los Monteros, *Patrimonialización y constitución socio técnica. El complejo hidroeléctrico Necaxa como dispositivo reticular*, p. 113.

[21] Gilberto Giménez, *Estudio sobre la cultura y las identidades sociales*, p. 30.

[22] Catalina Aida García Espinoza de los Monteros, op. cit., p.112.

[23] Alicia E. Eguiluz de Antuñano, op. cit., p. 176.

[24] Catalina Aida García Espinoza de los Monteros, op. cit., p.112.

[25] Ibid., p. 113.

[26] Manuel Ceballos Ramírez, op. cit., pp. 230-231.

[27] *El País. Diario católico*. Méjico, año IX, número 3065, 12 de julio, 1907, p. 2.

[28] "Estado que manifiesta los gastos erogados en el ramo de la limpia de la ciudad en las cinco semanas transcurridas de 30 de junio próximo pasado a 3 de agosto", *El Monitor Republicano. Diario de política, artes, industria, comercio, modas, literatura, teatros, variedades y anuncios*, año VII, número 2268, 6 de agosto de 1851, p. 2. "Estado que manifiesta los gastos erogados en el ramo de la limpia de la ciudad en las cinco semanas transcurridas del 23 de setiembre (sic) al 2 de noviembre", *Ibid.*, número 2366, 12 de noviembre de 1851, p. 2. Ayuntamiento de México, "Cuenta de los gastos que ha tenido el ramo de limpieza de la ciudad desde el día 1 al 29 de febrero de 1852", *El Siglo Diez y Nueve*, año XII, t. 6, 27 de marzo de 1852, p. 3, en: <http://www.hndm.unam.mx>.

[29] Alfaro, Alfonso, op. cit., p. 56.

[30] Guillermo Guajardo Soto, "Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950", *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 48, 2022, p. 52.

[31] "Historia del servicio de coches dormitorios en nuestra línea", *MEXRAIL. Revista mensual del Ferrocarril Mexicano*, año I, t. II, febrero de 1925, p. 14.

[32] *Compañía del Ferrocarril Mexicano. Convenio celebrado entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano, representada por su Gerente General señor Bertram E. Holloway, y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, representada.*

[33] *Ibid.*, pp. 3-4.

[34] *Ibid.*, p. 4.

[35] Agradezco a Patricio Juárez Lucas, jefe del Archivo Histórico del Cedif, quien se encontraba limpiando y organizando el archivo del Ferrocarril Mexicano durante mi investigación. Su ayuda para localizar expedientes, nóminas y otros documentos que arrojaron la información sobre los tlacualeros fue fundamental, así mismo agradezco a Biko Ruiz Vélez por su apoyo en la revisión de los libros de nóminas del Ferrocarril Mexicano.

[36] Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), en adelante AHCedif, "Pases anuales", Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1913, s//n f.

[37] AHCedif, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Libros de nóminas, mayo, 1956.

[38] AHCedif, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Libros de nóminas, septiembre-octubre-noviembre de 1920, septiembre-octubre 1921.

[39] Presidencia de la República, *50 años de la Revolución mexicana en cifras. Panorama cuantitativo del progreso económico y social generado por la Revolución mexicana*, p. 112.

[40] AHCedif, Fondo Ferrocarril Mexicano, op. cit., mayo de 1956.

[41] Agradezco al Mtro. Román Moreno Soto, de formación economista, el apoyo para la elaboración de las tablas de trayectoria salarial de Agustín Fonseca y Trinidad Montiel.

[42] AHCedif, "Informe de pases de viaje expedidos en primera División por C.R. Rosas, jefe de vía, durante el mes de diciembre de 1935". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, 1935, s/n de foja.

[43] AHCedif, "Pase anual extraviado". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Memorándum 17-2. 1913, s/n de foja.

[44] AHCedif, "Pases anuales". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Memorándum 17-2 y 17-3. 1913, s/n de foja.

[45] AHCedif, "Agustín Fonseca Herrera: Vacaciones (transportador de alimentos)". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, 1945. ff. 1-4.

[46] AHCedif, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Libros de nóminas, septiembre-octubre 1921, diciembre 1925.

[47] Presidencia de la República, *op.cit.*, p.112

[48] AHCedif, "Trinidad Montiel, transportador de alimentos". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, f. 2. Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Orizaba, Conservación de Vía, Libros de nóminas, diciembre, 1950.

[49] Presidencia de la República, *op.cit.*, p.112.

[50] AHCedif, "Trinidad Montiel, transportador de alimentos", *op. cit.*, f. 3. Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, Contrato colectivo celebrado entre la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Prevenciones particulares de la especialidad de vía y conexos, en vigor el 1 de abril de 1938, pp. 31-32.

[51] AHCedif, Compañía del Ferrocarril Mexicano, "Informe de pases de viaje expedidos en Orizaba, Veracruz, por L. Castro". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, noviembre, 1935, ff. 6-7.

[52] Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, Contrato colectivo celebrado entre la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, *op. cit.*, p. 39.

[53] AHCedif, "Trinidad Montiel, transportador de alimentos", *op. cit.*, f. 2.

[54] AHCedif, "Informe de pases de viaje, Puentes y Edificios". Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba. Conservación de Vía, 1935, s/n f.

[55] AHCedif, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Conservación de Vía, Libros de nóminas, septiembre-octubre de 1942, mayo-junio de 1956.

[56] *Idem.*

[57] Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, Contrato colectivo celebrado entre la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, *op. cit.*, p. 54.

[58] Presidencia de la República, *50 años de la Revolución Mexicana en cifras...*, *op.cit.*, p.112.

[59] AHCedif, "Escalafón de cabos y otro personal de planta del Departamento de Conservación de vía, Segunda División, diciembre 20 de 1957", Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Conservación de vía, f. 3.

[60] AHCedif, expediente sin título, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1962, f. 10.

[61] *Ibid.*, f. 9.

[62] *Ibid.*, f. 8.

[63] AHCedif, "Escalafón del personal del Departamento de Vía, Distrito de Apizaco, correspondiente al primer semestre de 1977", Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Vías y Estructuras, División Mexicano, f. 4. "Escalafón fusionado del personal del Departamento de Vías y Estructuras de la División Mexicano, correspondiente al primer semestre de 1981", Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, Departamento de Vías y Estructuras. División Mexicano f. 7.

[64] José Antonio Ruiz Jarquín, *op. cit.*, pp. 81-88.

[65] *Ibid.*, pp. 82-83.

[66] Entrevista al señor Juan Bautista Robles, exmayordomo del Departamento de Reconstrucción de Carros y Coches de los talleres de Aguascalientes. Puebla, Puebla, 19 de junio de 2009.

[67] José Antonio Ruiz Jarquín, *op. cit.*, p. 84.

[68] *Ibid.*, p. 85.

[69] *Ibid.*, pp. 83-86.

[70] AHCedif, expediente sin título, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1962, ff. 7-8.

**Y ENTONCES CREÍMOS QUE EL ÁGUILA AZTECA HABÍA
DESPLAZADO AL LEÓN DORADO.
LA EMPRESA PÚBLICA DESCENTRALIZADA DEL
FERROCARRIL MEXICANO (1946-1960)**

**AND THEN WE BELIEVED THAT THE AZTEC EAGLE HAD
DISPLACED THE GOLDEN LION: THE DECENTRALIZED
PUBLIC COMPANY OF THE MEXICAN RAILWAY (1946-1960)**

Isabel Bonilla¹

Resumen

El gobierno mexicano que encabezó el presidente Manuel Ávila Camacho (1940-1946) tomó la decisión de adquirir, de manos de los ingleses, la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. El decreto se expidió durante esa administración, pero surtió efecto en la siguiente, con Miguel Alemán Valdés (1946-1952).² Por disposición presidencial, el gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México, Pablo M. Hernández, recibió los activos de la empresa y dispuso la realización de un diagnóstico que permitió conocer cuáles eran las condiciones de la infraestructura, del material rodante y del personal contratado con el propósito de diseñar un programa de rehabilitación, a corto y mediano plazos, que según los argumentos serviría para hacer eficiente al sistema. Este artículo tiene el propósito de hacer un breve análisis a partir de las fuentes documentales que se resguardan en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias sobre las condiciones en que se recibió la empresa, así como analizar cuáles fueron las justificaciones para lograr un financiamiento externo que permitió la rehabilitación y que llevó al cierre de ramales por considerarlos inoperantes; a ajustar la planta laboral mediante jubilaciones adelantadas y a modernizar el equipo con el propósito de ingresar los activos a los Ferrocarriles Nacionales de México ya entrada la década de 1960-1969.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, empresa pública descentralizada, programa de rehabilitación, Segunda Guerra Mundial, Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán.

Abstract

The Mexican government, led by President Manuel Ávila Camacho (1940-1946), decided to acquire the Mexican Railway Company Limited from British ownership. The decree was issued during his administration but took effect in the next one, under Miguel Alemán Valdés (1946-1952). By presidential order, the general manager of the National Railways of Mexico, Pablo M. Hernández, took charge of the company's assets and commissioned a diagnostic study to assess the state of the infrastructure, rolling stock, and workforce. This evaluation aimed to design a short- and medium-term rehabilitation program that, according to official arguments, would enhance the system's efficiency. This article presents a brief analysis based on documentary sources preserved at the Railway Documentation and Research Center, examining the conditions in which the company was received and the justifications for securing external financing. This financing facilitated the rehabilitation process, leading to the closure of non-operational branches, workforce adjustments through early retirements, and equipment modernization, with the ultimate goal of integrating the assets into the National Railways of Mexico during the 1960s.

Keywords: Mexican Railway, decentralized public company, rehabilitation program, World War II, Manuel Ávila Camacho, Miguel Alemán.

Introducción

“La supervivencia del Ferrocarril Mexicano se considera vital para el sureste de la República, potencialmente la zona más rica en recursos del campo y posibilidades de aprovechamiento integral a corto plazo al concluirse los proyectos regionales de las cuencas del Papaloapan, Grijalva y Usumacinta y la rehabilitación de la línea ferroviaria Veracruz – Ciudad Hidalgo (Suchiate)”.³

El 31 de mayo de 1946 se expidió el acuerdo mediante el cual el gobierno mexicano, encabezado por el presidente Manuel Ávila Camacho, estableció la Administración Pública del Ferrocarril Mexicano, institución que se encargaría de administrar, por delegación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el servicio público correspondiente a la red de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.⁴



El Informador,
Diario
independiente,
año XXIX, tomo
CVI, 1 de junio,
1946.

La nueva entidad fue encomendada a un gerente general y a un Consejo de Administración compuesto por diez miembros de diversas Secretarías de Estado. El gerente general, según se estipuló en el artículo 10 de dicho Acuerdo, tendría a su cargo la organización, administración, funcionamiento, mejoramiento y todo lo concerniente al manejo y explotación del sistema, además de que sería quien ejecutaría las disposiciones del Consejo de Administración en lo concerniente a construcción de nuevas vías y ramales; plan anual de trabajos, entre otros temas. Sin embargo, las disposiciones relacionadas con nuevas vías, la contratación de préstamos y la supresión de ramales estarían sujetas a la aprobación del ejecutivo federal.⁵

En efecto, la compra del Ferrocarril Mexicano podría considerarse, en términos de la política ferroviaria, como el gran logro de la administración Ávilacamachista. Sin embargo, la opinión cambia al revisar los informes de la empresa previos a su adquisición por parte del Estado mexicano y analizándola en el contexto de la política de transportes durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial que implicó no sólo inversiones dirigidas a la construcción de carreteras,⁶ sino también la disposición de sobrecargar el sistema ferroviario como una medida para resolver el problema de insumos requeridos por Estados Unidos en tiempos de guerra, que terminó por desgastar vías y al sistema; así como, al repasar los programas de rehabilitación y modernización que puso en marcha el



“Firma del acta de entrega del Ferrocarril Mexicano” en Ferronales, t. XVII, núm.6, junio, 1946, p. 5

gobierno de Miguel Alemán (1946-1952), en particular el que atañe a los ferrocarriles, los cuales fueron posibles gracias a la obtención de préstamos externos otorgados por el Eximbank e incluso al observar la salida paulatina de capitales británicos de México y América Latina después de que concluyó la Segunda Guerra Mundial, tal como sucedió en Bolivia y Argentina. Por poner unos ejemplos:

La empresa británica se declaró incapaz de mantener el servicio ferroviario en las líneas que administraba y amenazó al gobierno con paralizarlo. En 1959, el Estado tuvo que asumir su explotación y recurrió una vez más a empréstitos extranjeros (2 millones de dólares a Estados Unidos y 750 mil dólares de Gran Bretaña) para afrontar su necesaria rehabilitación. Pese a las fuertes tensiones que se produjeron durante este proceso de negociaciones entre la compañía y el gobierno boliviano, se llegó a un sorprendente acuerdo: la primera asumía por cuenta del segundo el arrendamiento de las mismas líneas de las que había sido responsable, durante un plazo de dos años. La nacionalización no aportó orden en un primer momento a la caótica administración de los ferrocarriles [...]

El gobierno populista del General Perón fue el que ultimó una operación que al mismo tiempo se instrumentalizó como propaganda política al erigirse como el protagonista que ponía fin a la dependencia imperialista a la que había estado sometido el país. De hecho, la compra de los ferrocarriles ingleses fue aclamada como una declaración de la independencia económica de Argentina. En cualquier caso, este país recuperaba sus ferrocarriles y de paso desbloqueaban 140 millones de libras que sirvieron para cubrir el mótate de la operación.⁷

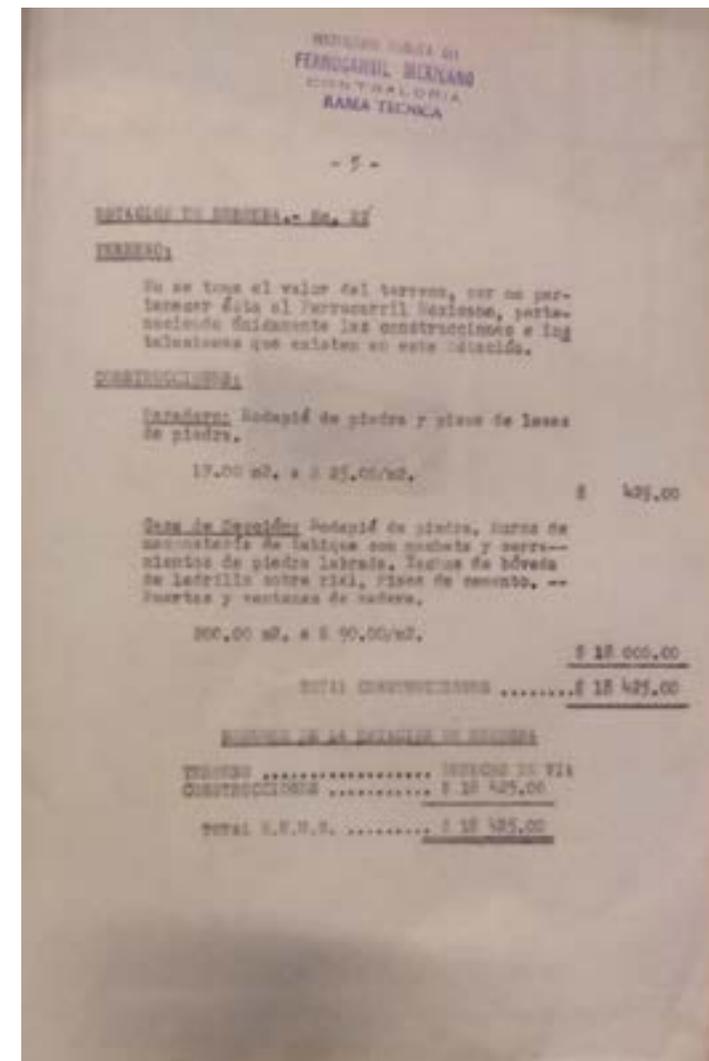
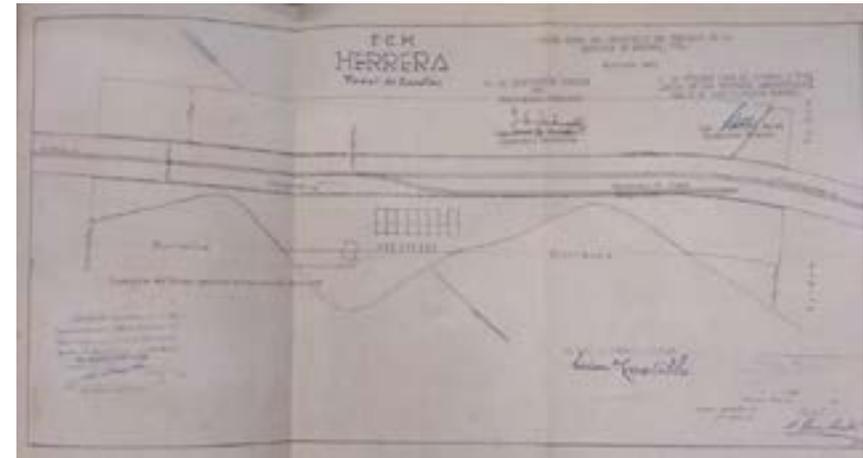
Como quedó anotado anteriormente, en el fondo el proceso de compra del Ferrocarril Mexicano formó parte de la estrategia para el hemisferio occidental utilizada por el gobierno de Estados Unidos,⁸ el cual, durante ese periodo emergió como la potencia capitalista hegemónica desplazando a la economía británica, fundamentalmente a través del control económico mediante acuerdos de financiamiento que permitieron colocar a las economías latinoamericanas en su órbita imperial. Además, no debe perderse de vista que la adquisición de esta compañía impactó de manera negativa en México, no sólo en términos político-sociales sino también económicos. Vayamos por partes.

Situación de la empresa antes de su adquisición

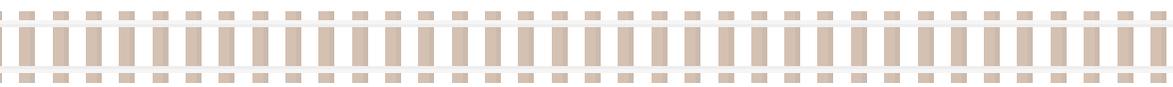
De 1946 a 1954 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) realizó un informe al que tituló El Ferrocarril Mexicano, análisis de sus problemas y sus posibles soluciones, en el que detalló cuál era el estado en que operó la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano antes de que el estado mexicano la comprara. En dicho documento se reportó que la línea troncal de 417.3 kilómetros que unían a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz y los ramales de Ometusco- Pachuca (45.8 kms.); Muñoz-Chignahuapan (53.4 kms.); Apizaco-Puebla (47 kms.); San Marcos-Ixcaquixta (90.1 kms.) y Córdoba a Coscomatepec (32.3 kms.), funcionaban de manera deficiente y deficitaria, y que para lograr que el sistema fuera competitivo respecto al autotransporte y al ferrocarril Interoceánico, que corrían en paralelo, se debía diseñar y ejecutar un programa que atendiera no sólo la rehabilitación de la infraestructura, la modernización de procesos, sino también la reducción de la plantilla laboral. Esto último, después de estudiar la posibilidad de adelantar jubilaciones o hacer ajustes salariales, con el fin de bajar los costos de operación de la empresa y hacerla rentable.

Cabe decir que la entrega-recepción de este ferrocarril al gobierno mexicano implicó la realización de un inventario pormenorizado de toda la infraestructura. Así, por ejemplo, en junio de 1946 la contraloría técnica adscrita al Mexicano llevó a cabo el registro de los terrenos, construcciones e instalaciones, así como el avalúo de todo el sistema. Para el ramal de Zacatlán se consideró, entre otros datos, el estatus legal de los predios ocupados por las estaciones San Luis; la Cueva; Herrera; Agua Escondida; Llano Verde y Chignahuapan.⁹

En otras palabras, FNM se preparaba para absorber al Mexicano en un proceso que duro cerca de catorce años. Por ejemplo, en mayo de 1954 publicó las Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano,¹⁰ que contenía las cláusulas del



"Inventario y plano anexo de la Estación de Herrera km.22" en AHCedif, expediente Inventario y avalúo de inmuebles del ramal de Zacatlán, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1 de junio, 1946.



convenio mediante el cual se estableció el mecanismo por el que los trabajadores del Mexicano se incorporarían a su plantilla. Es decir, desde ese momento las relaciones laborales entre su Administración y sus trabajadores se regirían por las prevenciones generales del contrato colectivo de trabajo firmado entre los Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) y por las prevenciones particulares que estaban en vigor para las diversas especialidades de ésta última empresa. Asimismo, los trabajadores del Mexicano se integrarían a FNM de manera paulatina, pero se respetaría la estructura administrativa basada en Divisiones,¹¹ aunque los trabajadores se sujetarían a las categorías y tabuladores que regían en los Nacionales que estaban por debajo de los salarios que ellos tenían.

El Ferrocarril Mexicano debe ser una División de Ferrocarriles Nacionales de México, no le ve caso que existan administraciones paralelas. El consejero González Gallardo expresa que lo importante es que el servicio ha mejorado y secunda la moción del consejero y gerente Hernández, pidiendo el voto aprobatorio del Consejo para que estos ferrocarriles, mientras se lleva a cabo la consolidación anoten en su contabilidad los 200 mil mensuales de que se ha hablado [...]¹²

En otras palabras, en el informe, también se incluyó un diagnóstico sobre el estado de conservación en que se encontraban los cinco ramales, además de su situación financiera que permitió valorar, proyectar y ejecutar el cierre de estos con el propósito de recuperar la inversión a partir de la venta de la infraestructura con la cual operaban. Cabe decir que, cuatro de los ramales pertenecían a la primera división y conectaban sus vías a las haciendas, ranchos y comunidades agrícolas e incluso a los puntos donde se establecieron algunas industrias que eran consideradas regiones económicamente pobres porque no rendían beneficios, por lo menos en la década de 1940, debido a que mostraban una caída en los movimientos de carga, principalmente debido a dos factores: escasez en la producción o desvió de la misma por carretera.

Cuadro 1. Ferrocarril Mexicano. Ramales en operación 1945

Nombre del ramal	Kms	Tipo de escantillón	En operación	Cierre	Calibre de riel	Antigüedad del riel	Durmientes	Puentes y alcantarillas
Ometusc-Pachuca	45.8	1.435 mm.	03/12/1890	22/10/1957	62 libras	26 años	53 % acero y el resto de madera creosotada	136 puentes definitivos y 4 alcantarillas

Nombre del ramal	Kms	Tipo de escantillón	En operación	Cierre	Calibre de riel	Antigüedad del riel	Durmientes	Puentes y alcantarillas
Muñoz-Chignahuapan	53.4	.762 mm.	1909	30/11/1956	62 libras	36 años		5 puentes provisionales, 69 definitivos y 62 alcantarillas
Apizaco- Puebla	47.0	1.435 mm.	16/09/1869	1973	Riel de distinto calibre, (70 y 85 lbs)	36 años	62 %	70 puentes definitivos y alcantarillas abiertas
San Marcos – Ixcaquixtla ¹³	90.1	.914 mm.		1957	Riel de distinto calibre, (40 y 62 lbs)	36 años		140 puentes definitivos y 69 alcantarillas
Córdoba – Coscomatepec ¹⁴	32.3	.600 mm.		1953				

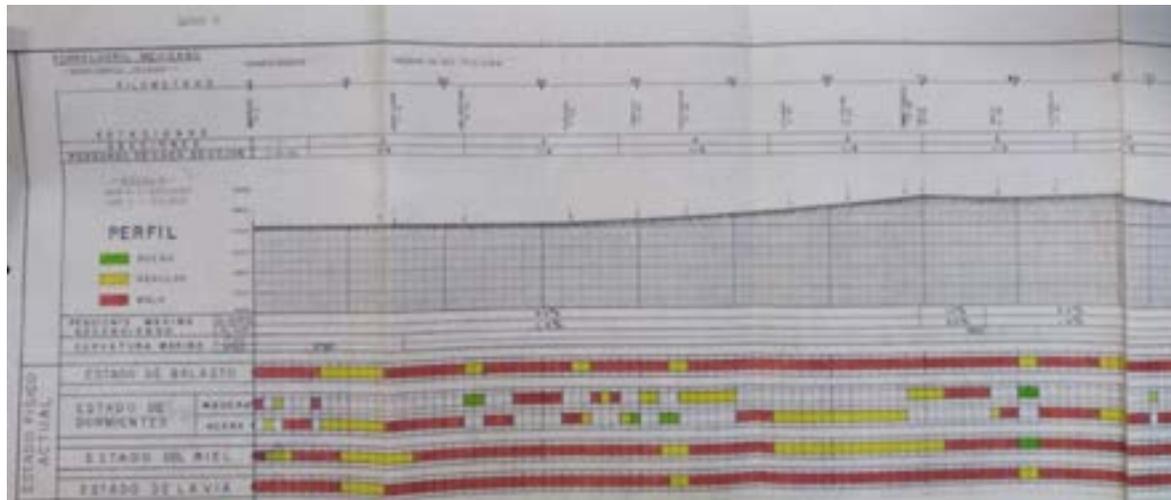
Elaboración propia con información de FNM, Oficina de Concentración de Datos, El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones, t. I y Francisco Garma Franco, Railroad in Mexico. An illustrated History, t. I.

De esta manera, se llegó a la conclusión de que el programa debía ejecutarse por etapas, a corto y mediano plazos, con el único fin de no suspender el servicio y lograr la autosuficiencia del sistema para hacer frente a los compromisos que se contraerían respecto a los préstamos adquiridos. El Estado mexicano sería el responsable de autorizar la contratación de deuda, tanto externa como interna; Ferrocarriles Nacionales de México (NdeM) fungiría como la empresa consultora y la nueva administración del Mexicano estaría autorizada para rematar los activos de los ramales que salieran de operación. Una de las acciones que se atendería de manera inmediata debido a la puesta en marcha de algunos programas que el Estado tenía en agenda, estaría encaminada a rehabilitar la vía y comprendió sustitución de rieles, durmientes y accesorios, sin olvidar la revisión y mantenimiento de terraplenes; así como, la modernización de talleres y la compra de material rodante. El proyecto de rehabilitación de la vía troncal del Ferrocarril Mexicano aprobado por el Consejo de la administración se llevó a cabo a partir de 1946, se consolidó entre 1948¹⁵ y 1960; permitió agilizar los servicios de carga y pasaje del sistema y sirvió para que, durante el tiempo en que se llevara a cabo el ensanchamiento de las vías en la ruta del Ferrocarril Interoceánico,¹⁶ no se suspendieran los servicios de esta última empresa, pero, sobre todo, para reducir la plantilla laboral y cerrar los ramales.

Algunos datos duros

Si bien es cierto que la línea operó con dos divisiones y que en cada una había un Superintendente responsable de atender las necesidades de mantenimiento, no siempre los trabajos se realizaron de manera homogénea. Por ejemplo, de 1945 a 1947 se reportó que la primera división que partía de Buenavista y que llegaba hasta Esperanza mostraba menos problemas en sus infraestructuras con respecto a la segunda, que partía de este último punto y llegaba al puerto de Veracruz e incluía el tramo electrificado con las pendientes más pronunciadas de toda la línea, y esta situación se debía a que durante esos años FNM prestó no sólo insumos sino personal de la empresa para apoyar en los trabajos de rehabilitación del Mexicano.

Con apoyo en un convenio que próximamente se firmará entre los Ferrocarriles Nacionales de México y el Mexicano, para intercambio y coordinación de anteproyectos, programas, servicios se abordará entre otras, la reorganización definitiva de los almacenes, estadísticas, contabilidad y control interno del presupuesto y mediante una cuenta corriente en ambas empresas, el intercambio provisional o definitivo de máquinas de taller, equipo, materiales de almacén y préstamo de materiales o efectivo hasta por tres millones de pesos...¹⁷



Fuente: "Estado físico actual" en Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank, anexo 7.

Con respecto a sus condiciones físicas en ese mismo periodo se reconoció que el riel presentaba desgaste, que era de 85 libras por yarda con una edad que fluctuaba entre los 30 y los

37 años, según el tramo. Mientras que el balasto era de tezontle muy gastado en la primera división y de piedra triturada en la segunda. Los patios de estaciones, laderos y espuelas se habían construido o conservado con riel de recobro de muy diversas edades y calibres y tenían una extensión de 147 kilómetros. Los durmientes (de acero y madera creosotada o cruda) estaban muy deteriorados debido principalmente a que, durante la Segunda Guerra Mundial, por necesidad del transporte, se había autorizado el tráfico de locomotoras muy pesadas tipo KR-2, tipo Micado de 24 toneladas por eje.

La escasez de material rodante de carga y el aumento del tonelaje del transporte por los ferrocarriles por territorio nacional, así como la creciente demanda del público motivó que los Ferrocarriles Nacionales de México, expidieran con fecha 22 de mayo último, la circular DIF 132, estableciendo preferencias para el transporte de flete... Con el objeto de que las preferencias en el movimiento de flete den los resultados deseados, se impone por tanto en el Ferrocarril Mexicano [...]18.

De hecho, en el tramo México-Esperanza 64.6 % de los durmientes eran de acero y estaban en mal estado, mientras que 35.4 % era regular. De los durmientes de madera 44 % era malo; 5 % regular y 51 % era bueno. Las instalaciones de agua y aceite combustible, que en total sumaban 40 en todo el sistema del Mexicano, eran anticuadas y presentaban mucho desgaste por su uso. Los talleres ya no eran funcionales, el de México contaba con casa de máquinas y patio de inspección destinados a trabajos ligeros de conservación en locomotoras de patio y camino y a la conservación y hasta reparaciones medianas del equipo rodante en tránsito. El de Apizaco, con taller y casa redonda, estaba dedicado a la conservación y a toda clase de reparaciones en locomotoras de vapor y equipo de arrastre. Mientras que el de Orizaba, comprendía casa redonda, patio de inspección y talleres para toda clase de reparaciones en locomotoras eléctricas y de vapor, carros y coches. En todos los casos se reportó una mala distribución, además de que sus máquinas y herramientas ya eran obsoletas.

En cuanto a los 104 kilómetros de instalaciones correspondientes a la zona electrificada entre Esperanza y Paso del Macho, se reportó que se encontraban en condiciones aceptables. Incluso, la planta de impregnación de madera ubicada en la estación Muñoz, pese a lo anticuada, era suficiente para satisfacer las necesidades de conservación de la vía. Por otra parte, el inventario de fuerza motriz y equipo rodante arrojó un total de 61 locomotoras de vapor y 12 eléctricas. De las 61, 50 eran de vía ancha y 11 de vía angosta. En otras palabras, 39 se encontraban en servicio y 22 en reparación y de éstas últimas ocho estaban

esperando ser condenadas. De las eléctricas se tenían dos en reparación. En cuanto al equipo de arrastre se tenía un total de 69 coches de pasajeros y 998 unidades entre carros, plataformas, cabús, grúas de vapor, incluyendo el que operaba en los ramales, todos considerados totalmente obsoletos.

Además, se señaló que la red telegráfica era anticuada y que requería reparación total. Incluso, se dio constancia de que desde 1944 la compañía propietaria había decidido suprimir el servicio de los trenes de pasajeros 3 y 4, directos de Puebla a México; los mixtos, 7 y 8, entre Orizaba y Veracruz; los nocturnos de pasajeros 5 y 6, entre México y Veracruz con el argumento de que había dificultades con el equipo tractivo, así como con la adquisición de materiales y refacciones para su reparación.¹⁹



"Por el Ferrocarril Mexicano. Construcción de equipo" en Revista Ferronales, t. XVII, núm. 12, diciembre, 1946, p. 29

En conclusión, para junio de 1948, Francisco Malagamba, ingeniero en jefe de FNM, comisionado por la empresa para evaluar el estado de conservación de las vías del Mexicano, informó:

- I. Que las condiciones de la vía troncal del Ferrocarril Mexicano imponen una reconstrucción o rehabilitación, prácticamente total, en los 285 kilómetros de la línea en mal estado.
- II. Como punto fundamental de la rehabilitación se encuentra la substitución completa de durmientes de acero por los durmientes de madera, posiblemente con excepción de los pequeños tramos en que existen durmientes adquiridos en 1929 y que se encuentren en buen estado de conservación...
- III. Además de la substitución de durmientes de acero se hace necesario un rebalastado total...
- IV. También se hace necesaria la reposición de los rieles demasiado gastados que se encuentran en la línea, con excepción de los tramos con fuerte pendiente y curvatura, para los que se recomienda substitución del riel de 85 libras por los de 112 libras de hongo reforzado...
- V. Los trabajos de urgencia preferente, a su vez, tendrán un carácter de experimentales...²⁰

En otras palabras, había que ejecutar los trabajos de rehabilitación en dos fases. La primera de urgencia preferente con intervención en los tramos de los kilómetros 17 al 27; del 252 al 262 y del 295 al 310. La segunda, de urgencia inmediata, en los tramos de los kilómetros 262 al 295 y del 310 al 349, con lo cual quedaba resuelto el problema de la parte montañosa de la línea. Además de la atención de urgencia mediata en los 178 kilómetros restantes de la parte de la línea troncal en mal estado.

En cuanto a los ramales se reportó que eran inoperantes porque en algunos casos sus servicios estaban siendo sustituidos por el autotransporte; que su infraestructura era obsoleta y que para operarlos de manera eficiente se requería una fuerte inversión. De este modo se revisó caso por caso y se llegó a la conclusión que mantenerlos en funcionamiento significaría un gasto que no valdría la pena ejecutar porque se requería una reconstrucción total, a excepción del ramal Apizaco a Puebla que estaba dentro de un territorio cuyo desarrollo industrial se estaba materializando debido a la llegada de nuevas inversiones. De esta manera, para 1953, el ramal de Córdoba a Coscomatepec cerró al público, se procedió a su levantamiento inmediato con el propósito de vender su infraestructura y recuperar parte de la inversión necesaria en el desarrollo de las demás obras proyectadas. Así, el sistema pasó de tener 693 kilómetros a sumar 653.5 kilómetros.

Inversiones entre 1946-1953

Cuando por conducto de una empresa descentralizada²¹ el gobierno mexicano tomó posesión de esta línea, desde el principio trató de mejorar la situación física de los bienes de capital. Para ello, como ya se anotó antes, se hicieron adiciones al activo fijo para mejoras de emergencia e integrales de rehabilitación, mismas que sirvieron para hacer frente al desastre en que se recibió a la compañía.

Cuadro 2. Inversiones brutas en el Ferrocarril Mexicano 1946-1953²²

Inversiones	Monto (Pesos)	Porcentaje
Crédito de Nacional Financiera	10,438,241.18	52 %
Recursos de la empresa	6,785,172.34	34 %
Eximbank a cuenta del crédito por 5,000,000.00 de dólares	2,830,904.87	14 %
Total	20,054,318.39	100 %

Fuente: Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank, pp. 40-46.

El 20 de marzo de 1947 el gobierno federal, el Ferrocarril Mexicano, FNM y Nacional Financiera, S. A., celebraron un contrato en el que se estableció que esta última institución abrió a ambos ferrocarriles solidariamente un crédito refaccionario simple para comprar equipo y del cual dispuso el Mexicano 10,438,241.18, cantidad que fue pagada por el gobierno federal.

Durante los siete años transcurridos en el lapso de 1946 a 1953, la empresa usó recursos propios derivados de sus ingresos de explotación y del 10 % del impuesto federal sobre ingresos brutos para llevar a cabo las inversiones que mejoraron la planta física del ferrocarril. Mientras tanto, dada la urgencia de rehabilitar las vías, aunque fuera parcialmente o bien a largo plazo, Nacional Financiera, S. A. negoció un crédito con Eximbank con el propósito comprar materiales en Estados Unidos, en la inteligencia de que el ferrocarril con recursos propios debería adquirir los complementarios de producción nacional, como durmientes y balasto, y pagaría además la mano de obra.²³

Durante 1953 se realizaron modificaciones al trazo de la vía y la línea electrificada ampliando curvaturas y eliminando curvas inversas entre Boca del Monte y Maltrata, en un total de 6 340 kilómetros. Además, se aplicó un programa para ampliar curvas

y tangentes y se suprimieron curvas inversas y columpios en una extensión acumulada de 4.6 kilómetros, correspondiente al tramo de Boca del Monte a Córdoba.

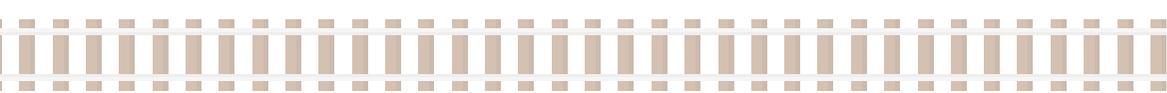
Sin embargo, para 1955 se hizo patente que los ingresos de la empresa no eran suficientes para cubrir los compromisos adquiridos y por lo tanto tuvieron que tomarse acciones inmediatas, entre ellas, cerrar de los ramales, cuyos activos se pusieron en venta a partir del siguiente año, cuando comenzó su cierre.²⁴ Del programa de rehabilitación de vía que se formuló para 1956 se consideró el cambio de riel entre Xalostoc y Teotihuacán, para utilizar los 35 kilómetros de riel de 112 libras en almacén, así como en los 63 kilómetros de tramos entre este último punto y Esperanza y entre Paso del Macho y Veracruz, con el mismo tipo de riel.²⁵

El 19 de diciembre de 1960, por decreto, desapareció la empresa pública descentralizada del Ferrocarril Mexicano y se incorporó, con todo su patrimonio mueble e inmueble, a FNM. Esta empresa, además de asumir todos los derechos y obligaciones del ferrocarril más antiguo en territorio nacional, quedó obligada a incrementar los talleres establecidos en Apizaco y los demás servicios e instalaciones del sistema, en bien del servicio, de los trabajadores y de las regiones en que están ubicados.²⁶

Conclusión

En 1943 la Comisión de Cooperación Económica binacional elaboró varios proyectos de ayuda técnica y financiamiento para México, y en los dos años siguientes estudió, planeó y financió, a través del Eximbank, un conjunto amplio de iniciativas industriales y de modernización de la infraestructura. En particular, de 1942 a 1945 México recibió préstamos con tasas preferentes destinados a construir carreteras, rehabilitar los ferrocarriles, financiar a la Comisión Federal de Electricidad, construir refinerías y altos hornos, entre otras inversiones que se realizaron.²⁷ Más tarde, cuando concluyó la Segunda Guerra Mundial, el gobierno del presidente Miguel Alemán recibió nuevos financiamientos e inició un proceso modernizador que incluyó no sólo inversiones en ferrocarriles sino también el impulsó al desarrollo del país mediante la diversificación de la industria y de la infraestructura y la creación de condiciones favorables para la inversión.

En ese contexto, el Estado mexicano realizó la compra de los activos de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, que estaba en bancarrota, y creó la empresa Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano, institución que operó el sistema de 1946 a 1960 periodo en el que, con préstamos de Eximbank y



Nacional Financiera, rehabilitó las vías, modernizó los procesos, redujo la planta laboral, actualizó las tarifas y eficientó los servicios, esto último implicó el cierre de sus ramales.

Este proceso modernizador, como lo menciona el historiador Stephen Niblo,²⁸ generó corrupción de manera generalizada derivada de las prácticas del alto círculo alemanista, como no se había visto en otros gobiernos posrevolucionarios. En el caso de los ferrocarriles sirvió para que la clase política incrustada en FNM fungiera como administradora de las empresas nacionalizadas del Ferrocarril Mexicano y el Sudpacífico y se beneficiara, al amparo de los contratos, de los recursos ofrecidos por los prestamistas y las industrias proveedoras.

Fuentes consultadas

Archivo

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (AHCedif).

Acta del Consejo de Administración, número 20, realizada el 26 de agosto de 1946.

Expediente Inventario y avalúo de inmuebles del Ramal de Zacatlán. Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Orizaba, 1º de junio de 1946. Archivo Histórico del Cedif.

Bibliografía

Amorós, Roberto, Temas ferrocarrileros II. Razones para reducir el sistema del Ferrocarril Mexicano. Biblioteca Técnica No. 63. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1957.

Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1954.

Chacón, Susana, La relación entre México y Estados Unidos (1940-1955). Entre el conflicto y la cooperación, México, FCE/ITESM, 2008.

Ferrocarril Mexicano, Informe a Eximbank. México, Ferrocarril Mexicano, 1954.

Ferrocarriles Nacionales de México, Oficina de Concentración de datos, El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones. t. I. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1956.

El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones. t. I. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1956.

Garmendia Cedillo, Xóchilt, La descentralización como factor de transformación de la economía en México. Tribunal Federal de Justicia Administrativa, <https://www.tfja.gob.mx/investigaciones/historico/pdf/ladescentralizacioncomofactordetrans.pdf> última consulta 10 de octubre de 2023.

Garma Franco, Francisco, Railroad in Mexico. An illustrated History. t. I, Estados Unidos, Sundance Publications Limited, 1985.

Moreno Soto, Román, El impacto de la segunda guerra mundial en México: Las relaciones con Estados Unidos, trabajo

presentado en el Seminario de historia moderna de México. El fin del nacionalismo revolucionario y la cultura: Los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, 2012.

Niblo, Stephen R., México en los cuarenta. Modernidad y corrupción. Enrique Mercado (trad.). México, Océano, 2008.

Ortiz Hernán, Sergio, Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. t. II. La rueda rumorosa. México, FNM, 1988.

Sanz Fernández, Jesús, coord. Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995). España, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998.

Tres años de realizaciones ferrocarrileras. México, Escobedo editor, 1950.

Serna, Enrique, El vendedor del silencio. México, Alfaguara, 2019.

Hemerografía

Acuerdo que establece preferencia en el movimiento de fletes por los Ferrocarriles Mexicano y Sud-Pacífico de México, con el objeto de que se observen prioridades para diversas mercancías. Diario Oficial de la Federación, 28 de julio de 1944, p. 8

Acuerdo que establece la Administración Pública del Ferrocarril Mexicano. Diario Oficial de la Federación, edición matutina, viernes 31 de mayo de 1946, p. 3

Decreto 6 de diciembre de 1946, por medio del cual se crea la Institución Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano. Diario Oficial de la Federación, sábado 25 de enero de 1947, p. 3

“La construcción provisional en la carretera internacional, en Ingeniería internacional Construcción, publicación mensual por Business Publishers Internattional Corporati6n. Nueva York, julio de 1943.

El Informador, Diario independiente, año xxix, tomo cvi, 1º de junio de 1946.

Revista Ferronales, t. xvii, núm.6, junio de 1946.

Revista Ferronales, t. xvii, núm. 12, diciembre de 1946.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 3, marzo 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 6, junio de 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 7, julio de 1947.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 12, diciembre de 1947

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 1, enero de 1948.

Revista Ferronales, t. xviii, núm. 2, febrero de 1948.

Revista Ferronales, t. xix, núm. 8, agosto de 1948.

Citas

[1] Jefa de Departamento de Biblioteca especializada del Cedif-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx.

[2] El 6 de diciembre de 1946, el presidente Miguel Alemán expidió el decreto mediante el cual se creó la Institución Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano.

[3] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 5.

[4] El 8 de mayo de 1946 se firmó el contrato entre el gobierno federal y la empresa del Ferrocarril Mexicano el cual consignó un costo de 41,500,000.00 pesos. El 1 de junio de ese mismo año, Pablo M. Hernández, nombrado gerente general, recibió los bienes de manos del señor J. D. W. Holmes, representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. El 26 de junio se realizó la primera junta de Consejo de Administración y en diciembre el presidente Miguel Alemán nombró al licenciado Manuel R. Palacios gerente general de la empresa. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 6, junio de 1947, p. 26.

[5] Diario Oficial de la Federación (DOF), 31 de mayo de 1946, edición matutina, pp. 3-6.

[6] En la década de 1940-1949 se planteó el proyecto de una carretera intercontinental que atravesara el territorio nacional hasta llegar Panamá. Para más información ver: “La construcción provisional en la carretera internacional, en *Ingeniería Internacional Construcción*, julio, 1943, pp. 34-37.

[7] Jesús Sanz Fernández, coord. *Historia de los ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*. España, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Fundación de los Ferrocarriles Españoles, p. 106 y p. 155.

[8] En el ámbito financiero se adoptan acuerdos cuyo significado principal es asegurar la colaboración del vecino del sur en la solidaridad continental, los acuerdos comerciales de guerra

se enfocan a proveer a los dos países de insumos estratégicos: minerales y otras materias primas para Estados Unidos, maquinaria y bienes intermedios para México. Los convenios con las agencias gubernamentales norteamericanas Metal Reserve Co., Defense Supply y otras prácticamente aseguran la venta a Estados Unidos, a precios fijos pero superiores a los del mercado, de toda la producción mineral, henequenera y de caucho y de todos los excedentes exportables en cuanto a otros productos, para más información ver Román Moreno Soto, *El impacto de la segunda guerra mundial en México: Las relaciones con Estados Unidos*, trabajo presentado en el Seminario de historia moderna de México. El fin del nacionalismo revolucionario y la cultura: Los años cuarenta y cincuenta del siglo XX.

[9] Archivo Histórico del Cedif (en adelante AHCedif), expediente Inventario y avalúo de inmuebles del Ramal de Zacatlán, Fondo Ferrocarril Mexicano, sección Orizaba, 1 de junio, 1946.

[10] Por ejemplo, en la cláusula 12 se estableció la figura de una comisión liquidadora y en la 13 se señaló que, para el ajuste de los derechos de los trabajadores, se integraría una comisión laboral mixta. Ambas figuras revisarían la situación de cada trabajador con el fin de otorgar o no la jubilación, así como verificar los ajustes en los salarios. Es importante señalar que los salarios en Nacionales de México eran más bajos que los del Mexicano por lo que se otorgaría, en una sola exhibición, una indemnización hasta por el importe de dos años de diferencias. Es decir, que se argumentó que por ese tiempo se restituiría su capacidad económica y sería tiempo suficiente para que el trabajador ascendiera en escalafón. *Bases para la solución del problema del Ferrocarril Mexicano*, p. 2

[11] Las Divisiones de Apizaco y Orizaba que eran del Mexicano quedarían suprimidas y en su lugar se registrarían por los tabuladores de las Divisiones Puebla y Jalapa de los Nacionales de México.

[12] AHCedif, Acta del Consejo de Administración, núm. 20, realizada el 26 de agosto, 1946.

[13] En mayo de 1935 se terminó el desmantelamiento del ramal que unía a Pachuca con Ixmiquilpan. Dos años después, el 8 de diciembre de 1937, el gobierno federal firmó un contrato con la empresa del Mexicano para que ésta operara la línea de Ixcaquixtla a Petlalcingo, en el estado de Puebla. Además, el ramal de Tlaxcala, que entró en operación en abril de 1910, se desmanteló en 1943, antes de la entrega de este ferrocarril al gobierno federal. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 6, junio, 1947

[14] En 1953 se levantó por incosteable.

[15] El 14 de julio de 1948, el Consejo de administración aprobó el proyecto de rehabilitación de la vía troncal. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. XIX, núm. 8, agosto, 1948, p. 6.

[16] El proyecto del ensanchamiento de las vías se enmarcó en el Programa de Modernización del presidente Miguel Alemán, mismo que se ejecutó para esta vía en particular, en 1947 y 1948. Para más información ver *Tres años de realizaciones ferrocarrileras*. México, Escobedo editor, 1950; "Se colocó el primer riel de la vía ancha del FC Interoceánico", en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 7, julio, 1947, p. 20; "Ensanchamiento del ferrocarril interoceánico", en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 12, diciembre, 1947, p. 8; "Colocación del último riel Ferrocarril Interoceánico", en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 1, enero, 1948, p. 13; "Inauguración vía ancha interoceánico", en *Revista Ferronales*, t. XVIII, núm. 2, febrero, 1948, p. 7.

[17] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 40

[18] *DOF*, 28 de julio de 1944, p. 8

[19] El 10 de enero de 1947, se restituyeron los servicios. Para más información ver *Revista Ferronales*, t. xviii, núm. 3, marzo 1947, p. 7

[20] *Revista Ferronales*, t. XIX, núm. 8, agosto, 1948, pp. 7-8.

[21] La administración descentralizada es una figura que nace y se desarrolla en México en el siglo XX, después de la Revolución de 1910. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 diseña un Estado intervencionista con miras a regular y controlar la economía del país, pero sobre todo para propiciar el desarrollo integral de todas las clases sociales... Al tomar el Estado en sus manos el impulso y desarrollo de las actividades económicas fundamentales para el mismo, éste comenzó a intervenir en un principio mediante las empresas, a las que transformó en empresas de participación estatal. Para más información ver Xochilt Garmendia Cedillo, *La descentralización como factor de transformación de la economía en México*, en: <https://www.tfja.gob.mx/investigaciones/historico/pdf/ladescentralizacioncomofactordetrans.pdf>. Última consulta el 10 de octubre, 2023.

[22] Ferrocarril Mexicano, *Informe a Eximbank*, p. 41.

[23] *Ibid*, pp. 43-44.

[24] Roberto Amorós, Temas ferrocarrileros II. Razones para reducir el sistema del Ferrocarril Mexicano, 54 pp.

[25] FNM, Oficina de Concentración de datos, *El Ferrocarril Mexicano. Análisis de sus problemas y posibles soluciones*, t. I, p. 46.

[26] Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. t. II, La rueda rumorosa, p. 254.

[27] Susana Chacón, *La relación entre México y Estados Unidos (1940-1955). Entre el conflicto y la cooperación*, pp. 170-179.

[28] Stephen R. Niblo, México en los cuarenta. Modernidad y corrupción. También puede consultarse el libro de Enrique Serna, *El vendedor del silencio*.

Página siguiente

Locomotora
Coahuila y
Zacatecas
10, Museo
Nacional de los
Ferrocarriles
Mexicanos.



ISIDRO ALLEN NAVA, HISTORIA DE VIDA DE UN MAQUINISTA AFROMEXICANO Y MASÓN

ISIDRO ALLEN NAVA: LIFE HISTORY OF AN AFRO-MEXICAN MACHINIST AND FREEMASON

Jorge Castillo Rodríguez¹

Resumen

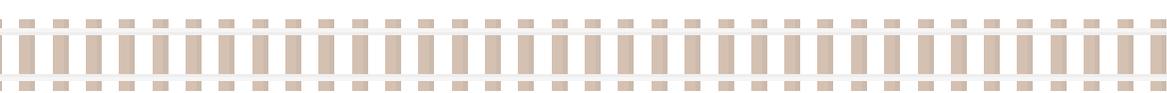
El presente artículo aborda la historia de vida de Isidro Allen Nava, un maquinista potosino que nació en Las Palmas a finales del siglo XIX y habitó distintas ciudades del estado, como Cárdenas y San Luis Potosí. La finalidad de este texto es realizar una biografía de Isidro Allen Nava tomando como ejes su etnicidad, su vida laboral y su pertenencia a una fraternidad. Todo ello contextualizándolo en los distintos episodios sociales que le tocó vivir, como los desencuentros entre los ferrocarrileros nacionales y los yankis establecidos en tierras potosinas durante la década de 1900-1910, así como durante la efervescencia política de los movimientos rieleros en la Revolución mexicana, mismos que lograron organizar a los obreros en torno a uniones, ligas o sociedades fraternalistas que se inspiraron en la masonería, institución a la que perteneció Allen Nava. Para ello la investigación utilizó distintas fuentes documentales que se encuentran resguardadas en los archivos de la Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" núm. 10 y del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (Cedif). Asimismo, se hizo uso de la memoria histórica de los descendientes de Isidro Allen Nava.

Palabras clave: ferrocarriles, masonería, afrodescendientes, San Luis Potosí, Cárdenas.

Abstract

This article explores the life history of Isidro Allen Nava, a machinist from San Luis Potosí who was born in Las Palmas at the end of the 19th century and lived in various cities within the state, such as Cárdenas and San Luis Potosí. The aim of this study is to construct a biography of Isidro Allen Nava, focusing on three main aspects: his ethnicity, his professional life, and his membership in a fraternal organization. These elements are examined within the broader social contexts he experienced, including the tensions between Mexican railway workers and American settlers in Potosí during the 1900-1910 decade, as well as the political fervor of railway workers' movements during the Mexican Revolution. These movements successfully organized laborers into unions, leagues, and fraternal societies inspired by Freemasonry, an institution to which Allen Nava belonged. The research is based on various documentary sources preserved in the archives of the Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" No. 10 and the Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF). Additionally, the historical memory of Isidro Allen Nava's descendants was incorporated into the study.

Keywords: railways, Freemasonry, Afro-descendants, San Luis Potosí, Cárdenas.



Introducción

Las nuevas producciones historiográficas que han realizado esfuerzos para referirse a la “tercera raíz” tienden a enfocarse en estudiar a los afrodescendientes del periodo novohispano y de la larga etapa de tres siglos de la colonia. Sin embargo, son pocas las investigaciones del México independiente que se ocupen de analizar a las personas de origen negro. Pareciera que una vez concluido el virreinato dicho grupo racial se diluyó entre los demás habitantes y que, además, ya no hubo migraciones de personas negras a lo que actualmente es territorio nacional. Sin embargo, la presencia de afrodescendientes siguió siendo notable dentro del grueso demográfico y continuaron las migraciones de negros con destino a las distintas poblaciones de México. El estado de San Luis Potosí es un claro ejemplo de ello, pues durante la construcción del ferrocarril a Tampico, en el porfiriato, llegaron al oriente de dicha provincia obreros de raza negra para trabajar en la nascente industria del riel. Algunos de estos trabajadores se establecieron en el país y formaron familias, como fue el caso del antillano Víctor Kemp o del afrojamaicano de origen inglés, Samuel Allen, padre de Isidro Allen Nava, personaje en el que se centrará este texto.

Sobre migraciones forzadas

La presencia de africanos de raza negra en lo que actualmente es el estado de San Luis Potosí tiene sus orígenes durante el periodo novohispano, época en la que el comercio de esclavos fue una extendida actividad económica que nutrió de mano de obra a las haciendas, minas y residencias. El esclavismo negrero provocó un proceso migratorio forzado de hombres, mujeres y niños de un hemisferio a otro, y una vez establecidos en la Nueva España los esclavizados fueron usados para desempeñar un amplio abanico de labores domésticas, mineras, agrícolas y ganaderas.² Todo ello explica la presencia africana tanto en los reales de minas, cercanos a la ciudad de San Luis Potosí, como en aquellas lejanas haciendas ubicadas al oriente, como fue el caso de la Ciénega de San Nicolás de los Cárdenas. En el caso de esta finca algunos informes y censos de mediados del siglo XVIII³ arrojan datos sobre la etnicidad de sus habitantes, en donde se habla de una pequeña, pero diversa población, tanto de españoles como de indios, así como de negros y mulatos.⁴ Este patrón demográfico se reproducía en las poblaciones más alejadas de Cárdenas, como era el caso de Santiago del Tamuín, en donde las personas negras eran el segundo segmento más numeroso, sólo detrás de la mayoría indígena.⁵

Ya para el siglo XIX resulta complicado rastrear a los afrodescendientes que continuaron viviendo en el estado de San Luis Potosí, pues tras la independencia de la Nueva España y la creación de México la clase política abolió la esclavitud y las distinciones étnicas entre los diversos grupos tras imponer el discurso del mestizaje.⁶ Esto último se tradujo en una invisibilización de las poblaciones negras y mulatas, a pesar de lo cual la presencia de afromexicanos continuó siendo notable dentro del grueso poblacional e incluso dentro del escenario político nacional con personajes tan destacados como Vicente Guerrero o Juan Álvarez.

Asimismo, las migraciones forzadas de personas negras con destino al país continuaron existiendo, tal como fue el caso de los mascogos de Coahuila, que arribaron a México en 1850 huyendo del esclavismo sureño de Estados Unidos.⁷ Otros tantos más llegaron como mano de obra importada por las compañías americanas encargadas de la construcción y administración de los caminos de hierro, como fue el caso de la empresa Ferrocarril Nacional o la firma bostoniana Ferrocarril Central Mexicano, e inclusive por la compañía mexicana, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). El Ferrocarril Nacional utilizó personas negras provenientes de Kansas, Estados Unidos, mientras que el Central trajo mano de obra de Jamaica y las Bahamas para los tramos donde las poblaciones mexicanas no eran suficientes para realizar las obras, como ocurría en algunas localidades de la Huasteca potosina.⁸ En esta zona, los trabajadores jamaicanos fueron utilizados en los tramos más calurosos de la vía a Tampico;⁹ sin embargo, la presencia de estos extranjeros fue corta, pues no soportaron el clima y las condiciones de trabajo, por lo que tuvieron que irse. Tras la salida de los caribeños la prensa compartió algunas percepciones de esta clase de “prácticas laborales”, como fue la de un inspector del Ministerio de Fomento, quien hizo comentarios racistas, como que no era una situación de lamentarse la salida de los jamaicanos “porque su trabajo es inferior al de nuestra gente y sus vicios son aún mayores”.¹⁰ A pesar de ello, y aunque los resultados no eran los deseados y se tenían malas percepciones, este tipo de prácticas continuaron repitiéndose. Con FNM, el esquema de importación de mano de obra negra continuó con el modelo del Ferrocarril Central. Prueba de ello fue la contratación en julio de 1910 de 65 negros provenientes de las Bahamas para que trabajaran en Tampico y atendieran a las Divisiones de Cárdenas y Monterrey. En este caso, dos bahameños fallecieron y el resto regresó a su país al año siguiente.¹¹

Samuel Allen

Antes de abordar de lleno la vida de Isidro Allen Nava repasemos brevemente la historia de su padre, Samuel Allen, cuya biografía nos habla del origen étnico de Isidro, así como de sus vínculos con los ferrocarriles. Según la información proporcionada por la familia Allen Campos, Samuel tuvo un dramático episodio de esclavitud y migración forzada, pues fue un hombre que llegó del mar como esclavo y en México fue liberado:

Samuel Allen era un hombre originario de la isla caribeña de Jamaica y había sido embarcado junto a una partida de esclavos desde Kingston hacia los Estados Unidos para ser vendido; sin embargo, durante el viaje, el mal tiempo impidió a los negreros llegar a su destino y tuvieron que atracar en el puerto de Veracruz. Ante tal situación, entre los esclavos se corrió el rumor de que si un esclavo pisaba suelo mexicano al instante quedaba libre, por lo que Samuel Allen y otros más emprendieron la fuga hacia la libertad. Tras ello se desató una persecución en el muelle que concluyó satisfactoriamente gracias a la intervención de las autoridades mexicanas, mismas que defendieron y liberaron a los esclavos.¹²

La cita contrasta con la tradición oral de la familia Allen Hermosillo, la cual afirma que Samuel Allen era un hombre inglés de origen negro, con educación, de buena posición social y económica, y no un esclavo cautivo.¹³ Señala la familia que llegó de Jamaica a Tampico, en México como un hombre libre, pues fue contratado por FNM para trabajar en México.¹⁴ Otro episodio que aporta el relato familiar de los Allen Hermosillo y que respalda la postura de que la familia Allen era de buena posición social, es que, en la década de 1910-1919, tras mudarse a Cárdenas la familia Allen Nava, recibieron visitas de parientes de Samuel Allen, mismos que habían alquilado un barco desde Jamaica a Tampico, y de ahí viajaron en tren hasta Cárdenas con el propósito de reunir a la familia y volver a la isla. Sin embargo, en dicha visita no encontraron a Samuel porque había desaparecido durante un viaje a Veracruz, por lo que la familia Allen quiso llevarse a Isidro a Jamaica, cosa que su madre, Ramona Nava, no permitió.¹⁵

A pesar de las contradicciones entre ambas historias orales, los relatos de las familias coinciden en ciertos datos, como que Samuel Allen llegó a México en la segunda mitad del siglo XIX y que trabajó en la construcción del camino de hierro, Tampico-San Luis Potosí, de 1880 a 1890. Samuel fue de los pocos trabajadores antillanos que no regresó a su lugar de origen y consiguió incorporarse a la plantilla laboral del ferrocarril. Este es un dato muy relevante, pues Samuel Allen logró entrar a un

Departamento de alta cualificación, el de Transportes, pues tras concluirse las obras, Samuel se desempeñó como uno de los primeros maquinistas, puesto que en la mayoría de los casos ocuparon trabajadores extranjeros. Es probable que haya alcanzado esta importante posición gracias a su formación y por sus conocimientos del inglés, idioma técnico y laboral del Ferrocarril Central. En este punto vale la pena recordar que durante el porfiriato las empresas constructoras tenían como “práctica laboral” contratar mano de obra negra procedente de las Antillas, por lo que la segunda versión de la familia no suena como un suceso ilógico.

Otros datos que aportan los descendientes de Allen es que Samuel se casó con Ramona Nava en Las Tablas, y después la pareja se estableció en Las Palmas, lugar donde nació su único hijo, Isidro, el 15 de mayo de 1886.¹⁶ Dicha localidad se situaba en el corazón de la Huasteca, entre las estaciones de Taninul y Tamuín. Las Palmas contaba con su propia oficina de telégrafos y estación de trenes, misma que formó parte del primer horario del ferrocarril y fungió como centro de distribución de los productos ganaderos de la zona aledaña.¹⁷ En ese paraje Isidro Allen Nava pasó su infancia y juventud, así como sus primeros años laborales en la industria ferrocarrilera, pues, al igual que su padre, se unió a las crecientes filas del gremio rielero, y desde los doce años de edad ocupó distintos puestos en el ferrocarril. Se inició como ayudante de maquinista y después como fogonero y garrotero, por lo que desde niño tuvo acceso a conocimientos técnicos, que probablemente le compartía su padre. También se familiarizó con el camino y con las distintas estaciones que se extendían por la vía a Tampico. Sin embargo, no todo fue un aprendizaje sencillo, pues vivió en carne propia los peligros de trabajar en esta industria, cuando a los trece años perdió dos dedos de su mano derecha, el anular y meñique, y parte del medio, en un accidente laboral al intentar conectar unos coches.¹⁸



Identificación de Isidro Allen, 1942. Colección privada de la familia Allen Hermosillo (CPFAH).

Desigualdades rieleras

Entre 1910 y 1913 la familia Allen Nava se mudó a Cárdenas, San Luis Potosí y ahí Isidro continuó trabajando en los ferrocarriles. También en esa ciudad conoció a Gumersinda Campos Martínez, hija de un trabajador de los talleres, con quien se casó y tuvo a sus dos hijos.¹⁹ La mudanza de Las Palmas a Cárdenas se debió desde inicios del siglo esta última población se había convertido en un importante polo obrero del Ferrocarril Central, así como un punto relevante de las comunicaciones entre el Golfo de México y el centro-norte del país, gracias a la vía San Luis Potosí



Boda de Isidro Allen Nava, 32 años, y Gumersinda Campos Martínez, 19 años; 11 de febrero, 1918, Cárdenas. (CPFAH).

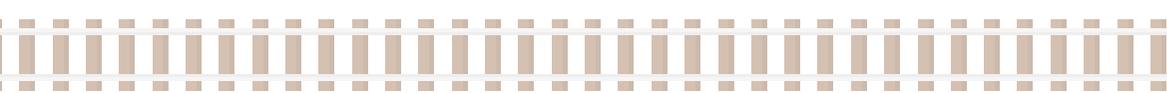


Familia Allen Campos, 1925. (CPFAH)

Otro hecho importante fue que, a partir de 1908, con la creación de FNM, la ciudad se había convertido en sede administrativa de la División Cárdenas, la cual abarcaba desde Chicalote, en Aguascalientes, hasta Doña Cecilia, Tamaulipas,²⁰ pasando por Las Palmas. Este crecimiento se venía dando desde que la compañía había mudado los talleres y oficinas de Rascón a Cárdenas en 1894, y tras ello la empresa americana exportó trabajadores, pero esta vez de origen estadounidense y blancos. Por ello el Central creó un fraccionamiento habitacional para los administrativos, ingenieros y trenistas y sus familias, mismo que fue conocido como la Colonia americana. A la par, se creó otro barrio de nombre Rasconcito, el cual en su mayoría fue habitado por rieleros mexicanos, como fue el caso de los Allen. Dichas colonias obreras dieron origen a un nuevo núcleo urbano

y poblacional que se articuló en torno a la infraestructura rielera, y que, a su vez, fue la génesis de la naciente ciudad industrial de Cárdenas.²¹ Sin embargo, este desarrollo poblacional fue problemático, pues el fraccionamiento americano fue una colonia estadounidense en el sentido estricto de la palabra, no sólo porque en ella se reprodujo una pequeña ciudad yanqui en suelo potosino y era habitada por gringos, sino porque también se replicó el modelo de segregación entre los habitantes. Un lado de la ciudad era habitado por los americanos, que poseían elegantes residencias con acceso al agua, conocidas como camillas, y gozaban de calles perfectamente delineadas, y en el otro vivían los obreros mexicanos que habían llegado por el auge rielero, como fue el caso de los Allen Nava, quienes se ubicaron en asentamientos irregulares donde predominaban las casas de adobe y palma, además de en barracas de madera que no tenían servicios sanitarios, en donde muchos de sus habitantes vivían apiñados.²² Esta división espacial influyó para que la nueva población se sectorizara en distintos grupos diferenciados por el origen racial y productivo.²³ Dicha situación no era un caso aislado, pues en la Colonia americana de Aguascalientes, también fundada por el Ferrocarril Central, los americanos tendían a excluir y a aislarse, y no convivían con los mexicanos. Formaban círculos cerrados en los que mantenían su idioma y patrones culturales.²⁴

Esta desigualdad entre los habitantes de origen mexicano y los de origen americano no sólo se redujo a aspectos urbanos y espaciales, sino también a los laborales, puesto que los trabajadores nacionales no podían ascender fácilmente a los puestos de mando o a trabajos de alta cualificación, y cuando lograban escalar percibían salarios menores a los de sus pares estadounidenses, por realizar el mismo trabajo. Otro de los grandes problemas con los que se topaban los nacionales era que no sabían leer ni entendían el idioma oficial y técnico de la empresa, el cual era el inglés. Sumado a lo anterior, surgieron distinciones internas y abusos de los pocos trabajadores mexicanos que sí alcanzaron puestos de alto rango, como los oficinistas “ayankeados y trajeados”, en contra de los “chorreados vestidos de mezclilla”. Esta situación generó antagonismos entre los mismos obreros nacionales, divididos entre los trabajadores de oficinas, talleres y vías.²⁵ Durante más de diez años los desencuentros entre mexicanos y extranjeros establecidos en Cárdenas escalaron a un punto álgido en los albores de la mexicanización del Ferrocarril Central y de la Revolución. En octubre de 1907 ocurrió un suceso que ofendió y escandalizó a los cardenenses de origen mexicano, pues, después de que un ayudante de maquinista nacional se quejara de que no le pagaban lo mismo que a su homólogo americano, el reclamo terminó en riña y tuvo como resultado que unos yankees fueran



arrestados y encarcelados en Alaquines. Ante esto, los trenistas americanos se declararon en huelga y amarraron a la cola de un perro unos trapos que simulaban ser la bandera tricolor mexicana, para después soltarlo en los patios del ferrocarril de Cárdenas. Este evento calentó aún más los ánimos y tuvieron que intervenir las autoridades federales para evitar un conflicto mayor.²⁶ El contexto anterior ilustra el momento histórico en el que se encontraba Cárdenas después de que la familia Allen Nava se mudó a dicha ciudad. La inequidad entre trabajadores estadounidenses y mexicanos no fue exclusiva de la ciudad, ya que también se dio, en mayor o menor medida, a lo largo de las estaciones de la vía San Luis-Tampico, y del resto país.

Un maquinista de caminos

En 1908, Isidro Allen Nava tenía veintidós años, que era la edad mínima que la empresa exigía para ascender al puesto de maquinista. Además, cumplía los requisitos de haberse desempeñado previamente como fogonero y garrotero.²⁷ Se desconoce la fecha exacta de su ascenso, pero es probable que haya ocurrido entre 1908 y 1914, pues ese periodo coincide con la mexicanización de los ferrocarriles, cuando muchos trenistas mexicanos lograron ascender y remplazar a los trabajadores americanos.

Durante los primeros años de la mexicanización los administrativos gringos exigían para ascender al puesto de maquinista, además de los requisitos anteriores, pasar ciertas pruebas de conocimientos técnicos, que incluía entender órdenes e indicaciones en inglés.²⁸ Se puede intuir que en el caso de Isidro Allen esto no significó problema debido a que su padre fue un maquinista que dominaba el idioma de la empresa y que le compartía sus conocimientos, en una clara relación de aprendiz-maestro. Es por ello que entre los descendientes de Allen se afirma que "Samuel le heredó el trabajo de maquinista a Isidro".²⁹ Cabe señalar que éste no fue un caso aislado, pues existieron otros trabajadores de otras ramas que aprendían con la ayuda de algún maestro o empíricamente, y otros, como Guillermo Castillo, del Nacional Mexicano, quien por tener ciertos conocimientos básicos del inglés logró ascender de mayordomo al puesto de conductor en un par de años.³⁰ Tras cumplir los requisitos, Isidro Allen Nava se convirtió en maquinista de patio y después en maquinista de división, siendo su ruta de trabajo el tramo de Cárdenas a Tampico, pasando por Las Palmas. A partir de ese momento, Allen percibió uno de los sueldos más altos del gremio y se colocó en un importante escalafón dentro de la industria ferrocarrilera. Además, el puesto le otorgó un gran prestigio, autoridad y respetabilidad, no sólo entre compañeros de trabajo sino también entre los habitantes de

Cárdenas, pues se unió al grupo de aquellos elegantes rieleros que usaban traje, reloj reglamentario y un dije con la escuadra y el compás.³¹ Sin embargo, esta clase de ascensos comenzaron a causar molestias a los maquinistas americanos que se oponían a la mexicanización de los ferrocarriles por miedo a perder sus empleos, por lo que en abril de 1912 se lanzaron a huelga y comenzaron a exigir que se limitara el ascenso de los trenistas mexicanos y no se abandonara el inglés como el idioma oficial.³² Todo ello tenía el propósito de seguir manteniendo los puestos de alta cualificación en manos de los estadounidenses y poder limitar el desarrollo de miles de rieleros nacionales que exigían mejores condiciones laborales.

El paro de los trabajadores estadounidenses fue contenido con la ayuda del gobierno de la República y la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, asociación a la que perteneció Isidro Allen. Dicha corporación se había fundado en la ciudad de Monterrey en 1910³³ y tenía una fuerte presencia en distintas estaciones del estado de San Luis Potosí, incluida Cárdenas.³⁴ Esta organización contaba con una estructura y ceremonias similares a las de una logia masónica.³⁵ En el transcurso de la huelga, la Unión desempeñó un papel fundamental ante la resistencia de los rieleros gringos, pues esta liga organizó rápida y eficazmente a todo el personal de conductores y maquinistas mexicanos, y con ello se logró sustituir a los extranjeros de manera ordenada.³⁶ Lo anterior provocó el despido de los maquinistas gringos y esta situación benefició a muchos trabajadores nacionales que a partir de ese momento pudieron aspirar a cargos superiores, como le sucedió a Isidro Allen.

A la par que ocurría la sustitución de los trabajadores americanos, la lucha armada comenzó a trastocar el funcionamiento de las vías férreas, mismas que se vieron fuertemente convulsionadas por los enfrentamientos entre las facciones revolucionarias. Entre los muchos episodios violentos que ocurrieron y afectaron el desempeño de Allen Nava como maquinista destaca el sitio de Ébano en 1915, enfrentamiento en el que los convencionalistas intentaron hacerse de aquel punto petrolero para llegar al puerto tampiqueño. Según la historia oral de la familia, el maquinista Allen, en cumplimiento de su deber, partió de Ébano en dirección a Cárdenas con el convoy que manejaba. Esta acción provocó el enfado de los militares carrancistas, pues no contaba con la autorización para irse, ya que el tren tenía municiones y comida del Ejército constitucionalista, además de que con granos de maíz Isidro escribió la leyenda "Viva Villa." Esto provocó la furia del general Manuel C. Larraga Orta, que en represalia le puso precio a la cabeza de Isidro Allen.³⁷

Masonería y rieles

Otro aspecto importante de la vida de Isidro Allen Nava es que fue un miembro activo de la masonería y su ingreso a ella se debió a que su padre lo inscribió como lobato,³⁸ pues según la tradición oral, Samuel Allen pertenecía a las fraternidades. Esta clase de instituciones servían como organizaciones de corte mutualistas que daban protección laboral cuando aún no existían los sindicatos. Ya que, como se había mencionado anteriormente, durante la primera década del siglo XX los ferrocarrileros sufrían discriminación racial y arbitrariedades por parte de los altos directivos de origen americano y blanco,³⁹ y ante esta situación los rieleros mexicanos buscaban en las “tenidas masónicas” una manera de escudarse, ya que la filosofía de “Igualdad y Fraternidad”, en teoría, no debería permitir actos discriminatorios entre los compañeros de la logia, ni perjudicarse mutuamente, valores que no siempre se respetaban.⁴⁰ Asimismo, muchas de las primeras organizaciones gremiales de la industria rielera se inspiraron en la masonería para fundar instituciones mutualistas mexicanas como la anteriormente mencionada Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros.

En el caso de la masonería en Cárdenas, esta guarda una profunda relación con la llegada del ferrocarril, pues muchos de los americanos que se establecieron en dicha población pertenecían a esta clase de fraternidades o a brotherhoods con estructuras y ritos similares a las que hay en las logias masónicas. Estas organizaciones ayudaban a sus miembros en caso de desgracias o accidentes laborales, e incluso frente a los abusos de las empresas contra los trabajadores del riel. Los primeros datos acerca de esta clase de fraternidades en Cárdenas hacen referencia a una camilla, cercana a la estación de pasajeros, que era utilizada como logia y en ella se realizaban ritos masónicos.⁴¹

La iniciación de Isidro Allen Nava a una logia mexicana ocurrió hasta el año de 1917, después de que se constituyera legalmente la Respetable Logia Simbólica “Ignacio Ramírez núm. 10”, de rito escocés antiguo y aceptado. Este taller levantó columnas en diciembre de 1916 gracias a un grupo de doce hombres,⁴² entre los que había comerciantes y ferrocarrileros, mismos que lograron que la Gran Logia del Estado Soberana e Independiente “El Potosí” les expidiera una carta patente. El taller masónico se ubicó en el barrio del Rasconcito, en la calle Josefa Ortiz, al sur de los talleres de reparación de la División Cárdenas, “el taller profano”, y a un costado de la casa donde habitó la familia Allen Campos. Isidro Allen Nava perteneció a las primeras generaciones de aprendices, pues en un cuadro lógico de 1918, aparece en la lista de sus miembros.

Al igual que en los ferrocarriles, Isidro escaló dentro de la jerarquía masónica hasta el grado 32 a los pocos años de haberse iniciado. Los registros del Libro de oro, del secretario Antonio Betancourt, maestro masón, fechado el 25 de enero de 1927, se menciona que “Ysidro Allen” tuvo su exaltación al último grado en fecha del “12-17-1922”. De este hecho, existe una fotografía a blanco y negro con una leyenda en la parte superior derecha que reza: “Maestro Masón, Logia Ygnacio Ramírez N° 10. Oriente de Cárdenas S. L. P. Y. Allen Nava, Gran Maestro Masón, Grado 32”. Dicha imagen muestra a un joven negro de rostro ovalado, ojos grandes, nariz ancha y labios pronunciados, que posa de pie junto a un sofá en un fondo blanco. El muchacho viste un elegante traje con chaquetín y corbata, muy al estilo de la moda masculina de la década de 1920-1929. Su ropa profana la conjunta con un collarín fracmasónico, del que destaca un ave bicéfala encima del número 32, y debajo se aprecia una cadena que probablemente es la de un reloj reglamentario, de uso común entre los maquinistas, además de utilizar en la cabeza un sencillo birrete con bordados.⁴³



Isidro Allen Nava en su exaltación al grado 32, 1922. (AHRLSIRN.10)



S.: T.: U.: Garante de amistad Isidro Allen Nava, 1926. (AHRLSIRN.10)

Allen fue un hombre comprometido con la logia y siempre cumplió con los trabajos de su taller masónico, así como con el pago de sus cuotas, y a partir de 1924 se convirtió en miembro honorario de la logia Ignacio Ramírez.⁴⁴ Dos años después se desempeñó como garante de amistad ante la logia de "Fiat Lux No.19",⁴⁵ ubicada en la ciudad de Torreón en Coahuila, esto como parte de la Comisión de relaciones de su taller para estrechar comunicaciones con otras fraternidades. Un dato interesante que aporta la tradición oral de los masones cardenenses es que Isidro Allen Nava fraccionó parte de su casa y donó un terreno para que fuera construida la logia.⁴⁶ Sin embargo, en las escrituras de la propiedad aparece que en realidad se trató de un contrato de compraventa entre los herederos de la Hacienda de Cárdenas, los Diez Gutiérrez y Barajas, con los miembros de la Ignacio Ramírez.⁴⁷ Este hecho ocurrió en junio de 1929, cuando Isidro Allen se encontraba en San Luis Potosí por cuestiones de trabajo. A pesar de la aparente contradicción entre la tradición oral con los documentos, es probable que la donación haya sido monetaria, pues el costo del predio fue de 410 pesos y el salario mensual de Allen Nava en esos años oscilaba en los 630 pesos.⁴⁸ Asimismo, Allen tenía la costumbre de financiar proyectos de su interés y recordemos que uno de los valores más importantes de la fraternidad es la filantropía.⁴⁹ Entre los documentos que respaldan esta hipótesis existe una carta en la que los miembros de la logia reconocen los sacrificios hechos por Allen Nava para con el taller:

Esta Respetable Logia jamás podrá olvidar los beneficios que, quizás a costa de vuestro sacrificio personal, de vos ha recibido, [...] a la vez comunicamos que ya no tenemos o encontramos otro medio de hacerlos patentes nuestros profundos agradecimientos, este Respetable Taller os sigue considerando en nuestro Cuadro con el título de miembro Honorario. También aprovechamos la presente ocasión para informaros que no olvidamos el adeudo pendiente que con vos tenemos, [...].⁵⁰

Este hecho no sólo nos habla del compromiso que Isidro Allen Nava llegó a tener con una organización de la cual formaba parte, sino también de la capacidad económica de aquel joven afromexicano para financiar obras. Ese tipo de acciones no se limitaron a los asuntos masónicos, sino también de interés personal, como ocurrió con los equipos de beisbol que Isidro llegó a costear.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO					
DEPARTAMENTO DE Transportes		DIVISION DE D. P. T. P. S. S.		HUSA No. 1	
LISTA DE ANTICIPOS A EMPLEADOS A LAS ORDENES DE S. A. S. P. J. A. S. T. A. S.					
PRIMERA QUINCENA DE MARZO DE 1928					
OCCUPACION	MONTE	NOMBRES	FECHA DE PAGO	PRIMA	TOTAL
Maquinista.	\$275.00	Alvarez Ramón	21 MAR 1928		
"	295.00	Aguilar Miguel	21 MAR 1928		
"	200.00	Alva José B.	22 MAR 1928		
"	315.00	Allen Isidro	25 MAR 1928		
"	235.00	Bustos Miguel	21 MAR 1928		
"	370.00	Salenías Enrique	24 MAR 1928		
"	260.00	Barrera Aurelio.	20 MAR 1928		
"	520.00	Barragán J. V.	14 MAR 1928		
"	330.00	Baroetas T. J.	21 MAR 1928		
"	300.00	Cordova L. M.	23 MAR 1928		

AH, Cedif, CNPPCF, Fondo de Nominas, Transportes, División Cárdenas. Primera quincena de marzo, 1928, pago a Isidro Allen.

Entre San Luis y Cárdenas

Desde principios de la década de 1920-1929 la familia Allen Campos mantuvo su vida entre Cárdenas y la capital potosina; sin embargo, en 1933, a raíz de los cambios implementados en la División Cárdenas en ese año Isidro Allen fue transferido definitivamente a la ciudad de San Luis. Asimismo, las rutas de trabajo de Isidro se modificaron y tuvieron otros destinos como Aguascalientes y la Ciudad de México.⁵¹ Este hecho provocó que Allen dejara de asistir a la "Ignacio Ramírez", por lo que solicitó su plancha de quite de la logia para poder continuar su carrera masónica en otro taller. En San Luis Potosí, Allen consiguió nuevos ascensos. En su carrera masónica alcanzó el grado 33, y en la industria ferroviaria escaló al puesto de ayudante de superintendente de División. Este hecho ocurrió durante la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México y la implementación del "Horario Número 4" en la División Cárdenas, mismo que entró en vigor el 4 de julio del 1937. En un folleto de Ferronales de esa fecha el nombre de Isidro Allen Nava aparece junto al de otros altos directivos, como Alberto Arenal Banuet, superintendente de San Luis Potosí; Francisco Gómez Rodríguez, ayudante de superintendente de Tampico, entre otros.⁵²

Estos ascensos colocaron a Isidro Allen Nava como directivo de los Ferrocarriles y como un respetable maestro masón, pero también mejoraron aún más su posición económica, lo cual llevó a Isidro a financiar un deporte del que era un apasionado, y de mucha tradición entre los rieleros, el beisbol.⁵³ Durante toda su vida, Allen Nava financió varios equipos de la pelota y el bat en las ciudades de Cárdenas, San Luis Potosí y Aguascalientes, siendo el creado en esta última población el más emblemático, pues se trató de un equipo semiprofesional que llevó como nombre el apellido de Isidro, Allen. Este club se presentó a jugar en distintos lugares, como Lagos, León, Celaya y Querétaro.⁵⁴

Isidro Allen Nava con su equipo semiprofesional de beisbol en Aguascalientes, década de 1940-1949. Extraído de video de Youtube, Memorias de la Maestranza "Beisbol"



Pase de la familia del superintendente, 1937, San Luis Potosí (CPFAH).

Otra gran inversión que realizó Isidro Allen Nava fue a la formación académica de sus hijos Antonio y Ramón Allen Campos, a quienes Isidro mandó a estudiar al Instituto Politécnico Nacional, en la capital del país. Isidro no quiso meter a su descendencia en la industria del riel, como ocurría tradicionalmente en este gremio, y como lo hizo su padre Samuel. La razón de ello fue el miedo de que sus hijos perdieran la vida en algún accidente laboral, como había ocurrido con otros familiares,⁵⁵ además de que Isidro veía en la educación "el engrandecimiento de nuestra patria y el bienestar del pueblo".⁵⁶

Un choque de dos trenes

Isidro Allen Nava falleció el 28 de junio de 1946 a los sesenta años de edad en un trágico accidente ferroviario ocurrido en el camino Aguascalientes-San Luis Potosí, cuando un tren de carga y otro de pasajeros, que era manejado por Isidro, chocaron frontalmente debido a la negligencia de un cambiador de vías que no realizó los movimientos de rieles. En un intento por evitar una catástrofe mayor Allen Nava disminuyó la velocidad y "aguantó a su máquina" para que no fueran dos fuerzas las que se impactaran, y así poder salvar a los viajeros. A pesar de ello, la colisión destruyó e incendió al instante las locomotoras.⁵⁷ Ante tal dramático hecho su acto fue reconocido como heroico y sus restos fueron homenajeados en los patios de la estación de San Luis, con locomotoras, compañeros y familiares que lloraron su partida. Por su larga trayectoria en la masonería, los miembros de la logia "El Potosí" quisieron otorgarle a Isidro Allen los honores de ser sepultado en la cripta masónica del cementerio de El Saucito. Sin embargo, la viuda, Guadalupe Campos de Allen, decidió enterrar a Isidro junto a su madre, Ramona Nava, en una tumba que se ubica a espaldas del mausoleo masónico de dicho panteón.⁵⁸



Tumba de Isidro Allen, El Saucito, San Luis Potosí. (CPFAH).

Reflexiones finales

La historia de vida de Isidro Allen Nava es un caso excepcional de movilidad social en un momento histórico en el que los afrodescendientes tenían limitadas posibilidades de ascenso. Esta biografía puede ayudar a llenar algunos vacíos historiográficos, como son los procesos migratorios de afrodescendientes en el oriente potosino durante la construcción de los ferrocarriles en México en el porfiriato, así como la relación de la masonería con los primeros mecanismos de protección de un sector obrero frente a los abusos de altos directivos americanos que controlaron la industria ferroviaria. Asimismo, el artículo ayuda a visibilizar la trayectoria de un afromexicano cuya biografía no había sido historiada.

Fuentes consultadas

Archivo

Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" núm. 10

Centro de Documentación Histórica "Lic. Rafael Montejano Aguiñaga"

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif).

Bibliografía

Alzati, Servando A., Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México. México: Editorial Beatriz de Silva, 1946.

Carregha Lamadrid, Luz, "Rieles y trabajadores: el origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato", *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, enero-abril, 2009.

_____, Begoña Garay López y Jesús Narvaés Berrones, Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí. México: Colsan-Conaculta, 2003. Castillo Rodríguez, Jorge, "Isidro Allen Nava, negro, rielero y masón", *La Corriente, Historias /Artes /Culturas*, núm. 66, año XVI, enero, 2023.

_____, "La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano", *La Corriente, Historias /Artes /Culturas*, núm. 60, año XIII, junio, 2022.

Kuntz Ficker, Sandra, Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907). México: Colegio de México, 1995.

Guajardo Soto, Guillermo, Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950, México: Conaculta, Cedif, 2010.

Guerreo Almazán, Miguel Ángel, Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos. Primera parte. México: Cruz Roja, 2004.

Herrera Bravo, Miguel Ángel, Ferrocarriles y ferrocarrileros potosino en el siglo XX. La Gran División Cárdenas. México: Colsan, 2022.

_____, Cárdenas de mis recuerdos. San Luis Potosí: s/edit., 1984. Peña Martínez, Helen Patricia (coord.), Afrodescendientes en México. Protección internacional de sus derechos humanos. México: CNDH, 2016.

Ramón Moreno, Carlos, El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904, tesis. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 2002.

Ramón Acorta Guerrero, "Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del Estado de San Luis Potosí", Historias Potosinas, núm. 1, vol. III, julio-septiembre.

Rodea, Marcelo N., Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943. México: s/edit., 1944.

Sánchez Montiel, Juan Carlos, Nuevos ayuntamientos y reformulación de la representación política: San Luis Potosí, 1812-1835, tesis. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007.

Velázquez, María Elisa y Gabriela Iturralde Nieto, Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación. México: Ediciones Conapred, 2016.
Velázquez, Primo Feliciano, Historia de San Luis Potosí, t. ii, Bajo el dominio español. México: Academia de la Historia Potosina, 1982.

Entrevistas

A José Apolinar Acuña García, miembro de la logia "Ignacio Ramírez", núm. 10. Cárdenas, San Luis Potosí, 29 de octubre, 2022.

A Jorge Allen Campos, nieto de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Cárdenas, San Luis Potosí-San Nicolás de los Garza, Nuevo León, 28 de enero, 2023.

A María Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

A Susana Hermosillo Silva, viuda de Ramón Allen Campos hijo de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

A Mónica del Pilar Allen Hermosillo nieta de Isidro Allen Nava, vía telefónica. Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León, 18 de febrero, 2023.

Consulta de internet

Memorias de la Maestranza "Beisbol", episodio 19, Producción Aguascalientes TV, 11 de octubre, 2016, You Tube. Consultado el 26 de enero, 2023 en: https://www.youtube.com/watch?v=Scc2E8TV_V8&t=417s.

Citas

[1] Licenciado en historia por la Universidad Autónoma de Querétaro, colaborador e investigador honorario del Centro Cultural Regional Ferrocarrilero de Cárdenas, San Luis Potosí. Contacto: jcastillo43@alumnos.uaq.mx

[2] María Elisa Velázquez y Gabriela Iturralde Nieto, *Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación*, pp. 61.

[3] Miguel Ángel Guerreo Almazán, *Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos*. primera parte, p.16.

[4] Primo Feliciano Velázquez, *Historia de San Luis Potosí*, t. II, *Bajo el dominio español*, p. 652.

[5] Juan Carlos Sánchez Montiel, *Nuevos ayuntamientos y reformulación de la representación política: San Luis Potosí, 1812-1835*, pp. 82-81 y 84.

[6] Velázquez e Iturralde, *op. cit.*, pp. 90 y 91.

[7] Helen Patricia Peña Martínez (coord.), *Afrodescendientes en México. Protección Internacional de sus Derechos Humanos*, pp.19-21.

[8] Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, pp.92-98.

[9] Luz Carregha Lamadrid, "Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato", *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, enero-abril, 2009, p. 12.

[10] Idem.

[11] Archivo Histórico, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), Fondo Junta Directiva FNM, Contratos de trabajadores negros para el puerto de Tampico y las Divisiones de Cárdenas y Monterrey, julio, 1910, entre Messr. R. H. Sawyer & Co. y Ferrocarriles Nacionales de México.

[12] Entrevista realizada vía telefónica al señor Jorge Allen Campos, nieto de Isidro Allen Nava, el día 28 de enero de 2023, en Cárdenas, San Luis Potosí-San Nicolás de los Garza, Nuevo León.

[13] Este dato contrasta con la afirmación de que Isidro Allen era de origen americano. Véase Jorge Castillo Rodríguez (a), Isidro Allen Nava, negro, rielero y masón, en: *La Corriente, Historias / Artes / Culturas*, núm. 66, año XVI, enero, 2023, p. 4.

[14] Entrevista telefónica realizada a la señora María Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, el 18 de febrero de 2023 en Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.

[15] Idem.

[16] Idem.

[17] Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López y Jesús Narvaés Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, p. 186.

[18] Entrevista telefónica realizada el 18 de febrero de 2023 a la señora a la señora Susana Hermosillo Silva, viuda de Ramón Allen Campos, hijo de Isidro Allen Nava, en, Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.

[19] Idem. Además, la unión Allen Campos ocurrió el 24 de enero de 1918. De ese matrimonio nacieron en Cárdenas los niños Antonio, en 1919, y Ramón, en 1920.

[20] Miguel Herrera Bravo (a), *Ferrocarriles y ferrocarrileros potosino del siglo XX: la Gran División Cárdenas*.

[21] Jorge Castillo Rodríguez (b), "La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano", *La Corriente, Historias /Artes /Culturas*", núm. 60, año XIII, junio, 2022, p. 8.

[22] Miguel Herrera Bravo (a), *op. cit.*, p.67.

[23] Carlos Ramón Moreno, *El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904*, p. 177.

[24] Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, p.59.

[25] Miguel Herrera Bravo (a), *op. cit.*, p. 67.

[26] *Ibid*, p. 266.

[27] Familia Allen Campos, *op. cit.*,

[28] BE, Cedif, Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*, p. 81.

[29] María Allen Hermosillo, *op. cit.*

[30] Guillermo Guajardo Soto, *op,cit.*, p.149.

[31] Miguel Ángel Herrera Bravo (b), *Cárdenas de mis recuerdos*, San Luis Potosí, sin editorial, 1984, p. 97.

[32] Biblioteca Especializada, Cedif, Servando A. Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*, p. 305.

[33] *Ibid.*, p. 233.

[34] Durante la conformación de las primeras organizaciones gremiales de los ferrocarrileros, así como de los movimientos huelguísticos, algunos trabajadores de la División Cárdenas estuvieron presentes apoyando de manera activa en los paros, como el de 1906, y en las reuniones de La Junta Nacional Ferrocarrilera del Norte, 1910, o la convención de la Sociedad Mutualista de Telegrafistas en 1913. Inclusive existieron sucursales de la Unión de Mecánicos Mexicana, 1908, y la Orden de maquinistas, 1929, en tierras cardenenses.

[35] Marcelo N. Rodea, *op.cit.*, p.154.

[36] Servando A. Alzati, *op, cit.*, pp. 305-306.

[37] Entrevista telefónica realizada a la señora Mónica del Pilar Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, el día 18 de febrero, 2023, Querétaro, Querétaro-Monterrey, Nuevo León.

[38] Idem.

[39] Sandra Kuntz, *op. cit.*, p. 100.

[40] Miguel Herrera (a), *op. cit.*, pp. 68-70.

[41] Idem.

[42] Archivo Histórico de la Respetable Logia Simbólica "Ignacio Ramírez" núm. 10, Documentos, Cuadro lógico del 1 de junio, 1918, p. 3.

[43] Castillo (a), *op. cit.*, pp. 4-5.

[44] AHRLSIRN.10, Documentos, Lista de los QQ.: HH.: Que esta aplomo con el Tesoro de la Logia Ignacio Ramírez #10 Oriente de Cárdenas, Tesorero Crisóforo Azúa, Fechado el 1 de diciembre de 1933.

[45] AHRLSIRN.10, Documentos, S.: T.: U.: Reconocimiento de Isidro Allen Nava como garante de amistad de la logia "Ignacio Ramírez" núm.10 frente a la logia "Fiat Lux" núm. 19, fechado el 31 de mayo de 1926.

[46] En julio de 2002, Ignacio Álvarez Martínez, hermano masón de la "Ignacio Ramírez núm. 10", dio una entrevista al cronista municipal para realizar una reseña histórica de la logia, misma que se contiene en el libro Cárdenas S.L.P. y sus ayuntamientos, primera parte. En dicho escrito se menciona la donación del terreno por parte de un "maquinista de origen negro de nombre Isidro Allen Nava. Sin embargo, en las escrituras, que fueron consultadas para esta investigación, no contienen información acerca de una donación, ni aparece el nombre de Isidro, pero sí el de su suegro, Hilario Campos, quien fuera vecino propietario de una casa contigua a la logia.

[47] AHRLSIRN.10, Documentos, copia fiel de escrituras originales de la logia, junio, 1956.

[48] AH, Cedif, CNPPCF, Fondo de Nominas, Transportes, División Cárdenas, Quincenas, 1928.

[49] Entrevista realizada al señor José Apolinar Acuña García, miembro de la logia "Ignacio Ramírez" N.10, el día 29 de octubre, 2022, en Cárdenas, San Luis Potosí.

[50] AHRLSIRN.10, Documentos, Expediente de Isidro Allen Nava, carta de la Logia a Isidro, fechada el 5 de diciembre, 1932.

[51] Allen Hermosillo, *op. cit.*

[52] Biblioteca Especializada, Centro de Documentación Histórica "Lic. Rafael Montejano y Aguiñaga", Ramón Acorta Guerrero, Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del estado de San Luis Potosí, *Historias Potosinas*, núm. 1, vol. III, julio-septiembre, p. 60.

[53] Este gusto por el deporte lo continuaron sus hijos Antonio y Ramón Allen Campos. Ambos fueron jugadores de futbol americano en el Politécnico en el entonces Distrito Federal. Ramón era apodado el "Negro" y fue reconocido como un gran jugador, como también lo fue Antonio, sin embargo, él se dedicó más a ser entrenador.

[54] Memorias de la Maestranza "Beisbol", episodio 19 Producción Aguascalientes TV, 11 de octubre de 2016, You Tube. Consultado el 26 de enero, 2023 en: https://www.youtube.com/watch?v=Sc2E8TV_V8&t=417s.

[55] Jorge Allen Campos, *op. cit.*

[56] AHRLSIRN.10, Documentos, expediente de Isidro Allen Nava, carta de la Logia a Isidro, fechada el 11 de noviembre, 1932.

[57] Susana Hermosillo Silva, *op. cit.*

[58] María Allen Hermosillo, *op. cit.*

ENTREVISTA AL CONDUCTOR DE TRENES MIGUEL ALBERTO GONZÁLEZ BÁEZ¹



Miguel Alberto González Báez. Imagen tomada de la plataforma Zoom

Román Moreno Soto (RMS): ¿Cuál es su nombre y su edad?
Miguel Alberto González Báez (MAG): Me llamo Miguel Alberto González Báez y tengo 70 años.

RMS: ¿Dónde nació?
MAG: En San Lucas Tecopilco, estado de Tlaxcala.

RMS: ¿Quiénes fueron sus padres?
MAG: Son Darío González Carrasco y Aurelia Báez Maza

RMS: ¿Su padre fue ferrocarrilero?
MAG: Sí. Desde mi abuelo paterno, mi papá perteneció a la rama de electricidad y telégrafos, era celador electricista, se encargaba de mantener en buen orden las líneas de comunicación.

RMS: ¿Y su abuelo?
MAG: Mi abuelo perteneció al departamento de vía y cuando se jubiló en 1964 era transportador de alimentos en los trenes. Era el que llevaba las canastas de una estación a otras; canastas de alimentos para los trabajadores de vía.

RMS: Era entonces tlacualero.
MAG: Tlacualero, así también le llamaron, tlacualero, pero más que nada era transportador de alimentos.

RMS: ¿Y todos en la división mexicano?
MAG: Todos en la División Mexicano.

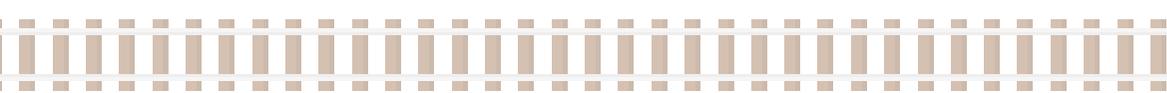
RMS: ¿Cuándo ingresó usted a los ferrocarriles?
MAG: El 25 de mayo de 1969, como guardacrucero. Era el inicio en transportes, y posteriormente a llamador, cambiador, garrotero de patio, garrotero de camino, trabajé también como mayordomo de patio, jefe de patio, posteriormente me capacitó para el puesto de conductor de trenes, en 1981, entre enero y junio, de allí estuve trabajando en la rama de conductor de trenes desde 1981 hasta 1987 que me dieron un puesto de confianza como ayudante de superintendente ST.

RMS: Y en toda esa trayectoria hasta llegar a conductor, ¿cómo fue su proceso de capacitación, como se le fueron dando las oportunidades para ir ascendiendo?
MAG: Para el ascenso a garrotero de patio y camino iba uno al Instituto de Capacitación a aprender el Reglamento de transportes y el Reglamento de frenos de aire para conocer el mantenimiento y el herraje de las unidades en frenos de aire y en transportes el reglamento conocerlo para el buen funcionamiento de un buen garrotero a bordo de los trenes.

RMS: Y de toda esa trayectoria ¿tiene usted algún recuerdo que quiera compartirnos?, alguna cosa que sea significativa dentro de todo su trabajo.
MAG: De todo, hubo momentos muy tristes, muy dolorosos por la pérdida de compañeros que morían en el servicio y en otros viajes pues muy placenteros muy bonitos y con recuerdos de hacer algo bien hecho.

RMS: En ese contraste dentro de los recuerdos dolorosos ¿se refiere usted a accidentes?
MAG: Accidentes, descarrilamientos, choques, volcaduras de tren, chorreadas. Una chorreada se le llamaba cuando el tren se quedaba sin frenos y corría uno en pendiente descendente ya esperando lo peor, y pues por fortuna había muchos maquinistas con mucha pericia que volvían a recargar el aire en el tren y volvían a usar la emergencia y podía uno parar, y también más que nada evitar choques. Una vez que un tren estuvo a punto de chocar contra nosotros, su servidor hizo un recorrido sin parar como de cuatro kilómetros para detener un tren que iba a avanzar en contra de nosotros.

RMS: ¿En qué tramo fue eso?
MAG: Fue entre Otumba, Estado de México, y Palma



RMS: Ese tramo era complicado ¿cuál recuerda usted dentro del trayecto que fuera como el más complicado, o los tramos que ustedes considerara riesgosos o que exigían poner más atención

MAG: En todos, en todo el trayecto se ponía mucha atención, pero ese tren al parecer estaba mal en sus órdenes o algo pasó, que pensamos que se iba a estrellar contra nosotros. Mi conductor me dijo que si podía detenerlo ¡cómo no! Hice lo posible, brincar desde la máquina y correr, fácil, unos cuatro kilómetros, y logré llegar hasta la estación antes de que saliera y le expliqué cómo estaba la situación, porque se iban a parar, se detuvieron y ya esperaron a que nosotros llegáramos. Mi conductor les dijo que era un choque técnico, pero por fortuna se evitó el efectivo.

RMS: Evitar el efectivo ¿se refiere a evitar que haya ocurrido algún accidente?

MAG: El efectivo es que hubiera ocurrido el choque y el técnico es nada más que ellos se metieron en un tramo que no les correspondía.

RMS: ¿Recuerda en que año fue eso?

MAG: No exactamente, pero como por 1976.

RMS: ¿Era un tren de pasajeros?

MAG: No, los dos eran de carga

RMS: Y dentro del contraste, de los viajes agradables ¿tendrá alguna anécdota en particular que quiera compartirnos?

MAG: Que dijera, llegar a una estación terminal sin ninguna novedad, en que todo había salido bien, y efectuar todos los movimientos con seguridad con eficiencia, participar mucho como garrotero en trenes especiales, seleccionado por los jefes, por el ayudante de superintendente.

RMS: Y los trenes especiales ¿brindaban atención a viajes de personalidades, por ejemplo?

MAG: Sí. Me toco viajar en el tren presidencial, en la campaña de don Miguel de la Madrid. Me tocó viajar también con directores del ferrocarril, como fue el señor Eduardo A. Cota y varias personalidades. Había un tren que corría entre Canadá y México, atravesaba todo Estados Unidos, llamado La Margarita de Oro. Estuve trabajando como garrotero en muchos trenes de esos y también como conductor posteriormente de que me capacité. También manejábamos mucho los trenes militares considerados como especiales.

RMS: ¿A usted no le correspondió dentro de esos especiales, los trenes autovía?

MAG: Cuando ingresé ya estaban a punto de cancelar esos

servicios. Posteriormente, cuando me hice conductor, hubo un servicio entre Puebla y Apizaco, y en esos inicios sí trabajé como conductor en el autovía. Fue mi maquinista Esteban Luvín Alonso.

RMS: Dentro de los especiales ¿también hubo algún servicio para el mundial de 1986, entre México y Puebla, hubo servicios que se hicieron de México a Querétaro, hacia ¿Puebla, o no?

RMS: Y dentro de su recorrido ahorita que nos decía de su familia, de su abuelo, tlacualero ¿usted recuerda la vendimia que se hacía en Esperanza, en el trayecto México-Veracruz?

MAG: Vendedores había, desde saliendo de Buenavista. Viajaban mucho las vendedoras de Teotihuacán a Buenavista y ya cuando salían los trenes ellas ya iban vendiendo. Se bajaban en Teotihuacán, y allí en Teotihuacán abordaban otras que iban desde Apan y continuaban vendiendo hasta llegar a su estación Apan. Se bajaban entre Apan y Apizaco y a veces no había vendedores. Al paso por Apizaco vendían bastones, enchiladas, camotes, muchas cosas, y en Esperanza siempre paraban los trenes 25 minutos para tomar alimentos y también había vendedoras de alimentos y de pulque.

RMS: Y después del tramo, ese descanso en Esperanza, qué recuerdos tiene de subir las cumbres, las cumbres de Maltrata, ¿qué representaban para usted como conductor?

MAG: De mucha responsabilidad porque tenía uno que tener mucho cuidado en que estaban bien las locomotoras operando el freno dinámico. Si no operaba el freno dinámico no podía descender, corría uno el riesgo de chorrearse y siempre un tren de pasajeros también llevaba máquina ayudadora, o sea una en adición que acompañaba al tren, y se bajaba con dos máquinas y pues un tramo muy bonito, un paisaje hermoso, y en tanto el conductor como los garroteros viajaban en plataforma de los coches para vigilar el trayecto y que éste fuera con toda seguridad.

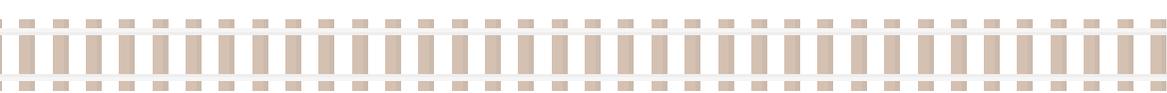
RMS: El freno dinámico, ¿cómo operaba ese mecanismo del freno dinámico?

MAG: Ese freno dinámico es un método en forma retardatriz que la máquina tiene que acelerar, pero en sentido inverso para ir deteniendo o controlando la velocidad del tren y en algún momento dado también se usa para parar los trenes.

RMS: ¿A qué velocidad promedio pasaban por las cumbres?

MAG: La velocidad siempre estuvo contemplada de ir a 20 kilómetros por hora, tanto de subida como de bajada, no se tenía que exceder esa velocidad del kilómetro S 250 al S 270.

RMS: Y en los otros trayectos de la línea S ¿qué velocidades ustedes podían alcanzar?



MAG: De acuerdo a como estuviera indicado en el horario, el horario tenía en determinadas estaciones hasta 75 a 95 kilómetros por hora, no se excedía la velocidad de 95. En otros hasta 60, y tenía uno que seguir esa indicación, de lo contrario se consideraba como exceso de velocidad.

RMS: Don Miguel ¿cuándo se jubiló usted de los ferrocarriles?

MAG: El 18 de mayo de 1998 en la transición de Nacionales al Grupo Carso. Yo estaba en Veracruz como jefe de relaciones laborales, me mandaron a Tierra Blanca a que firmara yo allá mi jubilación y ese mismo día firmé con el grupo Carso mi ingreso, y quedé allí como supervisor de operaciones.

RMS: Como recuerda ese momento, ¿qué sentimiento le generó?

MAG: Muy triste, muy triste separarse de Ferrocarriles Nacionales de México, porque pues teníamos muchas prestaciones, buenas, un buen hospital, buena atención médica y fue el ingreso de mi carrera ferrocarrilera. A pesar de que continué con el nuevo grupo, con la nueva empresa, siempre se extrañaba mucho el trabajo anterior, aunque era lo mismo, sí fue un cambio muy radical.

RMS: Dice usted que estaba de representante sindical en Veracruz.

MAG: Representante sindical no, estaba yo laborando como jefe de Sección de Relaciones Laborales

RMS: Perdón, de Relaciones Laborales. ¿Cuál era el sentir de la gente de la terminal de Veracruz en ese proceso?

MAG: Pues a mucha gente la vi llorar, mucha gente lloró, pues que sí tuvieron sentimientos, porque sí amaban mucho su trabajo y quedaron fuera de él y muchos todavía con una vida por delante.

RMS: Y cuando fue a Tierra Blanca, que es una ciudad emblemática de los ferrocarriles ¿cuál fue el sentir de la gente en Tierra Blanca?

MAG: Pues fue muy difícil porque ya llevábamos nuevas instrucciones, de una nueva formación de trenes y el personal todavía quería continuar trabajando como se trabajaba en Nacionales de México, y ya empezamos a trabajar de diferente manera. Se formaban los trenes, pero ya unitarios para un solo destino, y antes allí se formaba todo lo que llegaba a Orizaba, iba revuelto para Puebla, para México, entonces allí teníamos que destinar unos trenes a Puebla, unos trenes a México o trenes a Querétaro, según como estuviera el destino de cada unidad.

RMS: Y dice usted, que sí continuó ¿en qué empresa continuó y qué cambios vio con respecto a Nacionales.

MAG: Empezamos con el Grupo Carso en Ferrosur, que posteriormente pasó a, perdón, el Grupo TRIBASA; empezamos con el Grupo TRIBASA que posteriormente tomó el Grupo Carso, pues sí fue un cambio muy radical, pero aprendimos muchas cosas que no aprendimos en Nacionales de México. Por ejemplo, aprendimos a administrar bien todo, a hacer informes del consumo de combustible desde Coatzacoalcos a Tierra Blanca, de Tierra Blanca a Orizaba, o viceversa. Lo mismo les pasaba a los compañeros que estaban en Orizaba o en Veracruz, me refiero a mandos medios superiores.

RMS: Y, por último, para cerrar en toda esa trayectoria, le tocó la fortuna de estar en la División Mexicano, una ruta como usted dice maravillosa por el paisaje y por lo que representaba ¿qué significa para usted ser ferrocarrilero?

MAG: Un orgullo muy grande y a la vez también una melancolía por ya no poder seguir trabajando, ya que desciendo de familia ferrocarrilera. Mi abuelo, mi padre; uno de mis hermanos fue conductor y pues muchos familiares que también se desempeñaron aquí en el ferrocarril en varios departamentos.

RMS: Muy bien don Miguel, muchísimas gracias por su testimonio. Vamos a pausar la grabación.

MAG: Al contrario, gracias a ustedes.

Citas

[1] Entrevista en modalidad virtual, a través de la plataforma Zoom, realizada por Román Moreno Soto, coordinador del Cedif, al conductor de trenes Miguel Alberto González Báez, el día 24 de septiembre, de 2022.

MÁS ALLÁ DEL TREN: ESTRATEGIA NARRATIVA PARA DIVULGAR LA HISTORIA CULTURAL DE LOS FERROCARRILES EN MÉXICO

BEYOND THE TRAIN: A NARRATIVE STRATEGY FOR DISSEMINATING THE CULTURAL HISTORY OF RAILWAYS IN MEXICO

Jonatan Moncayo Ramírez¹

En el contexto de la conmemoración del 150 aniversario del Ferrocarril Mexicano se creó el blog “Más allá del tren”, un proyecto desarrollado desde el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, específicamente por el Departamento de Curaduría de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el cual consiste en investigar y divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.

Con la irrupción y proliferación de los caminos de hierro, los hombres y mujeres del siglo XIX transformaron radicalmente tanto las dinámicas de su vida cotidiana como las percepciones y representaciones de su entorno. Su relevancia radica en que las y los lectores de este blog descubren diversas historias conectadas, las cuales nos ayudan a comprender lo local desde lo global y lo global desde lo local. Más importante aún es que el blog es en lugar para encontrar respuestas contundentes y también para llevarse consigo múltiples interrogantes.

Este espacio es una herramienta que permite visibilizar y poner en valor las particularidades y riquezas del vasto patrimonio cultural ferrocarrilero de México. Por consiguiente, también se nutre de las estrategias de investigación y divulgación que se han diseñado desde el ámbito de la educación patrimonial.

Cada entrada, además del título correspondiente, cuenta al inicio con un resumen y con la indicación del tiempo estimado de lectura (de 5 a 10 minutos). Esto quiere decir que se trata de textos breves, acompañados de 2 a 3 ilustraciones, que permiten una lectura ágil y amena.

Coincido con Ivan Jablonka que la escritura de la historia no puede reducirse a una simple técnica; más bien hay que asumirla como una elección, como una posibilidad de escritura. En su formidable libro *La historia es una literatura contemporánea*, Jablonka enfatiza que la historia no tiene como finalidad reflejar lo real “lo más fielmente posible”, sino explicar y producir

conocimiento. Así, el valor de la historia no se encuentra en un acontecimiento, personaje o periodo, sino en la capacidad del historiador de formular las preguntas adecuadas, aquellas que inciten reflexiones y fomenten una apertura al diálogo.

En la medida en que la historia es un razonamiento que busca comprender, retomando lo apuntado por Jablonka, admite diversos tipos de soportes y formas narrativas, desde ensayos académicos hasta exposiciones, películas, novelas, cómics, blogs, y un largo etcétera. Dicho de otro modo, el género académico es una forma de historia entre muchas otras. Con esto en mente, el blog “Más allá del tren” se asume como una estrategia narrativa para divulgar la historia cultural de los ferrocarriles en México.

La primera entrada del blog se publicó el 16 de febrero de 2023 y en menos de ocho meses se consiguieron, provenientes de 15 países, poco más de mil visitas. Entre las entradas publicadas se encuentran:

- Punto de partida
- El Ferrocarril Mexicano y el sueño magnético
- Atronadores aplausos, frenéticos vivos
- Una larga y fascinante historia
- Narrar lo vivido, lo visto y lo visitado (parte 1 y 2)

Como ejemplo del contenido publicado en el blog compartimos con ustedes una de las entradas, además de extender una invitación para que visiten directamente su página: <https://madtren.hypotheses.org/>.



"Puente de Metlac", en Elisée Reclus, The Universal Geography: earth and its inhabitants, vol. XVII, Mexico, Central America, West Indies.

EL FERROCARRIL MEXICANO Y EL SUEÑO MAGNÉTICO

La inauguración del Ferrocarril Mexicano incitó charlas y rumores en todos los niveles del entramado social. Más allá de lo efímero de las festividades, el anhelo por conocer si el ferrocarril permitiría afianzar un mejor futuro para México llevó a hombres y mujeres a realizar previsiones de todo tipo.

Tiempo de lectura: 6 minutos

Antes de iniciar, me gustaría dejar en claro que en el contexto de la conmemoración del 150 aniversario de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, a lo largo del año 2023 todas las entradas de este blog tendrán como fuentes primordiales las crónicas, editoriales y noticias plasmadas en las publicaciones periódicas mexicanas del año 1873, aquellas que hicieron visible la relación que se entretecía entre una sociedad que comenzaba a transformarse y una vía férrea que unía a la capital de la República con el puerto de Veracruz.

La inauguración del Ferrocarril Mexicano (ocurrida el 1 de enero de 1873) fue descrita, en términos generales, como un "gran acontecimiento". Además de los rostros joviales de las autoridades, encabezadas por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada ("contento como no lo habíamos visto nunca"), algunos cronistas hicieron énfasis en el ir y venir de trabajadores anónimos, quienes desde días anteriores y completamente exhaustos buscaban dejar listos todos los preparativos para que fuese exitoso el viaje inaugural. Todas las miradas estaban

atentas a lo que sucedía en la estación de Buenavista. Desde el momento en que se llevó a cabo la bendición del ferrocarril por parte del arzobispo don Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, a la estación "asistió una selecta y numerosa concurrencia".² Con el pasar de las horas y ante el incremento del barullo debido a "la multitud de curiosos que concurrieron al acto", las labores, ya de madrugada, tuvieron que efectuarse contra reloj: "Varias hogueras encendidas iluminaban con su luz rojiza a los grupos de trabajadores, que con esfuerzos verdaderamente atléticos preparaban todo lo concerniente al principio de la festividad".³ En otra entrada comparemos las distintas versiones plasmadas en los periódicos en relación con dicha inauguración. De momento, conformémonos con señalar que a las 5 de la mañana del 1 de enero de 1873 el silbido de la locomotora anunció el viaje que estaba por iniciarse rumbo al puerto de Veracruz.

Lo que me interesa destacar es que además de centrar nuestra atención en el momento festivo, aquella inauguración también tiene que analizarse desde el ámbito de la incertidumbre. Manuel Tornel, colaborador del periódico El Correo del Comercio, enfatizó que si bien no podía negarse el regocijo ocasionado por aquel acto inaugural, tampoco podía ignorarse la ansiedad que se encontraba generalizada en "todas las clases de la sociedad" debido al "desengaño que constantemente hemos tenido". Las promesas de cambio por parte de los diversos gobiernos eran algo más que recurrentes, al igual que la "intervención de las armas" para solucionar los conflictos. Ante un pueblo exhausto, Tornel dejó entrever que la inauguración del Ferrocarril Mexicano era una suerte de "tabla de salvación" para México, cuya resistencia y estabilidad aún debían ponerse a prueba. Más allá de los anhelos de modernidad, en realidad no había garantías tangibles referentes a que la vía férrea sería capaz de impulsar la reconstrucción material de la sociedad y, más importante aún, estar a la altura de "las exigencias públicas".⁴

Aquella zozobra se hizo evidente desde antes de que saliese el primer tren de Buenavista rumbo a Veracruz. Miguel M. Morales, desde el periódico La Bandera de Juárez, no tuvo resquemor en señalar que "tal parece que a todo lo que pone la mano el gobierno se malea, y lo bueno se vuelve malo, y lo fácil de hacer, imposible". Al parecer la inauguración del Ferrocarril Mexicano, además de los vítores, bailes y fiestas, se realizó en medio del caos y de una pésima organización. Los invitados a aquel evento debían recibir previamente un boleto. No obstante, de los 700 boletos emitidos, una cantidad importante no llegó a las manos indicadas: "más de cien personas invitadas por la empresa no han recibido sus boletos, y éstos se andan vendiendo a cuatro pesos por donde quiera".⁵

Si la corrupción y amaño tenían lugar desde el mismo instante de su inauguración, muchos se preguntaban ¿cuál sería el futuro del Ferrocarril Mexicano? Por doquier se lanzaban presagios tocantes a cómo se transformaría México con aquel camino de hierro. Muchas de aquellas predicciones se realizaban tras las lecturas de las crónicas que daban cuenta de los pormenores de aquel primer viaje. Lo único cierto es que tanto la inauguración como las crónicas se comentaban y discutían ampliamente por todos los estratos sociales. Para muestra de esto, remito a los lectores al texto titulado “Magnetismo y espiritismo”, firmado por Nembo en La Bandera de Juárez, publicado el 6 de enero de 1873. Desde la ficción, el autor nos permite observar cómo el ferrocarril comenzaba a integrarse poco a poco en las dinámicas y prácticas culturales de aquella sociedad mexicana.



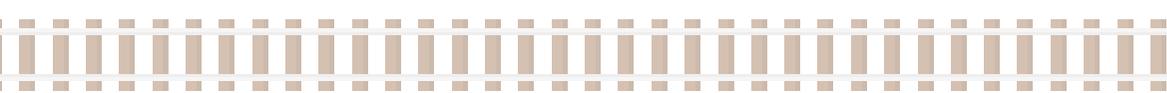
Jesuitas, *El espiritismo en el mundo moderno*, traducción de La Civiltà Cattolica, Puebla, Tipografía del Colegio de Artes y Oficios, 1876.



“Sesión espiritista”, en John Henry Anderson, *The Fashionable Science of Parlour Magic... To which is added ... the magic of spirit rapping, writing mediums and table turning*, p. 75.

La narración nos muestra al escritor deambulando en la noche por las calles de la Ciudad de México, inmerso en sus cavilaciones al tiempo que disfruta del espectáculo de las sombras que distraen su imaginación con “mil imágenes de falsedad”. Al poco tiempo se topa con un conocido, quien luego de estrechar su mano e intercambiar un par de palabras, lo invita a la casa de la señora Lola Salazar, donde se estaba preparando una sesión de espiritismo y sonambulismo magnético. El escritor, sumamente escéptico, es sabedor de que dichas sesiones se multiplican por doquier en las sociedades modernas, las cuales adoptaban el sonambulismo magnético como mecanismo para adentrarse en los enigmas del futuro. Dicho de otro modo, se suponía que el sonambulismo magnético era capaz de brindarle a ciertos elegidos “una penetración profética”.

El escritor y su amigo llegaron a una casa elegante, donde fueron recibidos por la señora Salazar, “una viuda rica y hermosa” con intensos ojos azules, que tenía alrededor de 28 años. La médium estaba determinada a convertir al escritor y rectificarlo de sus falsas creencias. El ambiente era el idóneo, pues “el gabinete, la atmósfera, la luz, todo estaba impregnado de ese fluido imponderable que penetra los seres orgánicos y aún la materia al parecer inerte, produciendo en sus movimientos y reacciones los fenómenos más admirables”. Al poco tiempo llegaron otras personas que también formarían parte de la sesión. Dos jovencitas, parientes de la señora Salazar, completaron la concurrencia femenina. También se unieron “un poeta que sólo escribe en los álbumes de sus amigas, un abogado sin clientela y otro individuo que a la legua olía a caballero de industria”.



Antes de que iniciara la sesión, el escritor apuntó que la conversación de todos los asistentes se centró (de manera apasionada) en el tema del momento, aquello que estaba en boca de todos, es decir, “la inauguración del ferrocarril”. Al poco tiempo se recomendó el mayor silencio. Como era común, todo comenzó con una fuerte sacudida de la mesa luego de evocar al espíritu elegido. Debido a que el vapor estaba de moda, se decidió invocar a Robert Fulton (1765-1815), aquel ingeniero e inventor estadounidense que desarrolló el primer barco de vapor. La señora Lola Salazar le pidió al escritor que formulase la primera pregunta, quien, ni tardo ni perezoso, consultó lo siguiente: “¿Mejorará México con el establecimiento del ferrocarril de Veracruz?” Lola fue interpretando la respuesta: “Si a los adelantos materiales se agregan la virtud, la justicia y la verdadera libertad, llegareis al apogeo de la dicha; pero si de mis compatriotas sólo imitáis el amor a los dólares, seréis pronto borrados del catálogo de las naciones”. Al poco tiempo también se cuestionó: “¿Qué hace en este momento el cuerpo expedicionario que salió a la inauguración recreativa del ferrocarril?” La respuesta, luego de estremecerse la interpelada, fue: “sudán, bailan, beben, adulan y reniegan”.

El escritor tuvo que dejar de insistir fingiendo que quedaba satisfecho con la lucidez del sueño magnético de Lola Salazar, pues a todas luces aquellas respuestas formaban parte de las narrativas que estaban plasmadas en las editoriales y crónicas de los periódicos que circulaban por aquellos días. Por consiguiente, lo que me interesa enfatizar es que la inauguración del Ferrocarril Mexicano también tiene que observarse desde el ámbito de la incertidumbre de aquellas mujeres y hombres, desde todas aquellas conversaciones que se generaron en diversos espacios y que alcanzaron a todos los niveles del entramado social, así como las dudas, inquietudes y esfuerzos por predecir si México mejoraría luego de quedar inaugurado aquel primer camino de hierro que unía a la capital de la República con el puerto más importante del país.

Citas

[1] Jefe de Departamento de Curaduría de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-CNPPCF. Contacto: jmoncayor@cultura.gob.mx

[2] Miguel M. Morales, “Bendición del ferrocarril”, en *La Bandera de Juárez*, 1 de enero, 1873.

[3] *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de enero, 1873

[4] Manuel Tornel, “Ansiedad pública”, *El Correo del Comercio*, 4 de enero, 1873.

[5] Miguel M. Morales, “¡Ah orden!”, *La Bandera de Juárez*, 1 de enero, 1873.

ARCHIVO HISTÓRICO

FONDO: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

SUBFONDO: JUNTA DIRECTIVA

ARCHIVO HISTÓRICO

FONDO: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

SUBFONDO: JUNTA DIRECTIVA

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	Asunto	NCO	Caja
717	Cuentas generales.	1. Cuentas generales 1910; 2. Cuentas generales 1909-1911	1910-1911	Ferrocarril Panamericano	7, 5190	39
718	Préstamos al FP	Préstamos al Ferrocarril Panamericano 1910-1913	1910-1913	Ferrocarril Panamericano	7, 5420	39
719	Copias de las asambleas anuales de accionistas.	1. Copia del acta de la sesión de la asamblea anual de accionistas de la Compañía de FP 5 de enero de 1909; 2. Copia del acta de la sesión extraordinaria de la asamblea anual de accionistas de la Compañía de FP 30 de octubre de 1909.	1909-1909	Ferrocarril Panamericano	7, 6109	39
720	Asambleas de accionistas del Ferrocarril Panamericano.	1. Copias certificadas de las actas de sesiones de la junta directiva de la compañía del FP 2 de enero de 1912. 2. Copias certificadas de las actas de sesiones de la junta directiva de la compañía del FP 2 de enero de 1912.	1912-1912	Ferrocarril Panamericano	7, 6112	40

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	Asunto	NCO	Caja
721	Asambleas de accionistas del Ferrocarril Panamericano.	Copia del Acta de la sesión de la asamblea anual de accionistas de la compañía del FP, 7 de enero de 1913.	1913-1913	Ferrocarril Panamericano	7, 6113	40
722	Asambleas de accionistas del Ferrocarril Panamericano.	1. Copia del Acta de la sesión de la asamblea anual de accionistas de la compañía del FP 6 de enero de 1914; 2. Correspondencia relativa a la Asamblea anual de accionistas 10 de septiembre de 1914 (no tuvo lugar)	1914	Ferrocarril Panamericano	7, 6114	40
723	Asambleas de accionistas del Ferrocarril Panamericano.	Correspondencia relativa a la asamblea anual de accionistas de la compañía del FP 1935.	1935	Ferrocarril Panamericano	7, 6135	40
724	Asambleas de accionistas del Ferrocarril Panamericano.	Correspondencia relativa a la asamblea anual de accionistas de la compañía del FP 1936.	1936	Ferrocarril Panamericano	7, 6136	40
725	Sesiones de la Junta Directiva del Ferrocarril de la compañía del Ferrocarril Panamericano.	1. Copias certificadas de las Actas de sesiones de la junta directiva de la compañía del FP 18 de nov de 1909 y 29 de mayo de 1911.; 2. Junta directiva general 1909-1911.	1909-1911	Ferrocarril Panamericano	7, 6211	40
726		Copia del Acta de la sesión de la Junta directiva de la compañía del FP 20 de dic 1912.	1912	Ferrocarril Panamericano	7, 6212	40

**BIBLIOTECA ESPECIALIZADA
COLECCIÓN MÉNDEZ QUIJANO ZIRIÓN**

383.972 DIR.c 1901	181. - Dirección General de Correos, Cartas postales de los Estados Unidos Mexicanos : Atlas correos, julio de 1901 / Dirección General de Correos, Sección Transporte. Chicago, Estados Unidos : George F. Cram, grabador y editor, 1901. 29 mapas tamaño mural de rutas postales, 24.5 x 20 cm. Pasta dura- Forro queratol
383.972 ADM.c 1900	182. - Administración general de correos, Celebración del 25 Aniversario de la Unión Postal universal : Boletín postal de la Administración General de correos de los Estados Unidos Mexicanos / Dirección General de Correos. México, Administración General de Correos, 1900. Edición conmemorativa. [67-86 p.]. 24.5 x 16 cm. Pasta dura – Forro queratol
384.1 GOD.c 1901	183. - Godart, Luis O. (ed), Código universal telegráfico X / México, Talleres de Casa editorial J. De Elizalde, 1901, 448 p. 22 x 15 cm. Pasta dura – Forro queratol
384.1 LOR.t 1902	184. - Loring, A.E., El telégrafo electromagnético. México, Tip. De la Dirección general de Telégrafos, 1902, 85 + iii p. 15.5 x 10.5 cm. Pasta rigida – Forro queratol – cantos en rojo
387.1974 EDW.i 1893	185. - Edwards, Joseph, Improvemnt of New York Harbor, 1885 to 1891. Nueva York : Edición de Antar, 1893, 61 + 6 láminas. 13 x 14.5 cm. Pasta dura – Forro queratol
387.1972 SMO.i 1897	186. - Smoot, Edgardo K., Informe rendido a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por l Director de la Comisión Hidrográfica : Mejoramiento del Puerto de Mazatlán, según contrato de diciembre de 1896 y refutación a algunos puntos del informe anterior. México : Tip. Y Lit. “La Europea”, 1897, 64 + 8 planos. 24.5 x 16 cm. Pasta suave – Forro cuero
387.1972 ORT.m 1914	187. - Ortiz, Ricardo, Memoria sobre el estado del servicio de faros en el Centenario de la Independencia: Anales de la secretaría de Comunicaciones y Obra Públicas- Serie II abril a junio de 1913, núm. 8. México, Talleres Gráficos de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, 1914, 142 + 58 láminas. 23 x 16.5 cm. Pasta dura – Forro queratol - grabado
387.1972 MEN.p 1946	188. - Mendoza Franco, Roberto, Política portuaria. México, Edición del autor, 1946, 112 p. 22.5 x 16.5 cm. Encuadernación rústica
387.1972 Pri.p 1899	189. - Prieto, Alejandro, ing., Proyectos de mejoras materiales de salubridad e higiene en el puerto de Tampico. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1899, 117 p. 22.5 x 15 cm. Pasta dura

380.972 PER.c 1918	190. - Pérez Castro, Lorenzo, Como debe orientarse el fomento de las vías de comunicación en la resolución de los grandes problemas nacionales. México, Antigua imprenta de Murguía, 1918, [95-150 p.]. 21.5 x 15.5 cm Encuadernación rústica
388.3 CLI.s 1925	191. - McClintock, Miller, Street traffic control. Nueva York : Mc-Graw-Hill Book, Company. 1925, x + 234 p. 23.5 x 15.5 cm. Pasta dura – Forro queratol
388 OWE.m 1956	192. - Owen, Wilfred, The metropolitan transportation problem : The metropolitan transportation dilemma. Washington : The brookings institution, 1956, 301 p. 23 x 15 cm. Pasta dura – Forro Queratol
385.2944 C O L . t 1898	193. - Colson, C., Transports et tarifs. París : J. Rothchild, 1898, 682 p. 21.5 x 14 cm. Pasta dura – Forro queratol
349.380972 SCOP.l 1931	194. - Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ley sobre vías generales de comunicación y medios de transporte. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1931, 156 p. 22.5 x 16 cm. Encuadernación rústica
384.0972 SCOP.m 1955 ej. 3	195. - Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas : Presentada por el C. Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, arq. Carlos Lazo : 1953-1954. México, Talleres Gráficos de la Nación, [1955], s.p.22.5 x 22.5 cm. Pasta dura – doble forro – tela

FOTOTECA
COLECCIÓN: DONACIONES AL MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002066	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en los andenes del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002067	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la Biblioteca Pública del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002068	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM con el Director del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002069	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en los andenes del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002070	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en los andenes del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002071	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM, junto a una locomotora de vapor del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002072	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM, junto a una locomotora de vapor del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002073	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla, sede del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002074	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM, saludando al personal del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002075	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en los andenes del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002076	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en los andenes del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002077	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la explanada principal del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002078	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la explanada principal del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002079	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la explanada principal del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002080	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en la explanada principal del MNFM.	Blanco y negro	5 x 8"

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002081	Lic. Carlos Orozco Sosa, ex Director de FNM en el fondo reservado, hoy Biblioteca Especializada del Cedif.	Blanco y negro	5 x 8"
03-002082	Grupo de trabajadores del Ferrocarril Veracruz al Istmo, Nacional de Tehuantepec, y P. A. en su capacitación para el manejo de máquinas diesel. San Luis Potosí, S. L. P., 10 de octubre, 1956.	Blanco y negro	8 x 10"
03-002083	"Fábrica de ferrocarriles, Cd. Sahagún". Foto Hermanos Mayo.	Blanco y negro	7 x 5"
03-002084	Maquinista y garrotero en la cabina de una locomotora, ca. 1950.	Blanco y negro	5 x 7"
03-002085	Descargando costales de carbón de un furgón. INAH.	Blanco y negro	5 x 7"



03-002082



03-002084

PLANOTECA

**FONDO FERROCARRIL MEXICANO
SECCIÓN: FUERZA MOTRIZ
SERIE: APIZACO**

Núm.	Título	Fecha	Soporte	Escala	Estado de Conservación	Medidas
181	Wheel centre.	8-8, 1903	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	53 X 33
182	Steam pipe.	22-4, 1901	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	53 X 34.5
183	Boiler N° 6059.	4-14, 1904	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	57.5 X 40
184	Boiler N° 6060.	4-14, 1904	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	57 X 43
185	Boilers staying N° 63.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Malo	54.5 X 33.5
186	Cylinder.	4-26, 1897	Cianotipo	Sin escala	Malo	54.5 X 38.5
187	Cab card N° 3516.	4-11, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	53 X 32.5
188	Driver brake style Wn.	1907	Cianotipo	2"=1'-0"	Pésimo	180 X 41
189	Recting N° 4809.	4-22, 1904	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	57 X 43
190	Grate.	7-22, 1895	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	57 X 43
191	Pilot 1881.	2-5, 1898	Cianotipo	Sin escala	Bueno	54 X 33
192	Running board brackets.	2-12, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	54 X 33
193	Tender frame N° 2996.	2-9, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	49 X 36.5
194	Tender brake work.	4-21, 1904	Cianotipo	Sin escala	Bueno	53 X 36.5
195	Tank valve.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Malo	53.5 X 33.5
196	Tender back bumper.	9-10, 1904	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	48 X 40
197	Guide oil cup.	12-5, 1910	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	17 X 16
198	Machine shop.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	24 X 17.5
199	Machine shop.	1881-1906	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	24 X 17

ALMACÉN DE COLECCIONES
CATÁLOGO DE COLECCIÓN

Nombre	Verificador de cheques
Número de inventario	H0030328IM190007396
Fabricante	The Chexsigno
Época	Siglo XX
Uso o función	Objeto utilizado para colocar número de serie a los cheques.
Total de piezas en la colección	33
Dimensiones	25 cm x 18 cm x 23 cm
Pronare	MNFM-2-AB-02-T-1768
Serie	Accesorios y mobiliario de oficina
Colección	CNPPCF / MNFM



mirada ferroviaria

revista digital



Gobierno de
México

Cultura
Secretaría de Cultura