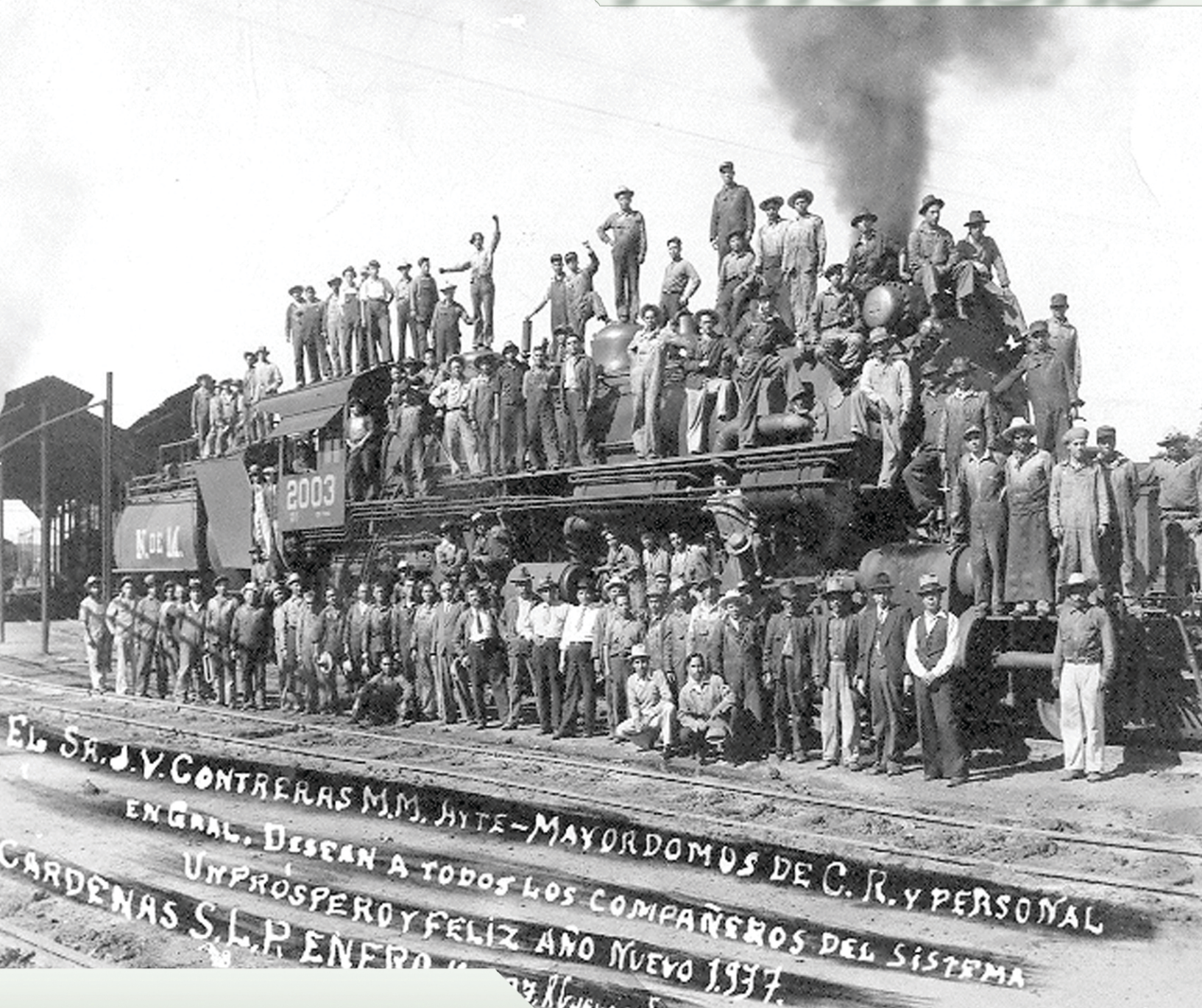




# Mirada Ferroviaria



## ■ Estaciones

A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México

## ■ Cruce de caminos

El hijo de un ferroviario de Temuco: Pablo Neruda

## ■ Tierra ferroviaria

Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial



- **PORTADA**

## ÍNDICE

- **PRESENTACIÓN**

- **ESTACIONES**

A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México

*Arturo Grunstein Dickter*

Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1878-1927

*Luis Alberto Montero García*

- **CRUCE DE CAMINOS**

El hijo de un ferroviario de Temuco: Pablo Neruda

*Sergio Ortiz Hernán*

- **TIERRA FERROVIARIA**

Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial.

*Juana María Rangel Vargas*

La vajilla presidencial

*Lizbeth Celaya*

- **SILBATOS Y PALABRAS**

Otra mirada a la estación de San Martín Texmelucan

*Serie fotográfica de Flor de María Rico*

Fuego en los rieles (cuento)

*Héctor Cárdenas Picazo*

El tren y Otro viaje (poemas)

*Antonio Machado*

Poemas a Jesús García Corona

*Francisco de A. Beltrán y Cutberto L. Aroche*

Calaveras ferrocarrileras

*Diversos autores*

- **REGISTROS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Curaduría de Colecciones

---

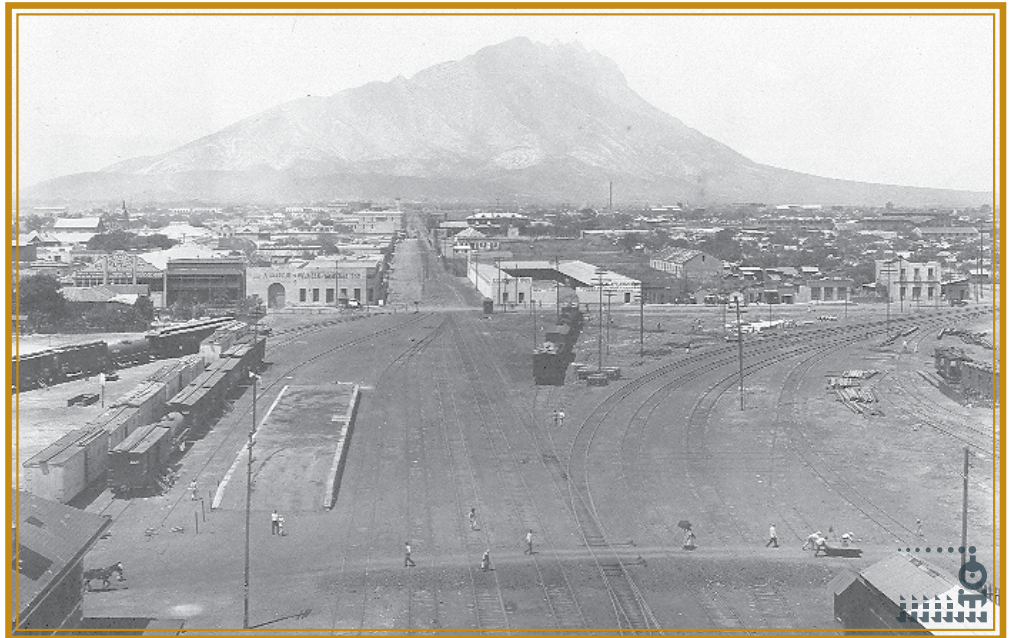
**Foto de portada:**

Trabajadores de los talleres de Cárdenas, S. L. P., 1 de enero de 1937, Fondo Donaciones, Fototeca, Conaculta/ CNPPCF/Cedif.

- **DIRECTORIO**

*Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación bajo previo permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del MNFM Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.*

# Presentación



Detalle de vías en el patio del Golfo. Monterrey, N. L., 1928. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CNCA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

En cada número de *Mirada Ferroviaria. Boletín Documental* nos hemos dado a la tarea de presentar textos tanto de investigadores del CNPPCF/MNFM, como de investigadores de otras instituciones, que ahondan en las diferentes temáticas ferroviarias, con el fin no solo de dar a conocer lo que en esa materia se está produciendo, sino fomentar el interés de nuestros lectores por el tema.

En esta ocasión, en la sección “Estaciones”, Arturo Grunstein, en su artículo “A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México”, analiza la evolución de las relaciones entre el gobierno y los capitalistas extranjeros con intereses en los ferrocarriles mexicanos hacia fines del porfiriato, con el objetivo de establecer la forma en que este singular acontecimiento de la historia financiera y empresarial estuvo vinculado con la crisis del “Antiguo Régimen” y a la etapa inicial de la Revolución.

Luis Alberto Montero nos presenta su artículo “Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla, del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1878-1927”, en el que destaca la importancia que implicó construir un ferrocarril que corriera hacia la región de Los Tuxtlas, y que diera respuesta al despegue tabaquero y azucarero del cantón. Tuvieron que pasar más de tres décadas durante las cuales se insistió en su construcción y se intentó tender vías por los cuatro puntos cardinales, hasta que en 1913 se logró alcanzar el objetivo.

En “Cruce de Caminos”, Sergio Ortiz Hernán, en su artículo “El hijo de un ferroviario de Temuco: Pablo Neruda”, nos recuerda hermosos poemas que tiene Neruda sobre el

tema ferroviario, y otros en los que se alude metafóricamente a diversos elementos del ferrocarril: locomotoras, estaciones, puentes, trenes y, por supuesto, los trabajadores.

La sección “Tierra Ferroviaria” nos ofrece, en primer lugar, el artículo de Juana María Rangel titulado “Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial”, en el que la autora nos describe este particular sistema ferroviario, que fue utilizado en todo el mundo, y cuya característica principal es contar con una vía de sesenta centímetros de ancho. El texto nos permite conocer las características y desarrollo de este sistema, así como las particularidades de su éxito en los diversos sectores productivos en los que fue utilizado.

Por su parte, Lizbeth Celaya nos describirá, en su artículo “La vajilla presidencial”, las piezas que componen la vajilla que se utilizaba en el tren presidencial, la cual recientemente fue donada por Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

En la sección “Silbatos y Palabras” decidimos incluir poemas alusivos a Jesús García Corona, escritos por trabajadores ferrocarrileros y aparecidos en la revista *Ferronales*, en 1946, así como otros de Antonio Machado que hacen referencia a los trenes. También incluimos aquí “Calaveras ferrocarrileras”, escritas también en 1946, en vista de que este número podrá disfrutarse también en noviembre, y uno de los cuentos que ganó el 5º Certamen Literario de Cuento “Sobre rieles”, que fue organizado por el Museo de Ferrocarriles de Monterrey y la Casa de la Cultura de la misma entidad, en el año 2004.

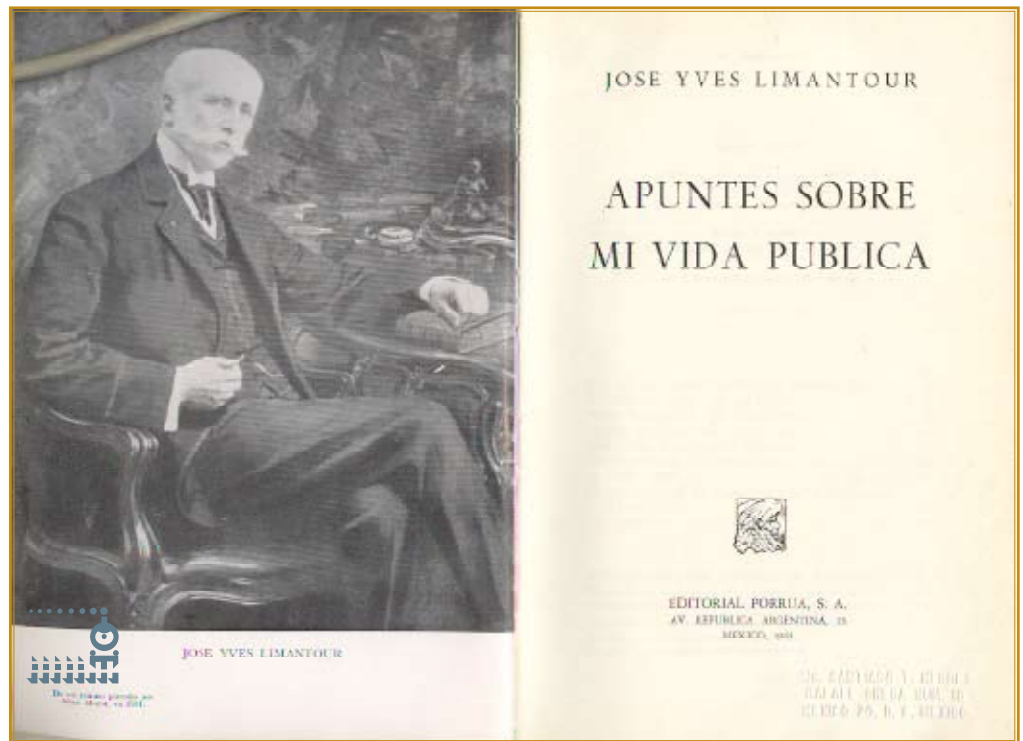
En la sección “Inventarios”, el lector encontrará, como es costumbre en cada número de *Mirada Ferroviaria*, los listados de los diferentes acervos, divididos en las cuatro secciones del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF, que facilitarán la consulta por parte de los usuarios, así como una parte del inventario del Almacén de Piezas y Colecciones, y el listado del inventario de locomotoras del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.



# A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México

Arturo Grunstein Dickter

Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.



Fondo Méndez Quijano Ziri6n. Biblioteca especializada-CEDIF. CNPPCF/CNCA

## I. Introducci6n

Hace justo un siglo, en el ocaso del “Antiguo R6gimen”, se consum6 la formaci6n de los Ferrocarriles Nacionales de M6xico. En el turbulento contexto del conflicto asociado a la sucesi6n presidencial de la primera d6cada del siglo XX, las pol6ticas protagonizadas por el secretario de Hacienda Jos6 Yves Limantour, incluida desde luego la consolidaci6n ferroviaria, estuvieron en medio de la palestra p6blica que libraron sus simpatizantes y promotores, que quer6an ensalzarlo frente a sus enemigos pol6ticos que buscaban desprestigiarlo, algunos de los cuales militaban en las filas del reyismo y/o del anti-reeleccionismo, para luego participar en la Revoluci6n maderista.

A juicio de algunos autores cercanos a Limantour y los “cient6ficos”, como Carlos D6az Dufoo<sup>1</sup> y Jaime Gurza,<sup>2</sup> la consolidaci6n represent6, sin lugar a dudas, uno de los laureles del gobierno porfirista, y en particular del secretario de Hacienda. El 6xito de la operaci6n claramente reflej6 el progreso nacional alcanzado gracias a los esfuerzos del general D6az y sus colaboradores m6s cercanos, quienes hab6an convertido a M6xico en una naci6n independiente que gozaba del respeto e incluso admiraci6n de

<sup>1</sup> Carlos D6az Dufoo, *Limantour*. M6xico, Editorial Eusebio G6mez de la Puente, 1910.

<sup>2</sup> Jaime Gurza, *La pol6tica ferrocarrilera del gobierno*. M6xico, Tipograf6a de la Oficina Impresora de Estampillas del Palacio Nacional, 1911.

algunos de los principales estadistas e inversionistas del mundo civilizado. De no haber contado con la solvencia fiscal-financiera y el crédito internacional obtenidos en buena medida gracias a las gestiones emprendidas por el mismo Limantour a partir de 1892, aunados a su perspicacia, destreza y conexiones privilegiadas, el gobierno no hubiera podido defender la soberanía económica nacional al evitar que nuestras principales vías de transporte cayeran en manos de un poderoso *trust* monopolista de magnates yanquis.

De manera diametralmente opuesta, adversarios políticos y acérrimos detractores de Limantour, como Francisco Bulnes<sup>3</sup> y Toribio Esquivel Obregón<sup>4</sup> apuntaron a la consolidación ferroviaria como un ejemplo incontrovertible de la sumisión y corrupción que caracterizaron a los científicos encumbrados en el poder. Denunciaron que se trató de una maniobra dispendiosa y gravosa para México, cuyo verdadero propósito era rescatar de la quiebra a los accionistas y tenedores de bonos extranjeros y, de paso, enriquecer a los científicos. Así pues, Bulnes incluyó a la consolidación ferroviaria entre la serie de “chivos” o “negocios sucios” que bajo la batuta de Limantour cometió “el gobierno con personas o empresas de grave influencia corruptora”. Otros escritores, tanto mexicanos como extranjeros, subrayaron que detrás de la engañosa retórica nacionalista desplegada por Limantour para justificar la consolidación se encontraba enmascarado el tradicional favoritismo, es decir, el extranjerismo científico hacia influyentes grupos financieros foráneos, a expensas de los verdaderos intereses de la nación.<sup>5</sup>

En publicaciones anteriores he tratado de evaluar la conveniencia (ventajas y desventajas) del surgimiento de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en términos de la regulación de la competencia y su impacto en la organización y desarrollo del sector.<sup>6</sup> En este trabajo vuelvo a abordar el mismo tema, pero ahora enfocándome en un asunto un tanto diferente: me interesa lo que revela la consolidación sobre la evolución de las relaciones entre el gobierno --en particular su secretario de Hacienda Limantour-- y los capitalistas extranjeros con intereses en los ferrocarriles mexicanos hacia fines del porfiriato, con el objetivo de establecer la forma en que este singular acontecimiento de la historia financiera y empresarial estuvo vinculado con la crisis del “Antiguo Régimen” y a la etapa inicial de la Revolución.

En mi opinión, la versión de la consolidación ferroviaria elaborada por su principal artífice (en sus dos informes oficiales de 1903<sup>7</sup> y 1908,<sup>8</sup> complementados con su

3 Francisco Bulnes, *El verdadero Díaz y la Revolución*. México, La Editorial Hispano-Mexicana, 1920, pp.122-124.

4 Toribio Esquivel Obregón, *Mi labor al servicio de México*. México, Editorial Botas, 1934, pp. 122-125.

5 John Kenneth Turner, *Barbarous Mexico*, Austin, University of Texas Press, 1969, pp. 228-231. Estos juicios críticos han sido reproducidas, aunque con sofisticación académica, por el renombrado historiador estadounidense en su obra ampliamente conocido sobre el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Coatsworth, John, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. México, Editorial Era, 1984.

6 Ver Arturo Grunstein Dickter, “Estado y ferrocarriles en México y Estados Unidos, 1890-1911”, en *Secuencia*, nueva época, núm. 20, 1991, mayo-agosto, pp. 79-105; “¿Competencia o monopolio? Regulación y desarrollo ferrocarrilero en México, 1885-1911”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, coords., *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, *Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, El Colegio Mexiquense / Ferrocarriles Nacionales de México / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996, pp. 167-221 y “Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913) ¿Era necesaria la consolidación monopólica” en Carlos Marichal y Mario Cerutti, comps., *Historia de las grandes empresas en México*. México, Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México, 1997, pp. 65-106.

7 Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), “Informe presentado al presidente de la República, por el secretario de Hacienda y Crédito Público, sobre los estudios y gestiones de la Secretaría a su cargo en asuntos de Ferrocarriles”, en *Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 10 de julio de 1902 al 30 de junio de 1903 presentada por el Secretario J.Y. Limantour al Congreso de la Unión*. México, Imprenta del gobierno, 1904.

8 SHCP, *Informe a las Cámaras sobre el uso de las facultades conferidas al ejecutivo de la Unión*



mensaje al Congreso de fines de 1906<sup>9</sup> y la parte reveladora de sus *Apuntes sobre mi vida pública*<sup>10</sup>) sigue siendo el punto de partida más conveniente para cualquier análisis sobre la cuestión que nos concierne. Con base principalmente en evidencia documental nueva, entre la que destaca la encontrada en el Archivo de José Yves Limantour,<sup>11</sup> intento llevar a cabo un “diálogo inquisitivo” con la versión oficialista, así como evaluar algunos de los ataques lanzados por sus principales críticos.

Los resultados de este ejercicio analítico permiten no solo confirmar sino refutar distintos argumentos presentados por Limantour y sus opositores en los textos públicos referidos. En términos generales, se sostiene que al adquirir el control de los principales ferrocarriles de México --sobre todo en la fase inicial del ascenso del gobierno accionista-- el líder “científico” actuó motivado por una genuina preocupación por proteger el interés nacional frente a las intenciones monopolistas de un “grupo de capitalistas [extranjeros] poderosos”.<sup>12</sup> Asistido por expertos financieros y otros funcionarios gubernamentales porfirianos, el secretario de Hacienda comprendió acertadamente el significado de los principales acontecimientos y tendencias del sector en los primeros años del siglo pasado. Fue especialmente perspicaz en sus primeras apreciaciones de los cambios en las relaciones entre distintos intereses económicos y financieros con inversiones ferroviarias en México, las estrategias de las empresas por asegurar y conquistar territorios y mercados, así como sus posibles repercusiones y, desde luego, sobre los peligros para el control nacional y las capacidades de regulación pública del desarrollo ferroviario del país. La segunda fase de la consolidación fue el resultado de los esfuerzos dirigidos por Limantour para conseguir que el gobierno tuviera el control nacional de las principales líneas del país, logrando al mismo tiempo armonizar o cuando menos conciliar las diferentes, en algunos casos muy conflictivas, posiciones de empresarios e inversionistas extranjeros a los que el jefe científico seguía considerando como sus socios (ahora minoritarios), indispensables para obtener el financiamiento, expansión y operación óptimos del nuevo sistema. Desde esta perspectiva la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México no se puede reducir simplemente al veredicto de un rescate entreguista o una nacionalización pionera sino que debe verse como el pedregoso proceso de conjunción y condensación de estos distintos intereses nacionales y extranjeros. La adquisición y consolidación de las líneas por parte de Limantour, revela una dinámica mucho más compleja en las relaciones entre el secretario de Hacienda y los capitalistas extranjeros de lo que han supuesto la mayoría de los autores e historiadores interesados en el tema, incluyendo a aquellos que sostienen que lo que realmente buscaba Limantour era contrapesar el creciente predominio estadounidense apoyándose en los de otras latitudes, principalmente del Viejo Continente.<sup>13</sup> Como parte de su estrategia diseñada y en buena medida ajustada sobre la marcha de los acontecimientos, Limantour, cuando así lo considero necesario y/o conveniente, hábilmente se enfrentó en algunos momentos para después colaborar en otros con los mismos

---

por la ley de 26 de diciembre de 1906 para la consolidación de los ferrocarriles Nacional de México y Central Mexicano, México, Imprenta del Gobierno, 1908.

9 El documento del discurso se encuentra en AGN-Galería 5. SCOP-Ferrocarriles. Exp. 10/89-1.

10 José Yves Limantour, *Apuntes sobre mi vida pública*. México, Porrúa, 1965, pp. 79-86.

11 Al que afortunadamente hemos podido acceder para su consulta los estudiosos interesados desde hace aproximadamente una década en el Centro de Estudios de Historia de México Carso antes CONDUMEX con el número de fondo CDLIV.

12 Aunque claro, su concepción del interés nacional difería significativamente de la de sus detractores tanto porfirianos como revolucionarios.

13 Friedrich Katz, *La guerra secreta en México*, vol. 1. *Europa, Estados Unidos y la Revolución mexicana*. México, Editorial Era, 1988, pp. 45-46. Lorenzo Meyer, *Su majestad británica contra la Revolución mexicana, 1900-1950. El fin de un imperio informal*. México, El Colegio de México, 1991, pp. 72-73.

individuos y grupos, independientemente de si fueran europeos o estadounidenses. Sin embargo, estos esfuerzos tuvieron sus límites.

Algunos críticos de Limantour, como ya se ha señalado, sostuvieron que la consolidación fue uno de los motivos del descrédito del régimen que finalmente llevó a la caída de la dictadura. En sus memorias el mismo Limantour manifestaba que “la serie de operaciones que consolidaron en poder de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales más de la mitad de las líneas férreas del país, arrancándolas del dominio de las compañías americanas que las poseían y explotaban” se encontraba entre los “actos e incidentes” más importantes que

[...] fueron impresionando al público americano y dando origen a un disgusto latente que aumentaba todos los días y que despertó en las masas el deseo de que se sustituyese el personal directivo de la política mexicana, que había logrado constituir un gobierno fuerte e inspirado exclusivamente en las conveniencias de su país, por otro más dócil a las indicaciones de Washington y mucho mejor dispuesto a favor de los intereses yanquis.<sup>14</sup>

En la sección final del ensayo se analiza, a manera de epílogo, la relación entre la consolidación y la caída del porfiriato. La evidencia indica que aunque Limantour quizá exageraba en cuanto a la extensión y magnitud del impacto que tuvo la nacionalización en el “público americano”, es un hecho que con el propósito de revertir sus efectos algunos intereses inconformes con la nueva situación ferroviaria en México estuvieron fuertemente involucrados en la crisis de la dictadura y las primeras fases de la Revolución.

## II. La versión oficial de la primera etapa de la consolidación, 1902-1903

En su primer informe firmado en la población francesa de Dieppe el 20 de junio de 1903,<sup>15</sup> Limantour da cuenta de las razones y medios utilizados para iniciar la política de adquisiciones del gobierno con la compra de dos importantes empresas ferroviarias: el Interoceánico y el Nacional. Comienza expresando su grave preocupación frente al surgimiento de una serie de “dificultades y peligros” en el sector ferrocarrilero, que estaban rebasando rápidamente la capacidad de acción del gobierno mexicano. Más específicamente se refiere a dos asuntos estrechamente conectados entre sí: la lucha por el control y la monopolización de los ferrocarriles:

[...] los acuerdos de las empresas, en materia de fletes, o bien para impedir combinaciones poderosas de las mismas empresas, que tengan por objeto usar y aún abusar impunemente de sus elementos, o ya, por último, frente a la absorción de muchas líneas hecha por grupos de capitalistas, cuyo propósito, oculto o manifiesto, sea la concentración en pocas manos de los principales medios de transporte en todo el país.

Y el creciente paralelismo redundante de vías:

[...] La construcción de líneas paralelas, que no tiene más objeto que disputarse el mismo tráfico, [y] dista mucho de ser beneficiosa para la generalidad de los intereses. Sólo podría justificarse si la abundancia de fletes bastara para alimentar dos o más empresas, proporcionando utilidades a sus accionistas: pero como no se ha presentado todavía el caso en nuestro país, las empresas rivales han perdido dinero, menguando así un capital que podría haberse últimamente empleado en explotar regiones privadas aún de comunicación fácil con el resto del país, y los resultados para el público han sido y siguen siendo inversos de lo que se cree comúnmente.

<sup>14</sup> Limantour, *Apuntes*, op. cit., p. 198.

<sup>15</sup> SHCP, “Informe”, 1904. Con el fin de economizar en notas al pie de página, las siguientes citas y referencias de esta sección todas provienen de esta misma fuente.



Al mismo respecto, el secretario de Hacienda señalaba que al contrario de lo que podía esperarse, este tipo de competencia desenfundada tarde o temprano dañaba al público usuario y a los intereses nacionales. En primer lugar señalaba que las pérdidas de las empresas afectaban el crédito nacional ya que:

Una nación sufre en su crédito como país propicio para la inversión de capitales extranjeros cuando pierden su dinero millares de personas que compran acciones u obligaciones de empresas tan grandes como las ferroviarias; y no debe perderse de vista que en el extranjero se juzga estado de prosperidad de un país, por la cotización de los títulos de la deuda pública y de los emitidos por las compañías de ferrocarril.

En segundo lugar, la rebaja de tarifas de fletes y pasajes, resultado de la rivalidad, era sólo efímera, debido:

[al] poco tiempo cesa la competencia, bien sea por acuerdo entre las dos empresas, o por el aniquilamiento de una de ellas, y en ambos casos el resultado ineludible y definitivo es la elevación de tarifas, tanto más fuerte cuanto mayores hayan sido las pérdidas sufridas durante la lucha.

Y por último, Limantour insistía en los inconvenientes de la sobrecapacidad y la inversión en vías superfluas no sólo para las empresas de transporte sino también para el público en general:

[...] una vez construidos los ferrocarriles es preciso explotarlos aunque sea con pérdida, de donde resulta que los gastos de explotación de dos vías tienen que gravitar en definitiva sobre un tráfico que podría hacerse por una sola, reportando así el público, perniciosas consecuencias del paralelismo de líneas.

Enseguida, el secretario de Hacienda destacaba cómo con base en la observación cuidadosa de los acontecimientos del sector, así como en “informes fidedignos y por testimonios evidentes”, se pudo percibir de que un “grupo de capitalistas poderosos” estaba a punto de controlar, para posteriormente fusionar, las principales empresas ferroviarias en México. Limantour insistía en que los instrumentos de regulación con los que contaba el gobierno, principalmente las estipulaciones reglamentarias de los contratos de concesión, la recién aprobada Ley de Ferrocarriles (1899) y la Comisión Revisora de Tarifas (1900) eran insuficientes para “oponerse a toda combinación de ese género”. Por lo que decidió intervenir utilizando “los mismos procedimientos de las empresas absorbentes, aunque con muy distinto fin; pues en lugar de ejercerse la influencia dominante en busca de un lucro particular, debía hacerse valer en beneficio público”.

Antes de actuar, Limantour siguió de cerca todos los movimientos importantes de los “grandes grupos de capitalistas” que controlaban las principales líneas férreas de México:

El Ferrocarril Central con sus nuevas adquisiciones que le permitían penetrar a los estados de Nuevo León y Coahuila por la vía de la compra de la concesión otorgada al Sr. Ricardo Honey, y apoderarse asimismo de la región Sur de la República, o mejor dicho, del estado de Guerrero, con la línea de México al Río Balsas que acababa de incorporarse.

El Ferrocarril Nacional de México, que juntamente con el control del Ferrocarril Internacional había conseguido todos los elementos necesarios para ensanchar su vía troncal y construir la línea Monterrey a Matamoros, así como otros pequeños ramales.

El Ferrocarril Interoceánico, que con el acortamiento de la línea directa de México a Veracruz y la construcción de otras pequeñas líneas de interés local, se estaba preparando a dar un gran desarrollo a su tráfico.

El Ferrocarril Mexicano, que siguiendo su política tradicional, no obstante la posición privilegiada que ha ocupado por ser la línea más antigua y la que ha explotado la

## ESTACIONES

región de mayor tráfico del país parecía haber renunciado, al menos por muchos años, a toda tentativa expansionista.

Como se observa, en un principio los dos principales rivales, el Central y el Nacional, centraron sus energías en el norte, pero al poco tiempo la rivalidad se proyectó también hacia el este y el sur. El Central se adueñó prácticamente de todas las rutas hacia y desde Tampico y, en respuesta, el Nacional inició su búsqueda de una salida estratégica hacia el Golfo, fijando su mira en el Ferrocarril Interoceánico.

La oportunidad apareció en 1902 con la emisión y subasta de un nuevo bloque de bonos especiales con derecho a voto denominados, en inglés, *debentures* del Interoceánico, por el monto de un millón de libras esterlinas. Este fue precisamente el momento, según el Informe de Dieppe, en que Limantour se decidió a actuar, convencido de que “la lucha que se iniciaba entre los dos poderosos sistemas del Central y del Nacional habría acabado en poco tiempo por la consolidación de ambas empresas [y] eso era precisamente lo que debía evitarse a todo trance”. Para “fortuna” del gobierno existían aún una serie de obstáculos que “entorpecían la fusión”. Limantour se percató de que el grupo Speyer, es decir, el consorcio financiero estadounidense en control del Ferrocarril Nacional, no estaría dispuesto a negociar un acuerdo con los del Central mientras el primero se encontrara, como aún lo estaba, en “condiciones de inferioridad”. Aprovechando esta coyuntura, Limantour relata la forma en que oportunamente se apresuró a ganarle la partida a Speyer para obtener exitosamente el control del Ferrocarril Interoceánico mediante la adquisición de la nueva emisión de *debentures*.

Así, de agosto de 1902 a marzo de 1903, lanzó un osado programa para facilitar al gobierno la compra de los valores en disputa. Al ofrecer en la subasta por los títulos un cuarto de punto por encima de la propuesta de los banqueros, el 25 de septiembre de 1902 se adueñó de los deseados *debentures*, y una vez que obtuvo el control del Interoceánico contempló la posibilidad de una fusión con el Ferrocarril Nacional bajo control de Speyer. Sin embargo, por razones tác-

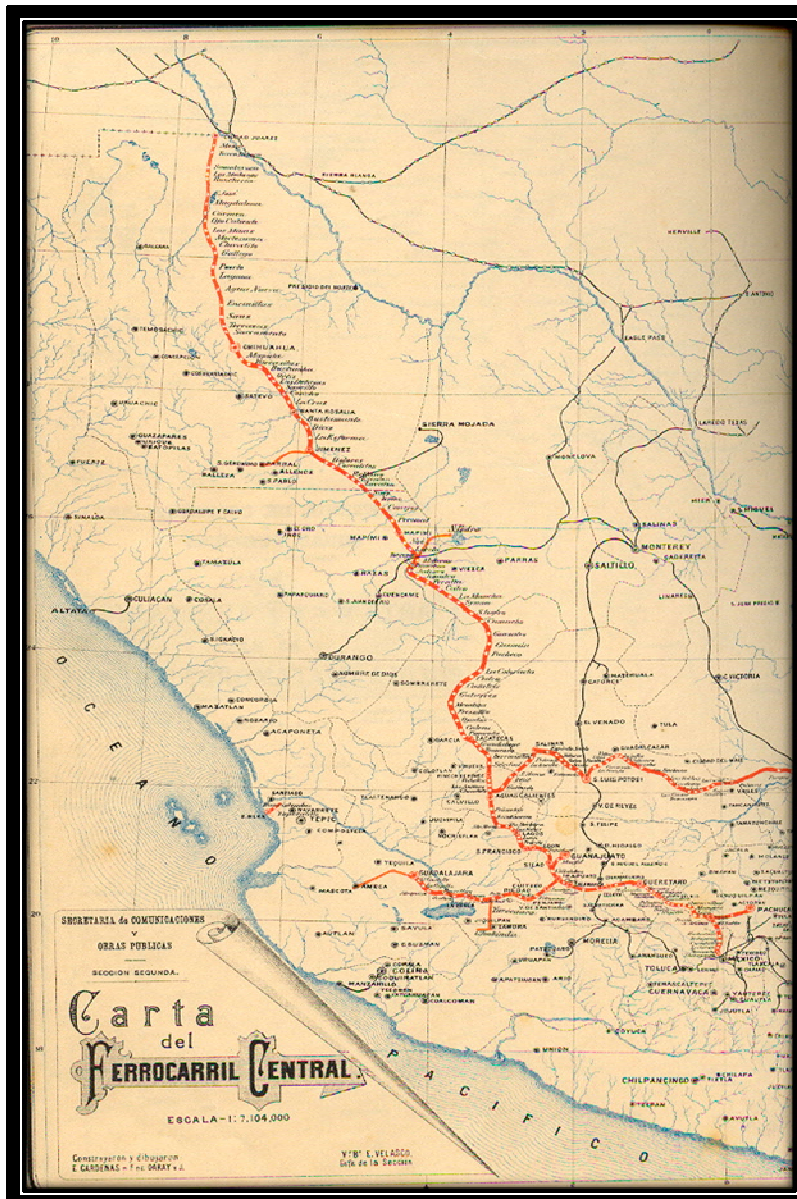


Imagen tomada del libro *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895, hasta el 31 de diciembre de 1899*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1900. Fondo Amorós Denegre. Biblioteca especializada-CEDIF/CNPPCF/CNCA



ticas no consideró oportuno y prudente iniciar negociaciones inmediatamente, y prefirió dejar que los directores del Nacional tuvieran algún tiempo para reflexionar sobre la nueva situación en el sector ferroviario mexicano, así como las ventajas de concretar un acuerdo directo con el gobierno. También expresó firmemente que sus intenciones eran conciliatorias y que evitaría utilizar el control del Interoceánico para cualquier otro fin que no fuese proteger el interés público y nacional, además de propiciar la estabilidad del sector. Una vez evitada la monopolización de las líneas, el gobierno se proponía armonizar los intereses de las empresas en conflicto.

Según Limantour, con esto quedaba abierta la puerta para un arreglo, y sólo esperaba a que los intereses del Nacional tomaran la iniciativa para manifestar sus objetivos. Enseguida narra los intercambios de las negociaciones que entabló con los financieros durante los primeros meses de 1903. Señala que la oferta inicial de Speyer se limitó a un acuerdo de tráfico entre sus líneas mexicanas y el Interoceánico, pero decidió rechazarla alegando que los arreglos de esa naturaleza se caracterizaban por su fragilidad y no daban garantía de protección duradera contra las acciones hostiles de otras empresas.

Entonces el secretario de Hacienda presentó su plan de adquisición de un paquete de acciones que le diesen el control efectivo de ambas líneas al gobierno. Sin embargo, en un principio Speyer únicamente estuvo dispuesto a venderle 15 % de las acciones con derecho a voto. Luego de varios meses de complicadas negociaciones, Limantour y Speyer concertaron un arreglo mediante el cuál el gobierno intercambiaría sus títulos cotizados por nueve millones de dólares del Interoceánico por un paquete accionario de 47 ¼ % del Nacional, lo que representaba un trato bastante razonable para el gobierno, ya que representaba sólo ½ % sobre el valor promedio de mercado en las bolsas de Londres y Nueva York. Así concluía la primera etapa del ascenso del “gobierno accionista”.

### III. Colaboración y conflicto. Limantour y los capitalistas extranjeros en el ascenso del gobierno accionista 1901 1903

Una revisión pormenorizada de todos los aspectos del Informe de Dieppe rebasaría los límites de este ensayo por lo que me concentraré en las que considero las preguntas fundamentales que se desprenden de este primer documento de la “versión oficial” sobre la etapa inicial de la consolidación para los temas principales que ahora nos conciernen:

¿En qué medida era hacia 1902 “inminente” la supuesta amenaza de absorción y monopolización de las principales líneas ferroviarias del país?

¿Cuál era ese peligroso y “poderoso grupo” o *trust* estadounidense?

¿De qué fuente provinieron los “informes fidedignos” y “testimonios evidentes” que según Limantour facilitaron su respuesta?

¿Qué tan convincentes eran las preocupaciones expresadas por Limantour y acaso sus primeras acciones estuvieron motivadas genuinamente por el propósito de contener con miras anti-monopolistas y nacionalistas dichos planes?

#### ***Speyer vs. Pierce. La amenazante expansión de los trusts ferroviarios estadounidenses***

En los últimos años del siglo XIX y primeros del siglo XX el sector ferroviario de Estados Unidos atravesó por un dramático proceso de reorganización que culminó en la concentración de la mayor parte del gigantesco sistema de ese país en un puñado de grandes grupos financieros. Luego de una serie de importantes batallas, uno de estos consorcios, encabezado por el ampliamente conocido y temido magnate E. H. Harri-

man, logró prácticamente adueñarse de todas las líneas más importantes del oeste y el suroeste.

Poco después, el poderoso impulso monopolizador en Estados Unidos se desbordó hacia el sur de la frontera, cuando a principios de 1901 el empresario petrolero Henry Clay Pierce y el importante sindicato financiero Speyer obtuvieron respectivamente el control del Central y del Nacional al desplazar a los intereses anglo-americanos originales que habían controlado a las dos líneas principales de México por más de dos décadas. Es un hecho indudable que México se había convertido en una de las arenas de combate entre los principales *tycoons* ferroviarios estadounidenses. La absorción de las líneas mexicanas por Pierce y Speyer no sólo coincidió sino que se encontraba estrechamente vinculada con la fuerte ola de fusiones y adquisiciones, resultado de las pugnas entre los sistemas encabezados por Harriman, Gould, los hermanos Moore-Reid y el grupo de origen bostoniano del gran ferrocarril de Santa Fe en Estados Unidos. Tanto Pierce como Speyer participaron en las diferentes alianzas y “comunidades de interés” de algunos de los gigantes corporativos ferroviarios del norte.

Es sabido que Pierce tenía lazos importantes con los Rockefeller, los empresarios de St. Louis Yoakum y Moore-Reid, así como con los banqueros Ladenburg y Thalmann. Por su lado, los hermanos Speyer guardaban una relación de negocios estrecha con Huntington y Gould del Southern Pacific Railroad y habían desarrollado una enemistad importante con Harriman.<sup>16</sup> Al tiempo que chocaban en Estados Unidos, estos mismos distintos intereses rivales estaban rápidamente modificando sus planes en México del control sobre un territorio determinado a la búsqueda de la “supremacía interterritorial”, que en el caso de nuestro país significaba la conformación del monopolio sobre las principales líneas.<sup>17</sup>

### ***Limantour aventaja a Harriman y Speyer con la colaboración de Chandos Stanhope***

La prensa especializada de la época de ambos lados de la frontera le dedicó mucha atención a cada uno de los movimientos de las empresas con vínculos financieros y operativos binacionales. Los observadores más aguzados, muchos de ellos directamente ligados al sector ferroviario, coincidían con Limantour en que tarde o temprano la cada vez más intensa guerra terminaría por dar paso a la paz en forma de la absorción de una empresa por la otra, y finalmente a la gran fusión de todas en un solo sistema.<sup>18</sup>

Junto con estas fuentes de información públicas, Limantour contaba con otros canales privilegiados para conocer las intenciones de los inversionistas ferroviarios extranjeros. Se encontraban desde luego los representantes del gobierno, como fue el caso prominente de Luis Camacho, agente financiero y comercial mexicano en Londres y representante del gobierno en las juntas directivas de varias empresas ferroviarias de propiedad británica, así como el acaudalado político y empresario porfirista Guillermo de Landa y Escandón, quien también había fungido como representante del gobierno en la junta del Ferrocarril Nacional.

En un documento sumamente revelador, a escasos días del “éxito” en la transacción del Interoceánico, Limantour le escribió a Camacho el 24 de septiembre de 1902, con el fin de darle a conocer la forma en que se percató de los planes concretos para la absorción y monopolización de los principales ferrocarriles de México por parte de un prominente consorcio estadounidense, le comentaba también cómo fue que se convenció de que para evitar esos planes la intervención del gobierno era urgente, y que, en este

16 Arturo Grunstein Dickter, “Railroads and Sovereignty”, *op. cit.*, p.134.

17 Arturo Grunstein, “Railroads and Sovereignty”, *op. cit.*, pp. 117-124.

18 Arturo Grunstein Dickter, “Railroads and Sovereignty”, *op. cit.*, pp.122-124.

sentido, el primer paso obligado era arrebatarle a Speyer el control del Interoceánico. Al igual que en su informe oficial, Limantour comenzaba señalando que los cambios de propiedad del Central y el Nacional, así como su política de nuevas inversiones y adquisiciones era, en sus propias palabras, la preparación “para una lucha a muerte”. Sin embargo, en términos muy parecidos a los planteados en el Informe de Dieppe, Limantour agregaba que se había percatado de que No es que en el fondo, el grupo del petróleo y el de Speyer pretendan hacerse definitivamente la competencia uno a otro; sino que muy al contrario, el pensamiento fundamental de ambos es el de llegar a una fusión para la cual ambos es el de llegar a una fusión para la cual necesitan el mejor aportamiento (sic) posible o cuando menos alegar la importancia de sus respectivos elementos.<sup>19</sup>

A continuación, Limantour se refería a un hecho al que, por cierto, no hace mención alguna en su Informe oficial pero sí en sus *Apuntes* publicados muchos años después. Justo cuando se estaban dando las maniobras expansivas del Central y del Nacional, le escribía a Camacho, que

[...] vino a México uno de los reyes de los ferrocarriles americanos y tuvo conmigo, a principios del presente año, varias conversaciones que me revelaron la importancia que se está dando a la idea de concentrar en unas mismas manos todos los ferrocarriles mexicanos.<sup>20</sup>

Aunque en su carta a Camacho no identificaba a ese “rey de los ferrocarriles americanos” por su nombre, se puede fácilmente adivinar que se trataba de E. H. Harriman. En otras fuentes consta que en un viaje supuestamente realizado con fines recreativos, el poderoso magnate estadounidense efectivamente visitó distintos lugares de México, incluyendo la capital precisamente durante las primeras semanas de marzo de 1902. Además, existen pruebas de que en efecto concertó reunirse con el secretario de Hacienda a través del presidente ejecutivo del Ferrocarril Nacional, el capitán Raoul. Quizá no haya sido el único encuentro en el que conversaron durante su visita, pero todo parece indicar que cuando menos se reunieron en una ocasión para cenar junto con Raoul y dos miembros de la comitiva del empresario estadounidense la noche del 15 de marzo en el Jockey Club.<sup>21</sup>

Limantour señala que en la entrevista “para obtener el apoyo del gobierno” Harriman subrayó las ventajas en cuanto a la eficiencia y, por tanto, al costo de transporte de un sistema unificado. Lo anterior coincide con las versiones presentadas por los periodistas estadounidenses de inclinaciones políticas divergentes Edward Bell y John Kenneth Turner.<sup>22</sup> Según el segundo, Harriman logró convencer a Limantour de que colaborasen en la fusión de las líneas, de tal manera que la consolidación se trató de una “venta diferida de los ferrocarriles mexicanos” al magnate ferroviario estadounidense.

No he encontrado evidencia alguna para corroborar la acusación del periodista estadounidense, y en cambio sí existen elementos para darle crédito a Limantour en relación con la sinceridad de sus preocupaciones. Así pues, según la carta confidencial de Limantour a Camacho, el proyecto propuesto por Harriman despertó gran “desconfianza” en el secretario de Hacienda y de hecho fue lo que lo llevó a decidir que “sin romper lanzas contra tan poderoso adversario, el gobierno conservara su libertad de acción” aprovechando “la inmensa ventaja de conocer los planes que, respecto de

19 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre 1902.

20 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre de 1902.

21 CEHM-CARSO. AJYL, Fondo CDLIV. De Raoul a Limantour. 14 de marzo de 1902.

22 Bell, *The Political Shame of Mexico*, op. cit., p. 11; John Kenneth Turner, *Barbarous Mexico*, op. cit..



nuestra red ferrocarrilera estaban preparando sin duda nuestros temibles vecinos”.<sup>23</sup> Y concluía diciendo:

Desde entonces comprendí la inminencia del peligro de que cayendo todas nuestras vías de comunicación en poder de un trust americano, los intereses materiales del país y aun los poderes públicos quedarían dominados o por lo menos bajo la influencia de esa entidad colosal. Poco podemos hacer para librarnos de ese terrible yugo; pero he creído que estábamos en la obligación de intentar cuanto fuese susceptible de robustecer la acción del gobierno.<sup>24</sup>

En su correspondencia privada, Limantour vuelve a referirse a la posibilidad de una fusión orquestada por el poderoso capitalista ferroviario o cualquier otro consorcio financiero estadounidense en los mismos términos que en sus informes públicos, es decir como una gran “amenaza” para México que había que evitar a través de la intervención del gobierno en el sector. Como hemos visto, la oportunidad ansiada por el Secretario de Hacienda se presentó pocos meses después con la oferta de *debentures* del Ferrocarril Interoceánico que le ofrecía al gobierno la palanca para descarrilar los planes monopólicos de Harriman y sus socios.

Lógicamente, en su papel oficial Camacho jugó un papel importante en las maniobras que condujeron a la compra del control del Interoceánico, sin embargo, aún más importante fue la contribución de sir Chandos Stanhope, el hábil inversionista e intermediario financiero británico, quien además contaba con amplio acceso a la información interna de las principales empresas involucradas, y en particular a los asuntos del Ferrocarril Interoceánico. En efecto fue Stanhope el primero en comunicarle a Camacho sobre las intenciones de la adquisición de la línea del golfo por parte del gobierno mexicano, noticia que en sus propias palabras “cayó sobre [él] como una bomba”.<sup>25</sup> Además de tener fuertes inversiones personales en varias de estas compañías que operaban en México, hacia principios de siglo Stanhope se convirtió en una especie de agente informal por comisión de Limantour y el gobierno mexicano. A solicitud del propio secretario de Hacienda colaboró de manera muy importante desde las primeras adquisiciones hasta las negociaciones finales que condujeron al nacimiento de la gran empresa consolidada.<sup>26</sup>

Durante una visita de Stanhope a México en el verano de 1902 Limantour aprovechó para hacerle “algunas preguntas que le extrañaron al principio pero que pronto le dieron a conocer la seriedad de [sus] intenciones sobre el Interoceánico”.<sup>27</sup> Al detectar la “aversión [que] como buen inglés” despertaba en él la posibilidad de que el ferrocarril de propiedad británica “pudiera pasar, muy pronto a manos americanas” el líder científico decidió explotar “esta circunstancia para encargarle” que al regresar a Londres le comunicara “su opinión sobre la mejor manera de adquirir el control, y el costo probable de la operación”.<sup>28</sup> Desde Nueva York, antes de embarcarse para cruzar el Atlántico, Stanhope comunicó al secretario de Hacienda (a quien se dirigía “Dear Pepe”) que el plan que originalmente habían concebido para llevar a cabo la “compra paulatina” de un bloque considerable de acciones ordinarias y preferentes ya no sería viable debido a que Speyer ya se les había adelantado con el fin de posicionarse en el Board del In-

23 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre 1902.

24 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre 1902.

25 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Camacho a Limantour, 25 de julio de 1902.

26 En el archivo particular del secretario de Hacienda se encuentra una copiosa correspondencia entre Limantour y los tres personajes clave mencionados. De estos contactos los que más sobresalen son los que sostuvo con Chandos Stanhope, quien incluso por encima del agente formal mexicano Luis Camacho, fue el que llevó la batuta de la operación. CEHM-CARSO. AJYL, Fondo CDLIV

27 CEHM-CARSO, AJYL, Fondo CDLIV: De Limantour a Camacho. 24 de Septiembre de 1902

28 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre 1902.

teroceánico e influir en la decisión de los directores una vez que se lanzaran los nuevos títulos. Asimismo convenció a Limantour de que su proyección inicial de buscar obtener el control de la empresa mediante 250,000 libras esterlinas no bastaría para alcanzar sus objetivos. Con base en cálculos cuidadosos de la estructura del capital de la compañía elaborados conjuntamente con Camacho, calculó que se requeriría de cuando menos el triple de esa cantidad para lograrlo, es decir de 750 000 libras.<sup>29</sup> Agradecido pero todavía más decepcionado, Limantour le respondió: “veo con sentimiento que no es posible hacer combinación alguna con el Ferrocarril Interoceánico, desde el momento que, el cálculo de Ud. excede y con mucho de la suma que yo creía suficiente para acometer la empresa”.<sup>30</sup>

Al momento de enterarse en julio sobre la oferta de las *debentures* del 4 ½ %, y la “posibilidad de conseguir el control de un solo golpe”, el notable británico informó oportunamente a Limantour de todos los movimientos de Speyer para hacerse de la nueva emisión del Interoceánico.<sup>31</sup> A partir del arranque y hasta el golpe final de la subasta se encargó de registrar y reportar las posiciones de los miembros durante las juntas del Board, identificando tanto a los que se inclinaban por Speyer como a aquellos más favorables hacia al gobierno. Frente a la oposición de dos de los más prominentes directores, el presidente del Interoceánico Hodgson y Houghton, junto con Camacho pudo convencer a los otros miembros de la Junta en Londres para postergar la aceptación de la oferta inicial de Speyer hasta que el gobierno mexicano no manifestara su postura.<sup>32</sup> Así, aunque todos estuvieron de acuerdo en que la oferta de los banqueros era favorable en términos estrictamente financieros por consideración a las autoridades mexicanas estuvieron dispuestos a esperar hasta octubre.<sup>33</sup> Con esto Limantour obtuvo el margen de tiempo indispensable para salvar la situación y, a fin de cuentas, superar en una “enconada disputa” por un “estrecho margen” en la subasta final a sus rivales.<sup>34</sup> En otro momento crítico de las negociaciones Stanhope previno a Limantour de no enterar “por el momento” a Guillermo Landa y Escandón de los pasos a tomar por el gobierno para así impedirle que interviniera en el asunto,<sup>35</sup> ya que, como él mismo señalaba, desconfiaba del último debido a sus conocidas ambiciones de enriquecimiento personal, así como su cercanía personal con Speyer. Al tiempo que Stanhope y Limantour maniobraban en torno al Interoceánico, ignorando aparentemente sus planes, Landa y Escandón le informó al secretario de Hacienda que había conversado con su amigo James Speyer sobre la posibilidad de que el gobierno comprara un paquete importante de las acciones preferentes del Nacional, señalando que como “habían hablado [...] algunas veces [...] sobre la importancia inmensa que sería para México el que el gobierno pudiese llegar a impedir que estas grandes empresas imitando lo que pasa en Estados Unidos se amalgamen y lleguen a ser absorbidas por un *trust* y – agregaba a [su] juicio el único modo de evitar ese peligro es el que el gobierno fuese tenedor de una fuerte cantidad del stock que da derecho a las votaciones”.<sup>36</sup>

29 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour 18 de junio de 1902.

30 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 14 de julio de 1902.

31 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, telegramas de Stanhope a Limantour, 21 y 22 de julio de 1902. De Stanhope a Limantour, 19 de agosto de 1902.

32 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 22 de julio de 1902.

33 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, telegrama de Stanhope a Limantour, 23 de julio de 1902. De Stanhope a Limantour, 20 y 24 de septiembre de 1902.

34 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Chandos Stanhope a Limantour, 8 de octubre de 1902. De Limantour a Stanhope, 17 de octubre de 1902.

35 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, cablegrama cifrado de Stanhope sin fecha.

36 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Landa y Escandón a Limantour, 6 de agosto, 10, 17 de septiembre y 15 de octubre de 1902.

El interés de estos dos personajes en el asunto no se limitaba desde luego a meras consideraciones estratégicas. Mientras Stanhope era un importante accionista del Interoceánico, Landa y Escandón lo era, aunque ciertamente en menor escala, del Nacional. Una vez realizada la operación a cambio de sus servicios sir Chandos fue compensado por Limantour con un pago nada desdeñable equivalente al .5% de la suma invertida por la Tesorería para comprar las *debentures*.<sup>37</sup> Como veremos más adelante, la estrecha colaboración entre Stanhope y Limantour, basada en claras ventajas recíprocas, continuó en los años posteriores y fue igualmente importante para completar las adquisiciones y realizar el plan que culminó en la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908.

Aproximadamente a tres semanas de concluida la compra del Interoceánico, Stanhope le comunicó a Limantour que los dos hermanos Speyer le habían manifestado que no le guardaban rencor al gobierno y que solo esperaban poder llegar a un nuevo acuerdo con el gobierno.<sup>38</sup> Esto en parte obedecía a los esfuerzos del Secretario de Hacienda “en suavizar las asperezas que deja siempre toda lucha y en evitar que se atribuyeran al gobierno intenciones de hostilidad o propósitos poco compatibles con la serenidad y el buen juicio con que debe obrar en todas sus cosas”.<sup>39</sup> No obstante, Limantour le advirtió a Camacho sobre el peligro de que el gobierno perdiera el control recién alcanzado de la empresa. Con el afán de “deshacerse de la tutela del gobierno”, Speyer podría seguir comprando acciones ordinarias y preferentes en el mercado y lo alertaba a “prever ese caso” para así “evitar que nos echen fuera”.<sup>40</sup> Además había que “tener presente dos acontecimientos susceptibles de debilitar nuestra posición:

Uno de ellos es el pago durante cinco años consecutivos del rédito íntegro a las *debentures*, porque entonces, el poder votante de éstas disminuirá a las 2/5 partes del que tienen en la actualidad, y el otro es la emisión de 150,000 libras restantes de las *debentures* de 4 ½ después del año de 1904 que naturalmente disminuirá la mayoría del Gobierno aumentando los títulos en circulación.<sup>41</sup>

Sin embargo, Limantour agregaba que en realidad los riesgos señalados no eran tan importantes, ya que en primer lugar le parecía bastante improbable que la empresa lograra realizar el pago del rédito íntegro en el tiempo y las condiciones acordadas, y en segundo “porque la emisión de 150 000 libras esterlinas restantes depende, en cierta manera de la Junta directiva, la cuál seguirá las inspiraciones del Gobierno”. No obstante, de cualquier forma subrayaba que “ni una ni otra circunstancia debe perderse de vista en el caso de que los señores Speyer persistan en su tenacidad, en su idea de hacerse a la larga del control del Interoceánico pues no les sería difícil crearnos dificultades con su preponderancia entre los acciones comunes y preferentes”. Por lo tanto recomendaba encontrar la manera de aumentar el control a disposición del gobierno, incluso comprando otros títulos con derecho a voto, sin que importara el que las acciones no tuvieran rendimientos “puesto que el objeto capital es la capacidad votante”. Asimismo, le solicitaba precisar, con el apoyo de los abogados de la compañía, las situaciones en las que el gobierno podría legalmente ejercer y las que se vería imposibilitado para hacer efectivo su derecho a voto. Finalmente, anticipando importantes desacuerdos en el seno de la Junta Directiva, le instruía seguir informándole sobre “la honorabilidad, aptitudes personales, relaciones de negocios e influencia de cada uno de los miembros de dicha junta, a fin de que les tomemos en cuenta oportunamente llegado el momento de las elecciones”.

37 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour 3 de octubre de 1902. De Limantour a Stanhope 7 de noviembre de 1902.

38 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 8 de octubre de 1902.

39 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 17 de octubre de 1902.

40 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 24 de septiembre de 1902.

41 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 2 de septiembre de 1902



Un par de semanas más tarde, el 8 de octubre, Camacho escribía a Limantour para comunicarle que en una conversación reciente con sir Chandos éste le había comentado que no percibía “el menor indicio de hostilidad o resentimiento [hacia el gobierno mexicano] por parte de [Speyer]”. Sin embargo añadía que al echarse “encima un fuerte paquete de Acciones Ordinarias y Preferentes del Interoceánico sin haber conseguido sus objetivos”, los financieros se encontraban

[...] ahora en un brete, sin saber cómo ni cuándo podrán salir de ellas sin perder dinero, y que por consiguiente, ya han de estar formando sus planes para las proposiciones de arreglo o convenio que puedan hacer al Gobierno, y que, por de pronto ya habían mandado al capitán Raoul a México, con el fin probablemente de sondar (sic.) a usted sobre el particular.<sup>42</sup>

Poco después, el 22 de noviembre Camacho respondía puntualmente a las distintas inquietudes planteadas por Limantour en su correo previo. La consulta realizada por Camacho con los abogados arrojaba que los 500 votos con los que contaba el gobierno no ofrecían suficientes garantías ya que “apenas” servían para incidir en “asuntos de carácter administrativo”. Por lo que coincidía con él en cuanto a

[...] la necesidad de fortalecer la posición del Gobierno adquiriendo el mayor número posible de votos efectivos en todo género de resoluciones, hasta llegar a reunir siquiera la cuarta parte de ellos. -Y agregaba- es evidente que no podemos pensar en hacernos de la mayoría de las acciones, puesto que Speyer Bros disponen de una buena parte de ellas; pero sí creo que con maña y paciencia podríamos llegar a adquirir una cuarta parte de la votación, en ordinarias y preferentes, que es lo que necesitamos para impedir cualquiera resolución contraria a los intereses del Gobierno que Speyer Bros pretendieran alguna vez forzar en cualquier asamblea general.<sup>43</sup>

Enseguida, tal como se lo había solicitado Limantour, informaba sobre las posiciones de los directores y volvía a identificar a Hodgson y Houghton como individuos honorables, pero seguían siendo “los dos más parciales hacia Speyer”.<sup>44</sup> Sin embargo, al igual que Stanhope, descartaba que por el momento Speyer pudiera realizar algún movimiento hostil al gobierno, ya que de hecho el financiero estadounidense había acudido al mismo Stanhope para que éste último viajara a México “con una misión pacífica”, la cual consistía en fungir como su representante para conferenciar sobre las cuestiones pendientes con el secretario de Hacienda. El que Stanhope haya sido escogido por Speyer resulta un tanto intrigante dadas las tensiones crecientes entre el empresario británico y los banqueros trasatlánticos.<sup>45</sup> Stanhope culpaba a Edgar Speyer, quien había convertido el asunto de la puja con el gobierno en un “asunto personal” y aún se encontraba bastante molesto por la derrota en la subasta, por el alto precio que había tenido que desembolsar Limantour por el control de la empresa (casi un millón de libras).<sup>46</sup>

El hecho es que entre fines de 1902 y principios de 1903, con la continua intermediación de Stanhope, Speyer y Limantour ya se encontraban negociando un posible “arreglo...por virtud del cual el control del Ferrocarril Interoceánico pase a la Compañía del Ferrocarril Nacional, y el Gobierno adquiera a su vez el control de esta última Empresa”. Sin embargo, en un principio las perspectivas de poder llegar a un arreglo eran poco halagüeñas.<sup>47</sup> Entre otros obstáculos se hallaba el que estos acercamientos se

42 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Camacho a Limantour, 8 de octubre de 1902.

43 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Camacho a Limantour, 22 de noviembre de 1902.

44 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Camacho a Limantour, 22 de noviembre de 1902.

45 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 2 de septiembre de 1903.

46 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 24 de septiembre de 1903 y 7 de noviembre de 1902.

47 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Camacho a Limantour, 2 y 9 de septiembre de 1902.

## ESTACIONES

daban en “mal momento”, debido a que, como explicaba Limantour, la depreciación aguda de la plata hacía casi imposible “el aumento de los gastos en oro del Gobierno”. Ante esta situación, Limantour temía que el acuerdo no se concretara y verse “en el caso de abandonar la idea”, lo cual, le confesaba a Camacho, “sería muy penoso” para él, pues estaba convencido de que

[...] la adquisición del control del Ferrocarril Nacional, que a su vez implicaría la del Ferrocarril Internacional y la del Interoceánico, sería una de las medidas más previsoras y benéficas que puede tomar el Gobierno Mexicano para el porvenir. Si a esto se agrega la facilidad de adquirir también la mayoría de las acciones del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, la posición del gobierno sería entonces muy fuerte, y le permitiría resistir con ventaja, a la influencia creciente de las demás Compañías de Ferrocarril.<sup>48</sup>

Y concluía decepcionado diciendo “en fin, ¡ante lo imposible qué se ha de hacer!”<sup>49</sup> En otra carta dirigida al británico unas semanas más tarde, Limantour se mostraba un poco menos pesimista. Le expresaba que por su “antigua amistad” había depositado en él la confianza para confesarle “algunas de [sus] preocupaciones y de [sus] esperanzas”. Reiteraba que seguía teniendo el “vivísimo deseo [...] de que se robustezcan la acción y la influencia del Gobierno Mexicano sobre las Empresas de Ferrocarriles, particularmente en vista de las grandes combinaciones que se están efectuando en Estados Unidos con las líneas férreas y navieras, para dominar los medios de transporte dentro de regiones cada día más extensas y apartadas”.<sup>50</sup> Desafortunadamente, añadía, “ciertos acontecimientos imprevistos, cuyas consecuencias pueden ser de suma importancia para este país”, habían obligado al gobierno “a desistir por ahora [subrayado en el original] del proyecto que hemos estado discutiendo”,<sup>51</sup> es decir, el arribo de un arreglo con los banqueros para combinar al Interoceánico con el Nacional. Esperaba que Speyer entendiera que la situación monetaria y financiera de México le impedían responder a su propuesta cuando aún estaba pendiente el pago de las 950,000 libras de *debentures* del Ferrocarril Interoceánico, y lo instaba a que los convenciera para que “no diesen paso alguno, durante cierto tiempo, ni contrajesen obligaciones con otras personas que alterasen substancialmente la situación actual del Ferrocarril Nacional, a fin de que si el gobierno puede aprovechar más tarde una oportunidad favorable sea factible todavía llegar a cabo alguna combinación sobre bases semejantes a las que “había discutido con Stanhope”. Asimismo, le suplicaba al británico que tranquilizara a Speyer “respecto a los propósitos del gobierno en materia de política ferrocarrilera, pues [...] el interés del gobierno, en tesis general, y en especial que tiene en el Ferrocarril Interoceánico, lo inclinará a buscar un acuerdo con el Ferrocarril Nacional, y a no hacer, mientras tanto, nada que pueda lastimar los intereses fundamentales de esta Compañía”. Se disculpaba con Stanhope porque los esfuerzos que había “hecho para obtener un resultado en este negocio que lo trajo a México” no hubiesen prosperado y, finalmente, le manifestaba tener “bastante confianza en que más tarde, acaso dentro de muy pocos meses, podremos llevarlo a feliz término, “una vez que se hubiese liberado de las grandes preocupaciones” que en ese momento lo agobiaban.<sup>52</sup>

En efecto, tal como anhelaba Limantour, a medida que transcurrieron los primeros meses de 1903 y la crisis monetaria se disipaba gradualmente fue mejorando el panorama para las finanzas del gobierno y, por tanto, para la realización de sus ambiciosos planes ferroviarios. Hacia finales de febrero y principios de marzo 1903 la emergen-

De Stanhope a Limantour, 13 de septiembre de 1902.

48 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV. De Limantour a Camacho 3 de enero de 1903.

49 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV. De Limantour a Camacho 3 de enero de 1903.

50 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV. De Limantour a Stanhope, 31 de enero de 1903.

51 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV. De Limantour a Stanhope, 31 de enero de 1903.

52 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV. De Limantour a Stanhope, 31 de enero de 1903.

cia ya no era tan grave lo cual le permitió presentarle a Speyer, desde luego mediante Stanhope, su contrapropuesta, la cual se basaba en dos condiciones sin las cuales no habría “ningún arreglo”: la primera obligaba la “adquisición inmediata del control absoluto del poder votante del Ferrocarril Nacional, o cuando menos del 45 % de los votos, y la segunda se refería a la “reducción considerable en los compromisos pecuniarios que tenga que contraer el gobierno para dicha adquisición, respecto de los que habría sido necesario que se echare encima según las combinaciones anteriores”. Y, finalmente, añadía que “si los señores Speyer y Cía. aceptan las bases de mis citadas y últimas proposiciones, entiendo que podemos llegar en muy pocos días a un acuerdo definitivo”.<sup>53</sup> Unos cuantos días después los banqueros aceptaron en principio los dos requisitos de Limantour, a lo que siguieron varios meses de intercambios sobre aspectos financieros específicos de la operación. Entrar en estos detalles, mucho de ellos bastante técnicos, sería complicado y nos distraería de los asuntos centrales que nos conciernen en este trabajo. Basta señalar por ahora que resultó particularmente difícil encontrar un esquema que le permitiera al gobierno adquirir un bloque de títulos que le diera el control del Nacional, sin que los costos “pecuniarios” de la compra se elevaran en el mercado. Para este fin, se ideó la división de las acciones comunes del Nacional en dos tipos, creándose aquellas que se transfirieron al gobierno y que sin tener derecho a dividendos contaban en los votos.

#### **IV. “Largas y muy laboriosas negociaciones”. La versión oficial de la segunda fase de la consolidación. 1906-1908.**

En su discurso ante el Congreso de la Unión pronunciado el 26 de diciembre de 1906, así como en su segundo y más extenso informe fechado el 28 noviembre de 1908, Limantour explicaba los motivos que impulsaron al gobierno a proseguir con su intervención en el sector al negociar el control el Ferrocarril Central, así como los objetivos, aspectos financieros y proyecciones a corto, mediano y largo plazos de la fusión de las distintas compañías y la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Tanto en su discurso de 1906 como en su informe de 1908 Limantour señalaba que con la adquisición del control del Interoceánico y del Nacional en 1903 había concluido la participación como accionista del gobierno en el sector, al abrigar

...la esperanza de que tal vez serían suficientes dichas medidas para poner coto a las tentativas de absorción de nuestras líneas, y de que por ende no fuese ya necesario llevar adelante, al menos en un porvenir inmediato, el único proyecto de dar completa y definitiva seguridad a los intereses nacionales, que era el de la adquirir también el control del Ferrocarril Central Mexicano.<sup>54</sup>

Por lo tanto, el secretario de Hacienda decidió inicialmente mantener una posición vigilante y “actitud expectante [...] mientras no se produjeran nuevas manifestaciones de una tendencia absorbente de parte de los sistemas ferroviarios vecinos a los nuestros”.<sup>55</sup> Asimismo, decía haber procurado aminorar, mediante su intervención, los conflictos que seguían presentándose entre el Nacional y el Central.

Sin embargo, en los primeros meses de 1906 el secretario de Hacienda ya se encontraba negociando los términos para la compra y posible fusión del Central con sus acreedores y accionista mayoritarios. La situación financiera del Central era cada vez más precaria. Todo indicaba que de no llegar a un acuerdo con sus acreedores para reestructurar sus compromisos en el corto plazo, la compañía caería inevitablemente

<sup>53</sup> CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 16 de febrero y 7 de marzo de 1903

<sup>54</sup> SHCP, “Informe”, 1908.

<sup>55</sup> SHCP, “Informe” 1908.



## ESTACIONES

en la bancarrota. Su fondo de reservas se hallaba agotado, su deuda flotante había aumentado de manera considerable y, como si esto no fuera suficiente, enfrentaba vencimientos de su deuda consolidada por una cantidad de más de cien millones de dólares en 1910 y 1911.

Estos problemas financieros del Central obligaron a Limantour a volver a intervenir en el sector. El secretario de Hacienda argumentó que pese a sus iniciales expectativas y promesas no podía permanecer pasivo ante la posibilidad del colapso financiero del principal ferrocarril y la mayor empresa de México. Dicho suceso, en su opinión, dañaría severamente la frágil estabilidad recién alcanzada en el sector, así como el crédito nacional. El secretario de Hacienda subrayaba que la insolvencia del Central lo hacía muy vulnerable a cualquier intento de ser absorbido y controlado por alguno de los grandes sistemas ferroviarios estadounidenses y/o por un sindicato financiero con propósitos primordialmente especulativos.

Por lo tanto, Limantour estimaba que evitar la bancarrota de la compañía era indispensable para resguardar la “autonomía de nuestros ferrocarriles [y así] poner al país a cubierto de las fatales consecuencias que le habría acarreado la absorción inevitable de sus grandes vías de comunicación por algunas de las empresas ferroviarias de la República vecina”,<sup>56</sup> así como proteger el crédito nacional. En cuanto al primer “peligro”, es decir el de la voracidad de los *trusts* estadounidenses, en su informe de 1908 Limantour señala con vehemencia:

No hay persona medianamente impuesta de las tendencias manifestadas en los últimos lustros por las gigantescas empresas de diverso género en los Estados Unidos del Norte, que considere ilusorio el peligro de que nuestras principales arterias de tráfico pasasen a poder de alguno de los sistemas de ferrocarriles americanos. Sin necesidad de acudir a hechos concretos relacionados con diversas tentativas de esa índole, que resultaron frustradas por causas independiente de la voluntad de sus autores, basta ver, para persuadirse de dicho peligro, lo que pasa allende de nuestras



Imagen tomada del libro *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895, hasta el 31 de diciembre de 1899*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1900. Fondo Amorós Denegre. Biblioteca especializada-CEDIF/CNPPCF/CNCA

fronteras, donde se realizan a diario combinaciones cuyo objetivo fundamental es la dominación de unas empresas por otras, la explotación sin freno de industrias más o menos monopolizadas, y la constitución de grandes entidades manejadas por unos cuantos individuos en cuyas manos se encuentra, de hecho, la suerte económica de extensas regiones y que, por lo mismo, ejercen una influencia poderosísima en la política de su país. Parece inútil, por tanto, con presencia de los ejemplos que tenemos a la vista, puntualizar las consecuencias desastrosas que acarrearían para México, así la explotación de nuestras líneas férreas a favor de las extranjeras bajo cuya dependencia llegasen a caer, como la presión que ejercitarían esas poderosas entidades sobre los negocios públicos de más importancia.<sup>57</sup>

Pero, además, el gobierno ahora contemplaba como nuevo propósito fusionar los dos sistemas troncales principales con el fin de aprovechar las economías administrativas-operativas de la consolidación y “facilitar la reorganización financiera de las compañías respectivas que, por carecer de elementos pecuniarios y del crédito indispensable para proporcionárselos, se hallaban hasta cierto punto incapacitadas para seguir extendiendo sus líneas y para desarrollar con ellas las riquezas nacionales del país”.

A lo largo de 1906, Limantour sostuvo varios encuentros en Nueva York y otros centros financieros de Estados Unidos y Europa con los banqueros y accionistas mayoritarios del Nacional y del Central “con el objeto de consolidar las líneas de estas dos empresas y de crear al efecto una compañía mexicana”, domiciliada en la capital. Las negociaciones se complicaron debido a que las “personas” involucradas en ambas empresas “estaban profundamente divididas en intereses, en tendencias y en ideas”. Finalmente, “después de largas y muy laboriosas negociaciones”,<sup>58</sup> en diciembre de 1906 Limantour concretó un acuerdo con los diversos grupos de accionistas, banqueros, emisores de títulos, así como acreedores de ambos lados del Atlántico. El 26 del mismo mes, con la comparecencia del secretario de Hacienda para explicar las razones de la iniciativa del ejecutivo, los diputados aprobaron la Ley sobre incorporación de los Ferrocarriles Nacional y Central Mexicano. El 6 de julio de 1907 el presidente Díaz expidió el decreto de constitución de los Ferrocarriles Nacionales de México. El pánico en los mercados financieros internacionales y la contracción económica resultante de ese año demoró la operación que finalmente pudo llevarse a cabo el 28 de marzo de 1908.

En su informe de 1908, Limantour presumía que sin hacer desembolso alguno, simplemente con el canje de sus acciones del Nacional (por las cuales el Tesoro había erogado casi nueve millones de dólares o 22 millones de pesos) y el otorgamiento de su garantía a los bonos de segunda hipoteca de los Ferrocarriles Nacionales de México, el gobierno mexicano había logrado convertirse en el accionista mayoritario del nuevo *holding* de propiedad mixta, que controlaba directa e indirectamente a tres de las cuatro troncales del país (con excepción del Ferrocarril Mexicano), así como otras líneas de importancia secundaria que sumaban aproximadamente once mil kilómetros. Anticipándose a sus críticos, Limantour subrayaba que la garantía gubernamental era meramente “nominal” ya que la estructura financiera de la empresa estaba calculada para que ésta tuviese un margen cómodo para cubrir sus costos fijos y generar utilidades con base en las proyectos del aumento probable del tráfico y los ingresos por un lado y la disminución de los costos de operación como resultado de las economías de la consolidación por el otro.

57 SHCP, “Informe”, 1908.

58 SHCP, “Informe”, 1908.

## V. Del conflicto a la frágil colaboración y armonización de intereses. Limantour y los capitalistas extranjeros en la segunda etapa de la consolidación ferroviaria. 1904-1908.

*Henry Clay Pierce: ¿el indomable domesticado?*

Como vimos en la sección anterior, Limantour, según su versión oficial de los acontecimientos, pensaba hacia fines 1903 que con la adquisición del control del Interoceánico y del Nacional, el gobierno disponía ya de un instrumento suficientemente eficaz para impedir la monopolización de las líneas, pero también útil para evitar las rivalidades ruinosas y armonizar las relaciones entre las principales empresas e inversionistas ferroviarios en México. Sin embargo, reportaba que en lugar de disminuir las tensiones y los problemas en el sector, como había esperado que sucediera, éstos se agudizaron de 1903 a 1906.

Existe evidencia para confirmar lo anterior, ya que, en efecto, el principal inversionista del Central, Henry Clay Pierce, consideraba que al volverse accionista mayoritario del Ferrocarril Nacional, el gobierno se estaba convirtiendo en aliado de Speyer y por tanto en uno de sus adversarios. Varios sucesos ocurridos entre 1902 y 1905 reforzaron esta percepción. Uno de los primeros puntos de contención fue el caso de las dificultades surgidas desde 1902 en relación a la construcción de la línea de Tuxpan a Manzanillo y en particular la exigencia de Pierce y sus aliados para que se les otorgara subsidios y franquicias equivalente al que se estaba pagando a otras líneas interoceánicas, como el Ferrocarril de Tehuantepec (en el que se encontraba involucrado como socio del gobierno uno de sus principales rivales, el contratista británico sir Weetman Pearson). El Secretario de Comunicaciones Francisco Mena ya había reportado que a raíz de este asunto, Pierce sentía que el gobierno tenía al Central “boycoteado”.<sup>59</sup> El momento más álgido ocurrió, cuando aprovechando una maniobra del empresario petrolero que afectaba los rendimientos de un grupo de tenedores de *Income Bonds*, entre los que se encontraban Speyer y otros grandes financieros de ambos lados del Atlántico, éstos presionaron para que se reorganizaran de manera global de las finanzas del Ferrocarril Central. Su intención de fondo era apoderarse del control del sistema. Esta campaña de sus rivales, entendiblemente vista por Pierce como una agresión inaceptable, coincidió con el rechazo de las autoridades porfiristas y en especial de Limantour, a la iniciativa del empresario estadounidense de llevar a cabo una reforma importante a los estatutos con la que pretendía garantizar su control de la Junta Directiva de la compañía. En 1904, Limantour se resistió a extenderle a la compañía del Central una prórroga ante el incumplimiento de los plazos.<sup>60</sup>

Mientras tanto, como resultado de la sobre-expansión del sistema, pese a que desde 1904 registraba incrementos significativos en el tráfico de carga e ingresos brutos, las condiciones financieras del Central empeoraban rápidamente, y en 1906, ante la inminente suspensión de pagos de la compañía, el comité formado para proteger a los tenedores europeos y estadounidenses de los *income bonds*, encabezado por Speyer, estaba preparando una nueva ofensiva. En breve, estaban listos para ejercer sus derechos legales para tomar posesión del Central como herederos de los bonos de primera hipoteca al momento de declararse insolvente. Asimismo a través de uno de sus miembros más prominentes, Edgard L. Andrews, propusieron a Limantour un acuerdo para que el gobierno aprovechara “esta tan favorable oportunidad” y se adueñara junto con ellos del Central. De aceptar su oferta, anticipaban que con la participación de

59 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Pablo Martínez del Río, 24 de julio de 1902, De Martínez del Río a Limantour, 26 de julio de 1902. Del secretario de Comunicaciones general Francisco Z. Mena a Limantour, 24 de julio de 1902, De Limantour a Mena, 23 de julio de 1902.

60 Arturo Grunstein Dickter, “Railroads and Sovereignty”, *op. cit.*, pp. 172-183.



los financieros el gobierno podría adquirir la mayoría de las acciones del Central a un “precio muy moderado”.<sup>61</sup> Esas serían, entre otras, las ventajas de que el gobierno y los inversionistas involucrados cerraran filas frente a Pierce.

Pese a la insistencia de Andrews, Limantour decidió rechazar sus propuestas<sup>62</sup> y prosiguió las conversaciones con los distintos grupos de capitalistas extranjeros, incluidos los accionistas mayoritarios del Central, es decir Pierce y sus colaboradores, en busca de un amplio acuerdo para la fusión y consolidación de las principales líneas del país.<sup>63</sup>

Así pues, el secretario de Hacienda no exageraba al manifestar la magnitud de las dificultades a las que se tuvo que enfrentar en las negociaciones, pues, en efecto, como narraba en su reporte oficial, “las personas” involucradas en las distintas empresas “estaban profundamente divididas en intereses, en tendencias y en ideas”.<sup>64</sup> Es cierto que los principios generales para un acuerdo ya habían sido propuestos por Speyer a Limantour mediante Stanhope desde febrero de 1906.<sup>65</sup> El objetivo básico sería “amalgamar” todas las grandes líneas mexicanas, no sólo a las troncales norte-sur, el Nacional y al Central, sino también a las del golfo, el Interoceánico y el Mexicano.<sup>66</sup> A cambio de garantizar la deuda, el gobierno tendría el control de la nueva empresa, sin embargo, a medida que avanzaba el año fueron apareciendo distintas desavenencias y desconfianzas entre las partes, hasta que a mediados de agosto de 1906, en una misiva confidencial dirigida al presidente Porfirio Díaz, el secretario de Hacienda señalaba que el obstáculo principal para llegar a un arreglo definitivo para la consolidación era “la posición personal de Mr. Pierce, que querría seguir ejerciendo como hasta hoy su influencia dominante en el manejo del Ferrocarril, lo que como es natural no me ha parecido juicioso admitir”.<sup>67</sup> En la correspondencia de Limantour se encuentran otros documentos que ponen a descubierto la obstinación desplegada por Pierce y su yerno Eben Richards, quien fungía como vicepresidente del Central y quien también participó en las pláticas. Así, en septiembre de 1906, Pierce, Richards y sus financieros de confianza Landerburg-Thalmann, le propusieron a Speyer y a Limantour un ambicioso plan. Se trataba nada menos que de organizar una “compañía mexicana controlada por el gobierno que fuera propietaria de **todos** los ferrocarriles en México empezando por el sistema del Nacional y el del Central”, pero que sería “operada”, mediante un contrato, “por Pierce o una pequeña empresa incorporada y controlada por él mismo en Estados Unidos”. “A cambio de un pago razonable por los servicios realizados”, la administración se encargaría de entregar los ingresos netos a la compañía mexicana para distribuir “intereses y dividendos”.<sup>68</sup> Según Richards, Speyer ya había aceptado en principio esta propuesta, ya que a su parecer era factible y no implicaba obstáculo alguno para la emisión de los títulos (acciones y bonos) de la nueva empresa. Esto no era sorprendente ya que en términos generales correspondía con la propuesta original que le había presentado Speyer a Limantour unos meses antes (pero posiblemente desconocida por Pierce). Según Richards, el banquero neoyorkino “solamente” tenía algunas

61 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Andrews a Limantour, Abril 24 de 1906.

62 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Andrews, 7 de mayo de 1906.

63 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Andrews, 6 de febrero de 1906.

64 SHCP, “Informe”, 1908.

65 En lo que fueron los primeros acercamientos de las negociaciones, Speyer a través de Stanhope, intentó sondear la posibilidad de que Limantour se interesara en una operación para la amalgamación de todas las líneas principales. CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 3 de febrero de 1906.

66 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV De Limantour a Stanhope, 16 de agosto de 1906.

67 Colección Porfirio Díaz, (CPD) Universidad Iberoamericana. vol.XXI, legs. 10296-10298, De Limantour a Díaz, 15 de agosto de 1906.

68 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV De Richards a Limantour, 12 de septiembre de 1906.

reservas en relación con la naturaleza de la compañía operadora.<sup>69</sup> Aceptaba que “en cualquier arreglo con el gobierno mexicano y otros ferrocarriles, el señor Pierce tendría derecho a seguir controlando” la parte correspondiente “al Ferrocarril Central, pero el señor Speyer no veía justificación alguna” para traspasarle a sus “manos [...] la dirección de los asuntos del Nacional”. Richards respondió que estas objeciones partían de una comprensión errónea del plan presentado. En realidad se proponía que “a cambio de garantizar los bonos de segunda hipoteca”, el gobierno mexicano adquiriera la mayoría de las acciones del Ferrocarril Central, pero “le dejara el control de esa propiedad a Pierce por algunos años”. Sin embargo, Richards agregaba que en su esquema no se dejaba de contemplar el objetivo central de Limantour y el gobierno consistente en “mexicanizar **todos** los ferrocarriles de México, y en reunirlos en parte para fines de economías de operación pero, más que eso, para que pasaran a ser propiedad de la nación controlada por el gobierno en el interés del pueblo mexicano”.<sup>70</sup> Gradualmente, todas las líneas, incluidas el Interoceánico, el Nacional, el Central y El Mexicano, desaparecerían para ser absorbidas por el nuevo consorcio gubernamental. Aunque reconocía la gran influencia de Speyer en el Nacional, le recordaba que después de todo era el gobierno el que tenía ahora el control del mismo. Además, señalaba, no había sido Pierce sino el mismo Limantour quien había sugerido en primera instancia entregarle la administración del sistema. Speyer cometía una “gran equivocación” al concentrarse en “las personalidades involucradas en el asunto”, es decir en pensar que estaba “entregándole el Ferrocarril Nacional, en el cual tenía influencia personal, al Central, en el que Pierce contaba con la misma”. Hasta donde él estaba enterado, el gobierno mexicano no tenía planes de establecer una oficina burocrática para la operación del sistema, por lo que “no existía nada más natural que durante un período de tiempo, digamos, de cinco años” la administración estuviese “bajo un contrato razonable a cargo del único grupo cuyo interés se encuentra exclusivamente en las acciones de la mayor de las empresas ferroviarias del país, y que en los últimos cinco años ha trabajado tan arduamente en la mejora de dicha propiedad, con [...] gran éxito”. Pese a estos señalamientos, según Richards había resultado “muy difícil alejar a Speyer” de su insistencia en que en la Junta de Directores estuviesen representados equitativamente sus intereses y los de Pierce, cuando su objeción de fondo al plan seguía estando “basada solamente en consideraciones personales”. En vista de estas fricciones y complicaciones sobre cuestiones calificadas por Richards como “inmateriales”, con el fin de agilizar el arribo a un acuerdo con el gobierno, recomendaba a Limantour excluir por el momento a los banqueros de las negociaciones. Estaba convencido de que una vez que se concretara entre ellos un plan general, Speyer y los otros financieros “gustosamente” se unirían para afinar los detalles.<sup>71</sup>

*“Recíproca desconfianza”. Tensiones persistentes entre socios, colaboradores y rivales.*

Henry Clay Pierce tenía buenas razones para pensar que existía una poderosa coalición de intereses en su contra, y que muchos de sus enemigos estaban ligados al Ferrocarril Nacional. Sin embargo, se equivocaba al suponer que todo era armonía entre Speyer y Limantour. Hay claras pruebas de que también existían tensiones importantes entre los socios del Nacional en torno a algunas cuestiones importantes. Entre éstas se encontraban los términos para la reorganización financiera del Nacional, “motivo de largas y no muy agradables discusiones”.<sup>72</sup>

69 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV De Richards a Limantour, 12 de septiembre de 1906

70 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Richards a Limantour, 12 de septiembre de 1906.

71 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Richards a Limantour, 12 de septiembre de 1906.

72 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 23 de febrero de 1906. ver también CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Brown a Limantour 3 de marzo de 1906.

Limantour se había resistido a aceptar las pretensiones tenazmente sostenidas por Speyer para que el gobierno garantizara “el capital y los intereses de los [nuevos] títulos que se emitan”, así como para que el secretario de Hacienda asumiera la presidencia de la compañía, “para comprometer la responsabilidad del gobierno en la explotación de las líneas”. Como ya lo había manifestado en varias ocasiones, “había tenido precisamente la convicción contraria: esto es, que debía a todo trance evitarse que el gobierno interviniera en la administración de los ferrocarriles, ya sea de una manera directa o indirecta”. Además Limantour se encontraba bastante molesto con el financiero por su “tendencia [a querer] convertirse en el hombre indispensable para todos los negocios financieros de México, y para tal efecto, procurara a cada paso estorbar a los que pueden hacerle sombra, y trata a la vez de infundir a todo el mundo la creencia de que nadie tiene mejores relaciones que él con el gobierno”.<sup>73</sup> A su juicio, las gestiones de Speyer en el sector ferroviario mexicano estaban motivadas “no sólo por su voraz apetito en materia de negocios, sino también porque teme que se levanten poderosos rivales”.

Al igual que con Pierce, las fricciones entre Limantour y sus colaboradores más cercanos por un lado, y Speyer por el otro, continuaron casi hasta el final de las negociaciones. Así pues, a fines de junio, Stanhope opinaba “sin titubeos que era más probable que los [hermanos James y Edgar] Speyer actuaran como un obstáculo que cualquier otra cosa en la fusión”.<sup>74</sup> Según le informaba a Limantour su relación de trabajo con Speyer estaba al punto de la ruptura y añadía que existía una fuerte desconfianza entre James Speyer y él. En vista de que “Speyer seguía aplicado a su juego desleal, y Pierce y Richards sin hacerle caso a Thalmann se encaminaban por el camino de la locura, las probabilidades de llevar a cabo la fusión en el corto plazo eran bastante remotas”.<sup>75</sup> Mientras tanto recomendaba que el gobierno mexicano, sin conocimiento de Speyer, “hiciera algo para que el Interoceánico se asegurara el control de su rival, el Ferrocarril Mexicano”. Un par de días después, Limantour igualmente frustrado, reportaba de su lado que “absolutamente nada hay de nuevo sobre el asunto [de la fusión] [...] los interesados se tienen recíproca desconfianza y tratan de excluirse unos a otros”.<sup>76</sup> En cuanto a la sugerencia sobre el Ferrocarril Mexicano, prefería por el momento no hacer ningún movimiento.

En su respuesta, Stanhope le informaba que tal como había anticipado, a raíz de la “actitud de espera” que Speyer había asumido frente a Pierce, la cual a su parecer no sólo era “errónea” sino incluso “ridícula”, su asociación con los banqueros finalmente había concluido. La reticencia de Speyer para actuar conjuntamente con los financieros de Pierce, Landerburg Thalmann prácticamente imposibilitaba arribar en un plazo razonable a un acuerdo. Si se hubieran comprometido a colaborar entre ellos y con Limantour, el último “evidentemente ya contaría con una pistola apuntada a la cabeza de Pierce”. Y remataba: “Naturalmente todo esto es factible si Speyer y Thalmann trabajaran juntos, pero cómo suele ocurrir James es el verdadero obstáculo y hasta que le tuerzas el cuello y te deshagas de él nunca habrá paz”.<sup>77</sup>

Temía, sin embargo, que de cualquier manera “se requeriría de una cantidad de dinero importante para [al igual que con Speyer] deshacerse también de una vez por todas de Pierce, ya sea a través de la compra de sus acciones o para construir líneas

73 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 23 de febrero de 1906.

74 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 28 de junio, 26 de julio de 1906.

75 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 28 de junio de 1906.

76 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 30 de junio de 1906.

77 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 5 de julio de 1906.

competidoras del Central con el fin de tronarlo”.<sup>78</sup> Consideraba que primero de forma diplomática debía dársele a Pierce un plazo de no más de diez semanas para que entregase suficientes acciones del Central a un precio accesible que le permitiera al gobierno tener control del sistema. De no acceder, entonces debía desatarse una campaña ofensiva por parte del Nacional. Mientras se le dejase continuar presentando propuestas y planes absurdos nada se alcanzaría. Siempre y cuando “mostrara disposición de entrar al juego así como de venderle al gobierno el control del Central se le podrían ofrecer términos favorables, con la indicación de que si no acepta saldría bastante lastimado”.<sup>79</sup> Curiosamente el británico expresaba que conocía “las delicadas inclinaciones” del secretario de Hacienda a no usar el poder del gobierno, “pero --agregaba-- seguramente, existen límites”. A contracorriente de los preceptos liberales ortodoxos de su tiempo, Stanhope aleccionaba a Limantour, señalándole que:

Quando quieren conseguir un objetivo ligado al bien común, otros países no dudan en hacerlo. Ahí está nuestro propio caso en Inglaterra donde los municipios han tomado compañías de tranvías sin desembolsar pagos liberales a sus dueños originales. Es generalmente aceptado que un país puede comprar sus ferrocarriles y sus propietarios originales tienen que ceder si ese es el deseo de la autoridad nacional.<sup>80</sup>

En otro asunto relacionado, Stanhope vislumbraba importantes obstáculos para incluir al Ferrocarril Mexicano en la gran fusión entre los que se encontraban la resistencia de los inversionistas británicos a aceptar títulos estadounidenses en los que poco confiaban, a cambio de sus antiguas acciones y bonos, así como la existencia de importantes trabas legales de la concesión original. Por otro lado, insistía en que, tratándose de dos empresas británicas encontraba más probable alcanzar un acuerdo bilateral entre el Interoceánico y El Mexicano. Stanhope había entablado varias pláticas con los directores de las dos líneas del golfo, e incluso comenzó a diseñar con Edgar Speyer un plan para lanzar una nueva emisión de acciones preferentes que le diesen el control de las dos empresas al gobierno.<sup>81</sup> Al igual que Limantour, Stanhope veía en ese momento la consolidación de todas las líneas como una “operación excesivamente difícil”, por lo que consideraba más viable primero fusionar a los dos pares de compañías de la misma nacionalidad. Así pues, la empresa integrada por los ferrocarriles ingleses podría convertirse en “el núcleo o plataforma de la gran fusión, y sus títulos serían creados de tal forma para que absorbieran los ferrocarriles americanos más tarde”.<sup>82</sup> Sin embargo, la propuesta de Stanhope se estrelló una y otra vez con la oposición intransigente de algunos de los directores de El Mexicano. Ante esta realidad, se planteó un esquema para operar las dos líneas conjuntamente, pero incluso este proyecto menos ambicioso no prosperó. Finalmente, en medio de las negociaciones con James Speyer y Henry Clay Pierce, Limantour terminó por desechar “por completo [...] la idea de procurar un arreglo de explotación entre las dos líneas” y se inclinó por una política significativamente más agresiva frente a esta empresa. Así, le informó a Stanhope que de ser necesario invertiría en el Interoceánico “todo el dinero necesario para hacer una competencia dura al Ferrocarril Mexicano”. En su mente estaba claro que las opciones para El Mexicano se reducían a dos: “O fusión o guerra”.<sup>83</sup>

78 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 5 de julio de 1906.

79 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 5 de julio de 1906.

80 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Stanhope a Limantour, 5 de julio de 1906.

81 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 21 de agosto de 1906.

82 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Stanhope, 21 de agosto de 1906.

83 CEHM-CARSO. AJYL Fondo CDLIV, De Limantour a Camacho, 20 de noviembre 1906.

El conflicto con la antigua empresa británica quedó pendiente y volvió a estallar instigado por Limantour durante 1909-1910. Aprovechando las ventajas de su conexión privilegiada con las otras líneas troncales, el Interoceánico desató una nueva ronda de competencia por pasajeros y carga que finalmente concluyó en los términos deseados por el secretario de Hacienda con un amplio



Todavía hacia el final de las negociaciones para la consolidación, la tirantez entre Speyer y Limantour se agudizó a raíz de la insistencia persistente del primero para obtener la garantía del gobierno sobre la deuda de la nueva empresa, la cual en primera instancia quería se aplicara a los bonos de primera hipoteca. Aún a principios de diciembre y a escasos días de alcanzar el gran acuerdo definitivo, Limantour se resistía a ceder a dichas pretensiones preocupado por “el efecto que pudiera causar tal garantía sobre el crédito público de la Nación”, y aún guardaba “esperanza” de que los banqueros se convencieran de que “el derecho de *foreclosure* de los tenedores de bonos es el medio más eficaz que pueden tener para que el gobierno interviniese e hiciese los pagos a que hubiera lugar”, y que consistieran “en que se suprima lisa y llanamente toda alusión a la garantía referida. De lo contrario --añadía-- temo que surjan serias dificultades que prologarán indefinidamente las negociaciones”.<sup>84</sup>

A pesar de estos incesantes dimes y diretes, las conversaciones entre las partes continuaron hasta fin de año. Finalmente, como narra Limantour, gracias a sus esfuerzos conciliatorios, junto con las atractivas ventajas ofrecidas a los distintos inversionistas, principalmente la revalorización de las acciones y bonos de las compañías fusionadas, así como la garantía gubernamental a la deuda de segunda hipoteca concedida al final por el secretario de Hacienda, se concretó el acuerdo básico para la consolidación. Esto no significaba, sin embargo, que las tensiones y el potencial de serios conflictos hubiesen desaparecido por completo del escenario ferroviario mexicano en el ocaso del porfiriato.

## VI. A manera de epílogo. Los Ferrocarriles Nacionales de México en la Revolución

Con la consolidación, al igual que muchos otros capitalistas estadounidenses y europeos, Pierce obtuvo una importante revalorización de sus inversiones así como la presidencia y el derecho de nombrar seis de los directores de la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México de Nueva York. No obstante, era un hecho innegable que había perdido el dominio que hasta ese momento había tenido de manera independiente sobre el que había sido el sistema ferroviario más importante del país, y que ahora tendría que compartir el control de los Ferrocarriles Nacionales de México con el gobierno y algunos de sus antiguos rivales del sector financiero, encabezados por James Speyer. Además, nunca se conformó con el hecho de que la empresa firmara nuevos contratos de abastecimiento de combustibles y lubricantes con sus contrincantes de la Huasteca Petroleum (Doheny) y El Águila (Pearson).<sup>85</sup>

Por esta razón, en función de sus propios planes y objetivos, Pierce juzgaba que la consolidación había perjudicado más que beneficiado sus intereses en México. Así pues, en un principio aceptó los términos ofrecidos por la operación de Limantour para luego aprovechar la coyuntura política de la crisis del régimen y la caída de Díaz así como el ascenso de Madero para tratar de recuperar e incluso mejorar sus posiciones privilegiadas en el sector.<sup>86</sup> Sus intenciones continuaron durante los breves gobiernos

---

acuerdo o “pool” de tráfico entre el Interoceánico y El Mexicano. Ver Arturo Grunstein Dickter, “Railroads and Sovereignty”, *op. cit.*, pp. 248-255. Se encuentra correspondencia interesante al respecto en la correspondencia de Limantour, CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, De Brown a Limantour, 24 de junio, 2 de julio, 30 de septiembre de 1909.

84 CEHM-CARSO, AJYL Fondo CDLIV, Carta de Limantour a Pablo Martínez del Río, 9 de diciembre 9 de 1906.

85 Al respecto vale la pena revisar el interesante artículo de John Skirius en el que presenta evidencia que si bien no es del todo definitiva si apunta hacia la veracidad de una aportación financiera de Pierce a la causa maderista. John Skirius, “Railroad, Oil and Other Foreign Interests in the Mexican Revolution, 1911-1914”, *Journal of Latin American Studies*, XXV, 2003, pp. 25-51

86 *Idem*.

de Madero y Huerta, y aún se mantenían vivos con el triunfo de las fuerzas constitucionales. Difundió intencionalmente el rumor de que sus adversarios estadounidenses habían coadyuvado a la caída de don Porfirio, y que sus rivales británicos estaban detrás del golpe del usurpador Huerta. Cuando la Suprema Corte de su país decidió separar a la Waters-Pierce de la Standard Oil se encontró con mayor libertad para atacar a los intereses de los Rockefeller al promover la acusación de que el temido *trust* petrolero de su país había financiado la rebelión maderista a cambio de ricas concesiones petroleras. El historiador Jonathan Brown acierta al concluir que más que a defender sus inversiones petroleras estas acciones de Pierce estaban encaminadas a proteger, y de ser posible ampliar, su posición en el sistema ferroviario mexicano.<sup>87</sup> En medio de la violencia revolucionaria, Pierce no dejó de pelear intensamente para desplazar a los científicos y elementos cercanos a lord Cowdray de la Junta de los Ferrocarriles Nacionales de México, e incluso pretendió acordar con Carranza la separación regional del sistema para quedarse con el control de la sección más valiosa del norte del país.<sup>88</sup> Sin embargo, dichas esperanzas se vieron en última instancia frustradas cuando en 1914 el “Primer Jefe de la Revolución” decretó la incautación de la empresa, a la que rebautizó temporalmente con el nombre de Ferrocarriles Constitucionalistas.

## Fuentes de Archivo

Archivo General de la Nación (AGN) Galería 5-SCOP-Ferrocarriles.

Colección Porfirio Díaz (CPD)-Universidad Iberoamericana (UIA).

Centro de Estudios de Historia de México (CEHM)- CARSO- fondo CDLIV. ARCHIVO JOSÉ YVES LIMANTOUR-

## Bibliografía

Bell, Edward I, *The political shame of Mexico*. New York, McCride, Nast and Co., 1914.

Brown, Jonathan C., *Oil and Revolution in Mexico*. Berkeley y Los Ángeles, University of California Press, 1993.

Bulnes, Francisco, *El verdadero Díaz y la Revolución*. México, La editorial Hispano-Mexicana, 1920.

Coatsworth, John, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*. México, Editorial Era, 1984.

Cuellar, Alfredo B., *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1935.

Díaz Dufoo, Carlos, *Limantour*. México, Editorial Eusebio Gómez de la Puente, 1910.

Esquivel Obregón, Toribio, *Mi labor al servicio de México*. México, Editorial Botas, 1934.

Fuentes Díaz, Vicente, *El problema ferrocarrilero de México*. México, Edición del autor, 1951.

González Roa, Fernando, (1915) *El problema ferrocarrilero y la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Carranza e Hijos impresores, 1915.

<sup>87</sup> Jonathan Brown, *Oil and Revolution in Mexico*. Berkeley y Los Ángeles, University of California Press, 1993,

<sup>88</sup> Skirius, “Railroad, Oil and Other Foreign Interests”.

Grunstein Dickter, Arturo, "Estado y ferrocarriles en México y Estados Unidos, 1890-1911", en *Secuencia*, nueva época, núm. 20, mayo-agosto, 1991, pp.79-105.

Grunstein, Dickter, Arturo, "Railroads and Sovereignty: Policymaking in Porfirian Mexico", tesis de doctorado. Los Ángeles, The University of California at Los Angeles, 1994.

Grunstein, Dickter, Arturo, "¿Competencia o monopolio? Regulación y desarrollo ferrocarrilero en México, 1885-1911", en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coordinadores) *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950), Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996, pp.167-221.

Grunstein, Dickter, Arturo, "Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913) ¿Era necesaria la consolidación monopólica", en Carlos Marichal y Mario Cerutti, comps., *Historia de las grandes empresas en México*. México, Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México, en 1997, pp.65-106.

Grunstein, Dickter, Arturo, "From Imperialism to Postimperialism: An Early Mexican Response to Transnational Capitalism", en David G. Becker y Richard Sklar, *Postimperialism and World Politics*. Westport Connecticut y Londres, Praeger, 1999, pp. 253-282.

Gurza, Jaime, *La política ferrocarrilera del gobierno*. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas del Palacio Nacional, 1911.

Katz, Friedrich, *La guerra secreta en México*, vol. 1. *Europa, Estados Unidos y la Revolución mexicana*. México, Editorial Era, 1982.

Kennan, George, *E. H. Harriman: Railroad Czar*. Nueva York, Cosimo Classics, 2005.

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

Limantour, José I., *Apuntes sobre mi vida pública*. México, Editorial Porrúa, 1965.

Loria, Francisco, *Lo que ha sido y debe ser la política ferrocarrilera de México*. México, Tipografía de México, 1914.

Macedo, Pablo, *La evolución mercantil, comunicaciones y transportes, la hacienda pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*. México, J. Balleca y Cía., 1905.

Mercer, Lloyd J., *E. H. Harriman: Master Railroader*. Boston, Twayne Publishers, 1985.

Meyer, Lorenzo, *Su majestad británica contra la revolución mexicana, 1900-1950. El fin de un imperio informal*. México, El Colegio de México, 1991.

Millar, Alexander, *E. H. Harriman and the Union Pacific*. Nueva York, 1910.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión económica y social*, vol. 1. *La rueda rumorosa*, 2ª ed. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), "Informe presentado al presidente de la República, por el secretario de Hacienda y Crédito Público, sobre los estudios y gestiones de la Secretaría a su cargo en asuntos de Ferrocarriles", en *Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 10 de julio de 1902 al 30 de junio de 1903 presentada por el secretario J. Y. Limantour al Congreso de la Unión*. México, Imprenta del gobierno, 1904.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), *Informe a las Cámaras sobre el uso de las facultades conferidas al ejecutivo de la Unión por la ley de 26 de diciembre de 1906 para la consolidación de los ferrocarriles Nacional de México y Central Mexicano*. México, Imprenta del Gobierno, 1908.

Skirrius John, "Railroad, Oil and Other Foreign Interests in the Mexican Revolution, 1911-1914", en *Journal of Latin American Studies*, vol. XXV, 2003, pp. 25-51.

Turner, John Kenneth, *Barbarous Mexico*. Austin, University of Texas Press, 1969.

# Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla, del Ferrocarril de Veracruz al Istmo. 1878-1927

Luis Alberto Montero García

## El jardín veracruzano<sup>1</sup>

El porfiriato fue muy significativo dentro de la historia del estado de Veracruz, debido a la gran actividad comercial, agrícola, industrial, cultural, social y material que sostuvieron las diversas regiones. Xalapa se convirtió en la capital del estado, y adquirió gran prestigio por ello, amén del desarrollo cafetalero, cañero y textilero que compartió con su vecina Coatepec. Orizaba, por su parte, se volvió el polo más industrial del estado al contar con modernas fábricas de textiles, yute y cerveza. Córdoba, Huatusto y Zongolica vivieron el *boom* cafetalero, al lado de la paulatina producción de azúcar y alcohol. La explotación petrolera (y también maderera) se convirtió en la principal actividad de Istmo veracruzano. Papantla degustó al mundo con la aromática vainilla, mientras que Los Tuxtlas conquistaban los mercados europeos con la fina hoja de tabaco.

Los factores actuantes en un mismo despegue tabaquero que representó la verdadera consolidación económica de San Andrés Tuxtla —asegura González Sierra— fueron la liberación del estanco, la extensión de cultivos, el mejoramiento de variedades, la sobreexplotación del trabajo, la migración de expertos cubanos, el asentamiento de exportadores europeos y la instalación de talleres de pureros de diversa magnitud.<sup>2</sup> Sin embargo, todos los productos que del inte-

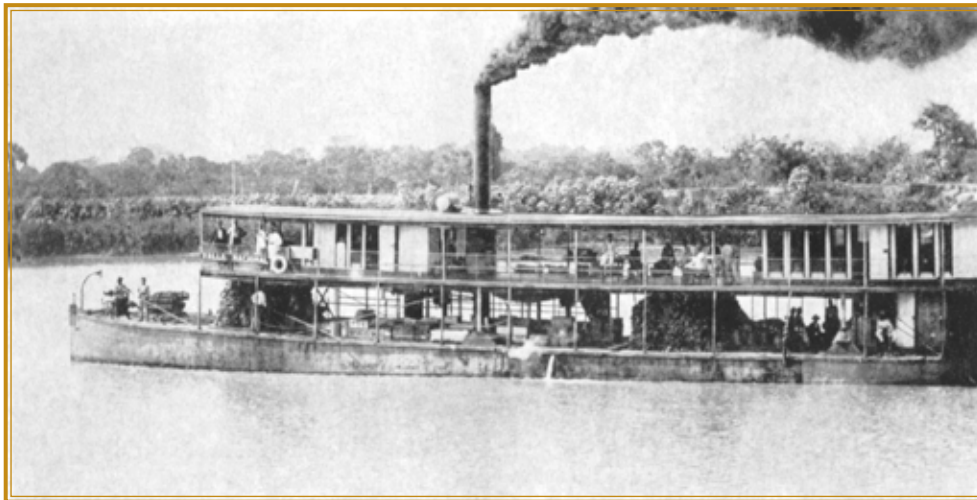
<sup>1</sup> Así describió a Los Tuxtlas el viajero y publicista estadounidense John R. Southorth en su recorrido que hizo al cantón en 1900: “[...] es uno de los más hermosos paisajes en toda la República, y el jardín, por decirlo así, del estado de Veracruz [...] nos vemos rodeados de vistas hermosísimas y de un paisaje encantador y vario”, en *Veracruz Ilustrado. El estado de Veracruz Llave: su historia, agricultura, comercio e industrias*, en inglés y español. Edición facsimilar. Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 2005, p. 146.

<sup>2</sup> José González Sierra, *Los Tuxtlas. Veracruz: imágenes de su historia*. México, Gobierno del Estado de Veracruz,



rior llegaban a San Andrés y a Catemaco lo hacían por Alonso Lázaro y Palo Herrado, desembarcaderos que pertenecían al vecino municipio de Santiago.

Con todo, las comunicaciones no estaban a la altura de los cambios experimentados en las transacciones comerciales. No existían caminos carreteros, y el tráfico por los ríos se hacía en canoas. La conducción de cargas a San Andrés Tuxtla era costosa y tardada. Las dificultades para viajar en el cantón no habían desaparecido, pues como no se contaba con camino carretero para el interior, los viajes se efectuaban a caballo hasta Alonso Lázaro, siendo penosos en la estación de aguas, porque el terreno era arcilloso, muy accidentado e intransitable. De Alonso Lázaro á Tlacotalpan y Alvarado había canoas y buques de vapor que pertenecían a la Compañía Mexicana de Navegación de los ríos de Sotavento. Durante la época de sequías, el mayor obstáculo para las embarcaciones era la poca agua que acarrearaban los ríos San Juan y Tesechoacán. En esos días, las canoas que hacían el trayecto entre Paso de San Juan y Tlacotalpan demoraban hasta seis días en el viaje y las salidas desde Playa Vicente tardaban el doble. Para los canoeros era un entretenimiento salvar muchos bajos de los ríos sotaventinos,<sup>3</sup> por lo que la idea de construir un ferrocarril que llegaría a Los Tuxtlas cobró mayo fuerza con el despegue tabaquero y azucarero del cantón.



**Antes de la llegada del ferrocarril, los vapores transportaron la riqueza agrícola de la costa de sotavento.**

Por más de tres décadas se insistió en su construcción, pero el cometido se logró hasta 1913. Tres décadas antes se había intentado el tendido por los cuatro

puntos cardinales. Desde el Golfo de México, a partir de la barra de Sontecomapan; desde una estación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; desde la margen derecha del río San Juan; desde San Juan Evangelista; desde Alvarado; y desde el Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Unas concesiones fueron solicitadas al gobierno federal y otras al del estado de Veracruz. No es nuestra intención analizar aquí, de manera detenida, cada una de ellas, pero sí presentar someramente su contenido a fin de subrayar la importancia que tenía la proyección de un ferrocarril que alejara del relativo aislamiento al cantón de Los Tuxtlas.

### Ocho intentos fallidos para comunicar por ferrocarril a San Andrés Tuxtla

Fue durante el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz cuando se contempló la posibilidad de tender una línea férrea hasta la villa de San Andrés Tuxtla, ya que se consideraba el punto de enlace entre Alvarado, Acayucan, Jaltipan y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Sus promotores fueron Pedro G. Méndez y Compañía. En un principio, la concesión fue otorgada para que llegara a Minatitlán (25 de marzo de 1878), pero fue reformada en agosto de 1888 en el sentido de que la línea del río de San Juan terminara en un punto de conexión con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Se estipulaba que el tendido de la vía pasara por San Andrés, Acayucan y Jáltipan, y su construcción se dividió en tres secciones: la del río San Juan o alguno de sus afluentes a San Andrés; la de San Andrés a Acayucan y la de Acayucan al punto de conexión con el Ferrocarril de Nacional de Tehuantepec. El servicio podría hacerse por tracción animal.<sup>4</sup>

Sin duda, la noticia produjo múltiples expectativas entre los habitantes de la costa de Sotavento, pero más aún entre los moradores del cantón de Los Tuxtlas. Para la época, las comunicaciones por vía férrea significaban uno de los medios que contribuían al “engrandecimiento” de los pueblos, puesto que facilitaban el tráfico mercan-

1991, pp. 63-64.

<sup>3</sup> *El Correo de Sotavento*, 22 de junio de 1888, p. 2.

<sup>4</sup> *El Correo de Sotavento*, 18 de noviembre de 1888, pp.1-2.

til y aumentaban el movimiento de las localidades, en las que se carecía de buenos caminos, y el tráfico era difícil y costoso.

El punto donde comenzaría sería el embarcadero de Palo Herrado. En octubre de 1889, el ingeniero Eleuterio Tejeda Guzmán estaba haciendo los trabajos de reconocimiento y localización de esa primera sección.<sup>5</sup> El trazo proyectado tenía una longitud “probable” de 40 Kilómetros. De Palo Herrado, ubicado a tres kilómetros río abajo de Alonso Lázaro, a orillas del río San Agustín, llegaba a la ranchería Paso de Amate, cruzaba por el valle de Arroyo Largo y atravesaría este afluente entre los Kilómetros 10 y 11, para continuar el trazo sin abandonar el valle citado hasta la congregación Paso de San Marcos. Aquí terminaba la parte plana y comenzaba la pendiente montañosa. Rodeándola y atravesando cursos de agua de muy poca importancia se llegaba a la ranchería de Sehualaca, que era el último gran obstáculo a vencer, pues estaba sobre la margen derecha del río Tuxtla. Al cruzar el torrente se continuaba para Santiago. La longitud de la línea hasta aquí era de 25 kilómetros, sitio hasta donde llegaron los trabajos ejecutados en diciembre de 1889.<sup>6</sup>

A pesar de los estudios realizados, la concesión fue reformada nuevamente en diciembre de 1890. Ahora la línea proyectada partía frente Alvarado y terminaba en un punto de conexión con el Ferrocarril de Nacional de Tehuantepec. Por tal motivo se consideró uniformar la anchura de la vía, pues en el tramo de Veracruz era de 1.45 metros, y entre Medellín y Alvarado era de 914 cm. Esto con la finalidad de conectarla por un sistema de ferrys en el estuario de Alvarado a la del ferrocarril del río San Juan, para formar así una sola línea férrea.

Llama la atención que el contrato fue publicado antes de que la Legislatura del Estado de Veracruz lo hubiera aprobado.<sup>7</sup> Dos años después se leía que el Ferrocarril de Alvarado enlazaría a Veracruz con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, cerca de Jaltipan, y que de aquí continuaría hacia Guatemala, pasando antes por Santiago, San Andrés Tuxtla y Acayucan.

Sin duda el sueño de comunicar Norte y Sur América mediante el ferrocarril era una quimera más de los románticos de finales el siglo XIX.<sup>8</sup>

Seis años después, la situación era la misma y los concesionarios no lograban conseguir en México, In-

glaterra y Estados Unidos los fondos necesarios para el establecimiento de la empresa. Por lo tanto, en febrero de 1896, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión.<sup>9</sup> Este fue el primer proyecto fallido que se intentó para llegar a San Andrés Tuxtla por Alvarado, que a la vuelta del siglo XX se volvería a reconsiderar. No se requiere ser un ingeniero de ferrocarriles para desistir de la construcción de la vía a partir de Alvarado. Entre este puerto y Tlacotalpan hay un espacio lleno, en los cuatro puntos cardinales, de charcas, ciénagas, azules, lagunas de poco fondo y tamaño vario, esteros y arroyos que confluyen en el río Papaloapan.

La segunda concesión que se otorgó para comunicar por vía herrada la cabecera cantonal de Los Tuxtlas fue la del Ferrocarril de San Andrés al río San Juan. El periódico *El Correo de Sotavento* informó a sus lectores, en septiembre de 1883, que el comerciante y hacendado tlacotalpeño Donaciano Lara, dueño del ingenio La Candelaria, había otorgado poder al general Porfirio Díaz en la ciudad de México para que en su representación firmara los contratos para la construcción de la vía férrea y el establecimiento de dos vapores en los ríos Papaloapan y San Juan.

El 30 de noviembre de ese año Manuel González, presidente de la República, sancionaba el convenio celebrado el 15 de septiembre para el tendido de la vía.<sup>10</sup> En el contrato se autorizaba a Donaciano Lara construir y explotar durante 99 años un ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, que podía prolongarse a Catemaco. Contaba la concesión con un plazo de seis meses para comenzar los reconocimientos para determinar el trazo de la línea y un año para iniciar el tendido de los rieles. En dos años tenía que tener acabados cuatro kilómetros y en dos más el resto de

9 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril del río San Juan al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, exp.14/67-1. El 4 de junio de 1890 fue autorizada la prórroga. Al vencerse en 1893 el plazo fijado y viendo que proyecto anunciado no se concretizaba, personalidades del cantón de Los Tuxtla se reunieron en la jefatura política para nombrar una comisión que se encargará de gestionar la construcción de un ferrocarril que partiera de San Andrés y llegaría a Alonso Lázaro o al río San Juan. Para tal efecto fueron designados el jefe político Carlos A. Pasquel, presidente; Ramón Miravete, vicepresidente; Alejandro Menéndez, Atilano Sedas, Gabriel Artigas, Manuel Villa, Octavio Carrión Carballo, Ángel Rodríguez, vocales; Manuel R. Palacio, secretario y José G. Cabada, prosecretario. La reunión se llevó a cabo el 17 de diciembre de 1893. *El Correo de Sotavento*, 11 de enero de 1894, p.1

10 *El Correo de Sotavento*, 20 de septiembre, p. 2, 29 de noviembre, p. 1, y 23 de diciembre de 1883, p.2. El contrato relativo a los dos vapores fue firmado por el ministro de gobernación un mes después.

5 *El Correo de Sotavento*, 20 de octubre de 1889, pp. 2.

6 *El Correo de Sotavento*, 22 de diciembre de 1889, pp. 1-2.

7 *El Correo de Sotavento*, 28 de diciembre de 1890, pp. 1

8 *El Correo de Sotavento*, 3 de enero y 19 de mayo de 1892, pp. 1 y 1-2.

la vía. El servicio sería por tracción animal. El gobierno se comprometía a dar al concesionario un subsidio de seis mil pesos por cada kilómetro de vía de 914 mm de ancho y ocho mil si fuese de 1.435 mm. La concesión caducaría por no comenzar la construcción de la vía en los plazos convenidos y el concesionario estaba obligado a pagar una multa de ocho mil pesos en caso de que no construyera los primeros cuatro kilómetros en dos años.<sup>11</sup>

Contaba en su trayecto con cuatro posibles estaciones: Las Ánimas, Arroyo Largo, Santiago y San Andrés. Por su parte, el vapor Tlacotalpan transportaría las mercancías hasta La Perla del Papaloapan.<sup>12</sup>

No dudamos ya de la realización del ferrocarril de los tuxtlas, porque el proyecto concebido y llevado a cabo con o sin igual inteligencia y actividad por don Donaciano Lara, cuenta con el entusiasta apoyo de todos los hijos de los Tuxtlas y de Tlacotalpan. Nos es lícito congratularnos desde ahora por el porvenir alagüeño que espera a la Costa de Sotavento.<sup>13</sup>

A pesar de todos los buenos augurios que traería la vía férrea, el 20 de febrero de 1885 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión otorgada a Donaciano Lara, por no haber comenzado la construcción de la línea en la fecha acordada.<sup>14</sup> Desconocemos las causas que no le permitieron iniciar el tendido de la vía, aunque la falta de capital era una constante. Fueron comerciantes radicados en otras latitudes los que primero tomaron la iniciativa para comunicar a Los Tuxtlas por ferrocarril.

Un tercer intento para llegar por vía herrada a San Andrés Tuxtla se realizó en sentido opuesto a la concesión otorgada a Donaciano Lara. Es decir, se autorizó la construcción de un ferrocarril que partiera de Sontecomapan y terminara en San Andrés Tuxtla. El contrato fue firmado el 14 de diciembre de 1882 y se promulgó el 21 del mismo mes. Sin embargo, no pasó nada, pues por acuerdo del 17 febrero de 1885 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión. No se concretó el tendido de la vía debido a la quiebra de uno de los socios y fiador al mismo tiempo de la compañía. Incluso, los planos del trazo de la línea fueron rechazados en dos ocasiones por no considerárseles *aceptables*.<sup>15</sup>

11 Archivo General de la Nación (AGN), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Ferrocarriles: 1883, Ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, exp. 75/6-1.

12 *El Correo de Sotavento*, 27 de marzo de 1884, p.2.

13 *El Correo de Sotavento*, 30 de marzo de 1884, p.2.

14 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, exp. 75/6-1.

15 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril de Sontecomapan a San Andrés Tuxtla, exp. 64/4-1.

Aunque este proyecto parecía viable, debido a que la barra de Sontecomapan era propicia para el calado de embarcaciones, la cordillera de origen volcánico que desde unas seis leguas al oriente de San Andrés Tuxtla se levantaba y cuyos últimos escalones iban a perderse en las llanuras próximas al Coatzacoalcos constituía una zona inhóspita, de espesa vegetación, terreno quebrado y un sin número de corrientes de agua que cruzar.



**El único medio de carga disponible entre San Andrés Tuxtla y los puertos de embarque lo constituían las numerosas recuas de mulas de aparejo.**

Otro de los ambiciosos proyectos ferroviarios para comunicar a Los Tuxtlas con la red del sistema nacional fue obra S. Pearson e Hijo y Pedro M. Armendáriz, para la construcción de una vía férrea de un punto del Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás. El extenso contrato fue firmado el 4 de junio de 1898. En él se autorizaba a los concesionarios la explotación de un camino de hierro que partiera de “un punto conveniente” del Ferrocarril del Juile, ya fuera Acayucan o Paso de San Juan, o por ramales, pudiendo prolongarlo hasta Tlacotalpan y Alvarado. La tracción de las locomotoras debía ser a vapor, y los concesionarios se obligaban a depositar tres mil pesos para garantizar el cumplimiento de la concesión. La longitud calculada era de 157 Kilómetros.<sup>16</sup>

Sin duda, el reconocimiento del trazo de la línea sería un dolor de cabeza para los ingenieros encargados de ejecutar los trabajos. Uno de los principales obstáculos que enfrentaron los inversionistas era que la población estaba diseminada tanto en numerosos pueblos, congregaciones, rancherías, haciendas y hatos, como instalada a la orilla de innumerables ríos y arroyos. Para sortear ese inconveniente tenían que poseer un capital bastante fuerte para poder erogar los gastos del tendido y la construcción de varios puentes.

16 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1898, Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás, 201/3-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 22 de junio de 1898.

Sin embargo, este alocado proyecto tenía más posibilidades de éxito, debido a que la línea partiría de vías férreas ya construidas: el Ferrocarril de Tehuantepec y el Ferrocarril de Veracruz a Alvarado. Lo que se pretendía hacer era unir ambos. Ya antes lo había intentado sin éxito P. G. Méndez y Compañía, aunque en sentido contrario. Proeza fácil de delinear en un papel, más no así en un terreno hartamente difícil de franquear, como lo es la llanura costera.

Como era ya costumbre en este tipo de licencias, los concesionarios solicitaron a la Secretaría de Fomento una ampliación de los plazos para comenzar la construcción de la vía, petición que fue aceptada en enero de 1900. Sin embargo, al año siguiente se repitió la historia, pero esta vez la prórroga solicitada era por tres años y medio, aunque se enfatizaba que el camino quedaría concluido el 22 de diciembre de 1911.<sup>17</sup>

Llama la atención la respuesta rápida y expedita por parte de la Secretaría de Fomento, ya que ni siquiera sometió a consideración de sus peritos la solicitud. Evidentemente Pearson se había convertido en el contratista “favorito” del régimen. Sin embargo, una de las grandes limitantes que tuvo el concesionario fue la obtención de mano de obra, pues tanto las plantaciones de productos tropicales, las obras de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el de Veracruz al Pacífico contrataban gran cantidad de operarios. Así las cosas, hubo necesidad de traer trabajadores japoneses y chinos. Sin embargo, a pesar de todas las facilidades otorgadas, no se construyó un sólo kilómetro de vía.

Por tal motivo, el 29 de mayo de 1902, Harry Pratt Stuart, representante de Pearson e Hijo y Pedro M. Armendáriz, solicitaron la rescisión del contrato del 4 de junio de 1898, argumentando que habían realizado estudios sobre el terreno y sobre los lugares que había de atravesar la vía y éstos los persuadieron de que el ferrocarril proyectado no ofrecería las ganancias esperadas para la empresa que lo intentara construir. Por eso ahora intentarían el trazo por una zona diferente, a partir de “otra línea de más expectativa”, pero aplicando las subvenciones en terrenos que tenían las líneas rescindidas. El punto de partido era la Estación de Ojapa, o de algún punto próximo a ella del Ferrocarril de Tehuantepec; pasaría por Acayucan y Los Tuxtlas y terminaría en Alvarado o en la margen derecha del río Papaloapan. La distancia probable proyectada entre ambas estaciones era de 156 kilómetros.<sup>18</sup> El contrato reformado fue firmado el 3 de octubre de 1902.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> *Diario Oficial de la Federación*, 15 de junio de 1901.

<sup>18</sup> AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1898, Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás, 201/4-1.

<sup>19</sup> *Diario Oficial de la Federación*, 23 de octubre de 1902.

En 1905, siete meses antes de que concluyera el plazo para entregar los primeros veinte kilómetros, el representante de los concesionarios solicitó una prórroga de dos años más. Esta vez la Secretaría de Comunicaciones estudió el caso con detenimiento y se percató de que el trayecto del ferrocarril de Ojapa a Alvarado se localizaba dentro del territorio del estado de Veracruz, lo que lo hacía de “interés local”, por lo que la concesión no tenía derecho a recibir ninguna prórroga, ya que no estaba considerada dentro de la Ley sobre ferrocarriles del 29 de abril de 1899 como una “vía general de comunicación”.

Otra anomalía era que contaba con una subvención, a pesar de que la línea no atravesaba por terrenos nacionales. Además, como la empresa no había comenzado construir un sólo metro de vía no contribuía mensualmente con los doscientos pesos para el fondo de inspección. En pocas palabras, el contratista favorito del régimen no había cumplido con las obligaciones contraídas en los contratos anteriores.

A pesar de que el dictamen de la Secretaría de Comunicaciones fue desfavorable para los concesionarios, don Porfirio Díaz, pasando por encima de la Ley, acordó reformar el contrato por cuarta ocasión, y extenderle un año más la ampliación del plazo, aunque se daba con carácter de “improrrogable”.<sup>20</sup> De este modo se favorecieron los intereses del contratista inglés.<sup>21</sup> Fue más la tinta que se gastó en las gestiones que se realizaron para la concesión y sus respectivas reformas, que el tendido de un solo riel de vía. El 29 de agosto de 1906 se rescindió el contrato y terminó así, después de ocho años, el acariciado sueño de unir, mediante el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, a Alvarado, Los Tuxtlas y Acayucan.<sup>22</sup>

Un quinto intento por comunicar a Los Tuxtlas mediante el ferrocarril se dio con el contrato celebrado el 23 de diciembre de 1903 para la construcción de una vía férrea que partiera de un punto del estero de Son-tecomapan y que terminara en Calería, con la facultad de prolongar la línea hasta San Andrés y Santiago Tuxtla. Se le conocería con el nombre de Ferrocarril de Los Tuxtlas y Golfo S. A. Los concesionarios fueron Pedro Ruiz y Manuel L. de Guevara, quienes se obligaron a terminar por lo menos diez kilómetros a los dos años, y tenían un plazo de dos años más para concluir la línea. En caso de que se optara por prolongar la línea hasta

<sup>20</sup> Dice el dictamen con letra mano escrita “Dígase en respuesta por acuerdo del P. de la R. que se reformará el contrato concediéndole la ampliación de plazo por un año improrrogable”.

<sup>21</sup> El contrato reformado fue firmado el 17 de julio de 1905 y publicado en el *Diario Oficial de la Federación* diez días después.

<sup>22</sup> *Diario Oficial de la Federación*, 4 de septiembre de 1906.



San Andrés y Santiago Tuxtla, ambas partes establecerían los plazos para su construcción. El ancho de la vía sería de 914 milímetros y la tracción se haría por vapor. La empresa fijaba su domicilio principal en la ciudad de México. Para cumplir con las obligaciones especificadas, los concesionarios depositaron 3,040 pesos en Bonos de la Deuda Pública Consolidada.<sup>23</sup>

En 1905 la empresa presentó los planos de la localización de los primeros dieciséis kilómetros, no así el plano general de reconocimiento. Dada la intensa temporada de lluvias que se dio después de mayo sobre la región de Los Tuxtlas, la comisión de ingenieros trabajó durante la época de secas, y se dedicó preferentemente a estudiar la vertiente hacia Golfo. Es decir, el descenso entre el puerto de Coyame y el estero de Sontecomapan.<sup>24</sup> A pesar de adelantarse a las fechas programadas, los concesionarios tuvieron serias dificultades para organizar una compañía que se interesara por el trazo ferroviario, ya fuera con capital local, nacional o extranjero. Por tal motivo, se dirigieron a la Secretaría de Fomento no sólo para solicitarle el aumento de las tarifas de los pasajeros, sino también una prórroga de un año para la entrega de los primeros diez kilómetros.<sup>25</sup> Una vez vencido el plazo otorgado, solicitaron una nueva prórroga, esta vez por dos años más. El argumento se basaba en que ya tenían negociaciones formales emprendidas con capitalistas ingleses, que presentaban “bastantes probabilidades de un arreglo satisfactorio.”<sup>26</sup> Por segunda vez fue reformado el contrato de 1903. En un principio consideraron poder reunir el capital necesario en el país, principalmente entre los agricultores de los cantones de Los Tuxtlas y Acayucan, pero no sucedió así debido a las malas cosechas de tabaco que pusieron en “condiciones difíciles” a los propietarios de esos lugares.

Respecto a la creación de la compañía con capital extranjero se decía que se había comisionado a ciertas personas para que viajaran a Londres, Estados Unidos y Francia para exponer el negocio de la construcción de la vía entre los financieros de esos países. Estas gestiones obligaron a organizar de tres excursiones

para mostrarles a los extranjeros la factibilidad del proyecto y la importancia de la región tabacalera. Sin embargo, y a pesar de estos intentos, no fue posible llevar a cabo la organización de la compañía por “la escasez de numerario”. Así las cosas, la rescisión del contrato para la construcción de la vía férrea fue autorizada el 3 de noviembre de 1908.<sup>27</sup>

Algunos de los proyectos trazados para construir un ferrocarril que pasará por Los Tuxtlas fueron aprovechados por otros concesionarios para adquirir los derechos de tendido de la vía. Tal es el caso de Ignacio Canseco, quien aprovechó la rescisión del contrato otorgado a Pearson para solicitar al gobierno del estado de Veracruz, en octubre de 1907, la concesión para construir y explotar una vía férrea que partiera de un punto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, entre los kilómetros 60 y 63, tocará Oluta y terminará en Acayucan. Este ferrocarril sería conocido con el nombre de Ferrocarril Comercial del Istmo-Acayucan, S. A. Una vez terminada la línea se proponía prolongarla hasta San Andrés Tuxtla, atravesando las haciendas ganaderas de Santa Rita, Corral Nuevo, Santa Catarina de Jara, El Coyol y otras propiedades de los cantones de Acayucan y Los Tuxtlas.

El coronel Ignacio Canseco era diputado federal por el distrito de Acayucan y aseguraba tener “los elementos suficientes para construir una vía férrea”.<sup>28</sup> Quería obtener un contrato ventajoso, pero el gobierno del estado prácticamente modificó todos los artículos que él propuso, por lo que la concesión ni siquiera llegó a firmarse. Un claro ejemplo lo constituye la subvención de cuatro mil pesos que solicitaba al gobierno, cuando éste sólo le otorgaba 500, la octava parte de lo solicitado. Incluso, le pedían que depositara mil pesos y no trescientos como el quería. En junio de 1908 el caso fue remitido a la legislatura del estado para su aprobación, pero no fue aceptado.<sup>29</sup>

Rafael Malpica Oropeza fue otro de los aventureros en intentar construir un ferrocarril que llegará hasta San Andrés Tuxtla. En esta ocasión la línea proyectada quedaría únicamente dentro de la jurisdicción del cantón de Los Tuxtlas. Los lugares que tocaría eran Palo Herrado, punto de partida, Paso del Amate, Arroyo Largo, Paso de San Marcos, Chiripilincan, San Leopoldo, Axochío, Chilapan, Zintepec, Ranchoapan

23 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1903, Ferrocarril de Sontecomapan a Calería., 265/3-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 7 de enero de 1904.

24 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905, Ferrocarril de Sontecomapan a Calería., 265/3-1.

25 *Diario Oficial de la Federación*, 29 de mayo de 1905.

26 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905. Ferrocarril de Sontecomapan a Calería, 265/4-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 29 de enero de 1907. Ahora el plazo para entregar los diez primeros kilómetros era el 7 de enero de 1909 y el resto de la línea dos años después.

27 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905. Ferrocarril de Sontecomapan a Calería, 265/1-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 10 de noviembre de 1908.

28 Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV), Departamento de Estadística, 1909, Exp. 5, letra F, Ferrocarril de Comercial del Istmo de Acayucan.

29 Así lo manifestó Canseco en febrero de 1909.

y San Andrés Tuxtla, que sería el punto de llegada. La longitud total era de 48 kilómetros. Malpica Oropeza tenía construidos diez kilómetros de Palo Herrado a Paso del Amate, aunque no había obtenido concesión alguna, porque atravesaba terrenos de su propiedad. Contaba con una locomotora de vapor “Porter”, un carro de pasajeros y cuatro de carga, “todos en buen estado”.<sup>30</sup> Sin embargo, su interés era continuar la línea hasta San Andrés Tuxtla, por lo que no sólo solicitó al gobierno del estado la concesión respectiva, por tratarse de una línea que no era de jurisdicción federal, sino también que se le autorizara abrir, con “carácter de provisional”, el servicio público del tramo ya construido. A diferencia de otras concesiones, Malpica Oropeza se había adelantado a los trabajos de reconocimiento de la vía, pues ya los había realizado. Se comprometía a construir cuatro kilómetros por año y a entregar la línea en un plazo de diez años.<sup>31</sup>

El gobierno de Dehesa elaboró un estudio sobre la petición y dictaminó que había de formularse un nuevo contrato entre el ejecutivo y el peticionario para que se estipularan los derechos y las obligaciones de la concesión.

Consideramos que el contrato elaborado por el gobierno del estado rebasó las expectativas de Malpica Oropeza, y que lo hicieron desistir de la idea de continuar la línea hasta San Andrés Tuxtla, ya que se le determinaban ciertas obligaciones que debía cumplir, y que no tenía contempladas, como el depósito de mil pesos, así como esperar la aprobación de la Legislatura, que sería la instancia que podía autorizar la explotación de los diez kilómetros construidos en sus terrenos.<sup>32</sup>

30 Anteriormente, Francisco S. Vives, quien poseía en Alvarado un almacén de maderas de importación y exportación, se asoció con Malpica Oropeza, en julio de 1906, para construir un tranvía entre el río Tuxtla, donde poseía unas bodegas, y la ciudad del mismo nombre. Ambos habían fundado la sociedad Navegación Fluvial, Alvarado y Palo Herrado para el traslado de mercancías entre ambos puntos empleando para tal fin embarcaciones de poco calado. En septiembre de 1907, la petición les fue negada porque ya se había otorgada otra para un ferrocarril de San Andrés Tuxtla a la margen derecha del río San Juan, cuyo concesionario era Luis G. De la Torre. Ante la negativa del gobierno ambos socios disolvieron la sociedad que tenían pactada en mayo de 1908. Notaría Pública Núm. 2 a cargo del Lic. Gabriel G. Figueroa, Cantón de Los Tuxtlas. Escritura 20, San Andrés Tuxtla, mayo 13 [14] de 1908. AGEV, Departamento de Estadística, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1906-1907, núm. 3, letra F.

31 AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1909, núm. 11, letra F.

32 Su socio Francisco Vives argumentaba que en abril de 1906 habían iniciado la construcción de una calzada for-

Sin duda alguna se trataba de un proyecto con más posibilidades de llevarse a cabo, no sólo porque ya tenían comenzado algunos trabajos de nivelación, sino también el tendido de varios kilómetros de vía. Pero lo cierto es que atrás de todo este interés por comunicar había una fuerte rivalidad por monopolizar el movimiento comercial y agrícola de la región. Palo Herrado era el punto de enlace y embarque entre los cantones de Los Tuxtlas, Acayucan, Cosamaloapan y Veracruz. Comerciantes y comisionistas de Alvarado, Tlacotalpan y Los Tuxtlas querían la supremacía del movimiento mercantil de las llanuras de Sotavento.

Otro personaje que mostraba franco interés en que San Andrés Tuxtla tuviera vía férrea fue el productor de tabaco Luis G. de la Torre, quien en marzo de 1905 solicitó al gobierno del estado de Veracruz la concesión de un ferrocarril que partiría de la ciudad de San Andrés Tuxtla y terminaría en un punto de la rivera derecha del río San Juan, con la facultad de prolongar la vía a Comoapan y Catemaco. Para entonces De la Torre había convenido con la casa alemana Sommer Herrmann y Cía. del puerto de Veracruz la adquisición de material rodante, herraje y demás materiales necesarios para el tendido de la vía.

Con el viento a su favor, el gobierno del estado resolvió concederle una subvención de veinticinco mil pesos por la construcción de la vía férrea, que se le pagaría cuando estuviese terminada. Enseguida De la Torre depositó en la agencia del Banco Mercantil de Veracruz de San Andrés Tuxtla los mil pesos de la garantía del cumplimiento de la concesión, que fue firmada el 10 de julio de ese año. Sin embargo, al año siguiente solicitó al gobierno de Teodoro A. Dehesa una prórroga por un año para la presentación del trazo del proyecto y que se le autorizara la cesión de los derechos a un tercero. El 26 de junio de 1906 la Legislatura resolvió a su favor,<sup>33</sup> pero las malas cosechas de tabaco que se dieron en 1906 y 1907 impidieron concretar la creación de la compañía que se encargaría de los trabajos. Incluso aseguraba que había perdido 16,500 pesos y que debía un crédito por 7,500 pesos, lo que lo imposibilitaba pecuniariamente a realizar los gastos para el reconocimiento de los planos. Por tal motivo,

mada de laja y la nivelación para colocar los rieles, con la ayuda de un ferrocarril portátil y sus carros volcadores. Sin embargo, a partir del cuarto kilómetro, los trabajos ejecutados tomaban parte del camino carretero, pero el jefe político del cantón no le autorizó el permiso para continuar su obra. AGEV, Departamento de Estadística, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1906-1907, núm. 3, letra F.

33 El decreto que la autorizaba la prórroga de un año fue publicado el 28 de junio de 1906 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

## ESTACIONES

una vez más solicitó prórroga, misma que le fue concedida el 5 de julio de 1907.<sup>34</sup>

Con esa autorización continuó ofreciendo las bonificables ganancias que dejaría la construcción del ferrocarril a Los Tuxtlas, pero a pesar del empeño puesto en ese cometido, no logró fundar la compañía. Por tercera ocasión pidió prórroga de un año más, pero esta vez sólo se le autorizó la ampliación por seis meses, el 4 de julio de 1908. Al parecer el plazo concedido no le alcanzó, pues en una carta dirigida al gobernador del estado aseguraba que las gestiones realizadas en San Andrés Tuxtla, Tlacotalpan, Veracruz, ciudad de México, Puebla y “varias” de Estados Unidos para formar la sociedad o compañía para la realización del proyecto, fueron infructuosas ante la crisis económica de ese año. Agregaba que en lo personal intervino a hombres de reconocido “prestigio y actividad en los negocios”, como José de la Luz Pérez e Hijos, en Tlacotalpan; a José María Pardo, en Veracruz; a Mariano Pontón, en Puebla, a Guillermo Pous, en México, y a Claudio Dunning en Estados Unidos. Estas fueron sus palabras:

La desastrosa circunstancia de haberse perdido tres cosechas consecutivamente en este Cantón, fueron motivo también poderoso para que la mayor parte de sus capitales quedará desmembrado notablemente, y el resto desapareciera por completo, surgiendo dificultades innumerables para toda transacción en los negocios establecidos...

Ante la imposibilidad de que su proyecto pudiera concretarse, el concesionario solicitó al gobierno del estado la rescisión del contrato celebrado el 10 de julio de 1905, propuesta que fue aceptada por la Legislatura del estado el 7 de mayo de 1909. Después de cuatro años, de la Torre no tendió un sólo metro de riel.<sup>35</sup> Para entonces la noticia de que se proyectaba construir una vía férrea entre San Andrés Tuxtla y la estación de Rives del Ferrocarril de Veracruz al Istmo había cobrado notoriedad. Incluso, De la Torre presenció los trabajos ejecutados por los ingenieros en la hacienda de Nopalapan.<sup>36</sup>

En efecto, el gobierno federal estaba interesado en unir a San Andrés Tuxtla con el resto del país, por lo que envió a ingenieros a realizar los estudios respectivos. Seguramente De la Torre presenció los trabajos

34 El decreto que la autorizaba la prórroga de un año fue publicado el 9 de julio de 1907 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

35 El decreto de la rescisión del contrato fue publicado el 13 de mayo de 1909 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

36 De la Torre escribió: “[...] una comisión de ingenieros trabajaba con una cuadrilla de hombres [...], vienen trazando el camino y [...] tenían hechos trabajos en muy cerca de 20 kilómetros”.

preliminares de reconocimiento, pues el contrato de dicho ramal se firmó hasta el año siguiente.

### Ramal Rives-San Andrés Tuxtla

Vecinos de Cerro Colorado y San Isidro, pertenecientes al entonces cantón de Cosamaloapan, y de San Andrés Tuxtla, del mismo cantón, solicitaron a la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo la construcción de los respectivos ramales que habrían de conectar dichos puntos con la línea troncal.<sup>37</sup>

El gobierno de Porfirio Díaz aprobó el 24 noviembre de 1909 el proyecto de la construcción y explotación de tres ramales en el estado de Veracruz: uno que partiría de la estación Rives y llegaría a San Andrés Tuxtla, otro que iniciaría en el kilómetro 136 y terminaría en Cerro Colorado, y un último que arrancararía en este mismo punto y concluiría en San Isidro, sobre el río Tonto.<sup>38</sup>



**Puente en el río Chacalapan, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF**

37 Para el caso del ramal de Brisbin al ingenio San Cristóbal véase el artículo “La construcción del ramal ferroviario Tres Valles-San Cristóbal en Cosamaloapan (1909-1913)”, en Luis Alberto Montero García y José Velasco Toro, coords., *Economía y espacio en el Papaloapan veracruzano, siglos xvii-xx*. Xalapa, Ver., México, Gobierno del Estado de Veracruz, 2005, pp. 93-127.

38 *Diario oficial de la de la Federación*, 30 de noviembre de 1909. A su vez la compañía celebró otro contrato con el gobierno del estado de Veracruz el 16 de junio de 1910 por el cual se le concedía un subsidio de tres mil pesos por cada kilómetro construido del ramal de Rives a San Andrés Tuxtla. Ascendiendo la suma a doscientos diez mil pesos por los 70 kilómetros que comprendía el trazo de la línea. El pago se haría efectivo en anualidades de treinta y seis mil pesos a partir del año siguiente a la inauguración del ramal. *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*, julio 2 de 1910. El contrato fue firmado por Teodoro A. Dehesa y Luis Riba.

Los trabajos del tendido de la vía iniciaron a principios de 1910, justo antes de que estallara la Revolución mexicana. De manera simultánea arrancó la construcción de los ramales del kilómetro 136 o Brisbin al ingenio San Cristóbal, y de Rives a San Andrés Tuxtla, pues el ramal proyectado a San Isidro no se ejecutó.

Al igual que pasó con la construcción del ramal de Cosamaloapan, el ingenio San Cristóbal, debido a los fuertes intereses económicos que representaba, realizó los trámites necesarios para que la vía llegara hasta el batey de la hacienda azucarera. En el ramal a Los Tuxtlas la historia no fue diferente, pues la Compañía estadounidense Cuatotopalan Sugar Company ofreció cincuenta mil dólares para su construcción, además de la faja de terreno que ocupara de la hacienda y la madera aprovechable que ahí hubiera, para los durmientes. Todo con el único propósito de que la vía pasará muy cerca del ingenio mediante una estación.<sup>39</sup> Aun cuando esta noticia circuló en el principal periódico del estado, los tuxtlecos seguramente creyeron que el proyecto de un ferrocarril en su territorio era uno más de los muchos anunciados otras veces.

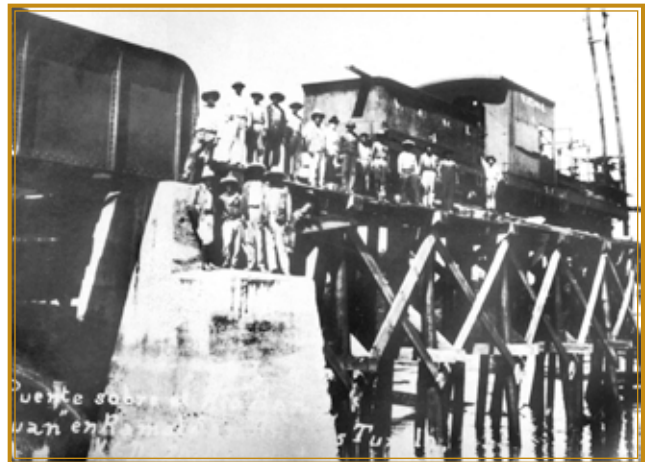
Sin embargo, en mayo de 1909 la compañía mandó por su exclusiva cuenta a ingenieros para que exploraran los terrenos por los que pasaría la vía. Seis meses después:

El 8 de noviembre por la noche, dos pesados trenes de trabajo con más de doscientos hombres y herramienta apropiada llegaron a la estación de Rives y al día siguiente, iniciaron los trabajos de terrejería partiendo de ese punto con rumbo a San Andrés, pasando por el casco de la hacienda de Nopalapan y Paso de Cuatotopalan [...], pero lo indiscutible era que con arados, escrepas, picos y palas se había iniciado la obra con bastante actividad y el entusiasmo aumentaba.<sup>40</sup>

El primer tramo tendido llegó a la margen izquierda del río San Juan. Eran más de veinte kilómetros de vía tendidos en menos de seis meses.<sup>41</sup> Sobre su margen

derecha estaba el ingenio de la Cuatotolapan, que empezó a sacar de inmediato la producción de azúcar en canoas hasta la margen opuesta para subirla a los carros del ferrocarril.<sup>42</sup> Ahí se detuvieron los trabajos en abril de 1910, pues para salvar el obstáculo de la impetuosa corriente se construyó un puente metálico con trabe giratoria. Pero debe mencionarse que mucho antes se montó otro provisional para el paso del tren de trabajo, por lo que la tendida demoró cerca de un año para llegar al río de Chacalapan, donde se necesitó también otro igual, lo mismo que en el de Mazumiapan.<sup>43</sup>

A principios de abril de 1912 la tendida de los rieles llegó hasta el poblado de Tilapan. A mediados de ese año los trabajos del tendido fueron lentos debido a las intensas lluvias que cayeron en la región. Pero ya sólo separaban a ambas poblaciones veinte kilómetros..., los más difíciles debido a los copiosos aguaceros y al terreno arcilloso que ocasionaron que se empleará todo un año para terminarlo.<sup>44</sup>



**El mayor obstáculo para el constructor del ramal fue tender el puente metálico con trabe giratoria sobre el río San Juan**

<sup>39</sup> *El Dictamen*, 2 de abril de 1910, p. 2

<sup>40</sup> León Medel y Alvarado, *Historia de San Andrés Tuxtla (1525-1975)*, t. II, ed. facsimilar. Veracruz, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1993, p. 509.

<sup>41</sup> Al saberse que la estación del ferrocarril de San Andrés Tuxtla quedaría alejada del centro de la ciudad, M. Pastor Artigas, Francisco Gómez Orozco, Gabriel C. Artigas, Eleuterio Tejeda y Francisco Pastor Artigas, los dos primeros vecinos de San Andrés Tuxtla y el resto con residencia en la ciudad en México, solicitaron al gobierno de Dehesa la autorización para construir una línea de tranvía de circuito entre la estación terminal (Ranchoapan) y el centro de la población, de tracción animal, para facilitar el transporte de pasajeros y mercancías, con la facultad de prolongarla hasta Catemaco. A pesar de que el gobierno estatal presentó a los concesionarios el proyecto del contrato "las circunstancias anormales" en que entró el país en noviembre

de 1910 hizo que el asunto se paralizara. Para 1913, M. Pastor Artigas intentó retomar la solicitud, pero no tuvo éxito. AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Ranchoapan a San Andrés Tuxtla, 1913, núm. 4, letra F.

<sup>42</sup> *El Dictamen*, 2 de abril de 1910, p. 2

<sup>43</sup> León Medel y Alvarado, pp.10-11, t. 2

<sup>44</sup> Punto en que el tren mixto (trabajo y pasajeros) arrastraba dos carros con pasaje hasta estación Rives y viceversa. Salía a las siete de la mañana y llegaba a Tilapan a las once. De aquí salía a las dos de la tarde para llegar a las seis a Rives. Debido a que el tren era todavía de trabajo y dada la demora habitual, se podía salir con holgura de San Andrés a caballo hasta Tilapan para tomarlo a las dos y dormir en Rives para trasladarse a Veracruz al día siguiente. *Ibid.*, pp. 549-550



Por fin el domingo 16 de marzo de 1913, fecha en la que oficialmente se inauguró el ramal, con la llegada de la máquina de vapor al corazón de Los Tuxtlas. Pero como si se tratara de un hecho irónico, la tan acariaciada llegada del ferrocarril no pudo sino concluirse en una época que era poco propicia para los festejos. Los seguidores del huertismo gobernaban la ciudad. El cronista Medel y Alvarado relata que la población

habría querido saludar al mensajero del progreso con todos los honores y merecimientos requeridos de no haber tenido las manos atadas ni la boca amordazada para expresar su legítimo alborozo cuando arribó a la estación la primera locomotora vista en nuestros lares, arrastrando tres carros para pasaje en vía de formal inauguración.<sup>45</sup>

Y agregaba:

Y fue al comenzar la Semana Santa cuando aparecieron los programas impresos, invitando al pueblo a presenciar la llegada del primer tren, ya que en la tendida de durmientes y rieles solo emplearon arzones de mano; habiéndose calzado hasta la última hora para darle más realce a la colocación del último clavo en la vía, en el acto de la inauguración de la trascendental obra realizada [...]



**Puente en el río Tuxtla, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF**

Para concluir decía: “Aunque la bienvenida al anuncio del progreso debió ser acto de extrema resonancia, el reducido pueblo asistente, por prudencia guardó la frialdad de las tumbas. El más triste colorido y el más apagado entusiasmo.” Si bien el cronista puede pecar de exagerado, es cierto que el país era presa del duelo por los recientes asesinatos de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez. Además, la región de Los

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 11.

Tuxtlas fue escenario de numerosas incursiones de rebeldes durante la lucha armada.

En poco menos de tres años, había terminado la construcción del ramal de San Andrés Tuxtla, e inmediatamente entregado, con “carácter provisional”, al Departamento de Explotación del Ferrocarril de Veracruz al Istmo para su manejo.<sup>46</sup> Partía de la estación Rives de la línea troncal, en el kilómetro 237, y terminaba en San Andrés Tuxtla, con una extensión de 71 kilómetros, 800 metros.

El terreno era ligeramente accidentado hasta el kilómetro 46 (río Tuxtla), y las pendientes bastantes suaves. La parte que contenía mayor número de curvas y cortes y terraplenes de mayor altura era el ramal de Cosamaloapan. El terreno era arcilloso, pero más consistente.

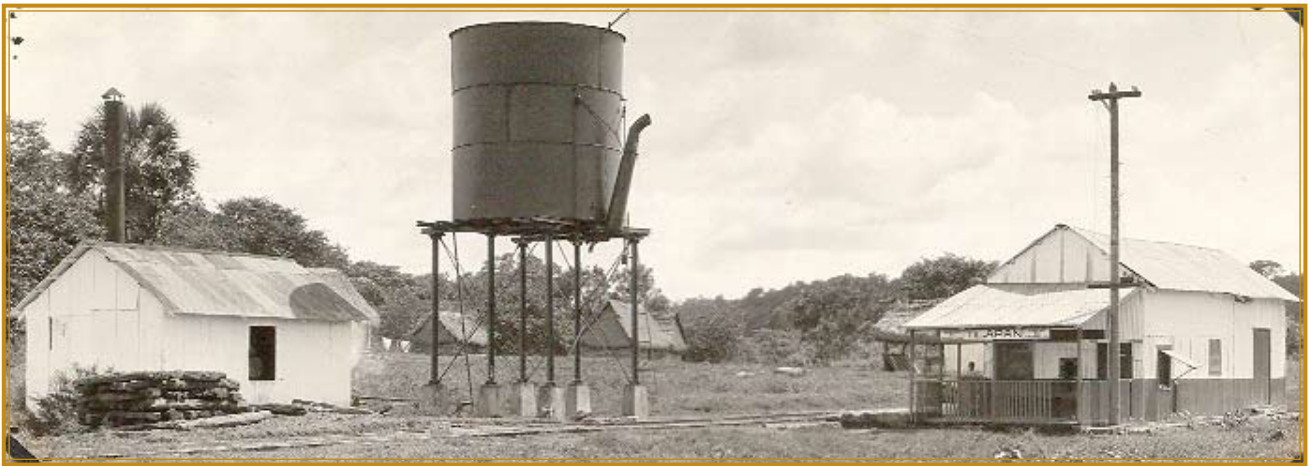
Del Río Tuxtla en adelante eran más acentuados los accidentes del terreno, era mayor el número de curvas y más altos los cortes y terraplenes. Incluso, los contratistas de los trabajos tuvieron que emplear dinamita para derribar algunos obstáculos. Las pendientes alcanzaban hasta un 2%. El terreno estaba compuesto por tobas y lavas galvanizadas de muy poca consistencia, que lo hacía muy propenso a derrumbes y asentamientos.<sup>47</sup>



**Puente sobre el río San Juan, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF**

<sup>46</sup> AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:193/140-1. Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 20 de junio de 1920, p. 19.

<sup>47</sup> AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, c. 52, 1911, Exp. sin número, Letra, G. Los contratistas Mac Gavock y Borrowe fueron autorizados por el gobierno federal para que desde la ciudad de México trasladaran 115 kilogramos de pólvora y cincuenta cajas de dinamita que requerían para la rotura de piedras.



**Estación, tinaco para agua, y caseta para caldera y bomba, 1930.**  
Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

La vía descansaba sobre la plataforma de las dimensiones reglamentarias y carecía de balasto en toda su extensión. Los durmientes eran de madera del país en su mayor parte sin creosotar y estaban distribuidos a razón de dieciocho por riel. El derecho de vía aún no estaba totalmente adquirido y la empresa gestionaba lo conducente para complementarlo.

Con excepción de los puentes sobre los ríos San Juan, Tuxtla y Arroyo Cacahuasúchil, que eran metálicos, el primero de ellos con trabe giratoria, todos los demás estaban hechos de madera sobre pilotes con machones del mismo material. Los primeros descansaban sobre machones y estribos de concreto y eran de paso interior, menos el último que era de paso superior, y sus estructuras procedían de otros puntos de las Líneas Nacionales en donde habían sido usadas sin que, en su nueva colocación hayan sido sujetadas, a las pruebas reglamentarias. El resto de los desagües eran alcantarillas de piedra o tubos de lámina.

Entre los puntos extremos existían cuatro estaciones de bandera: Chacalapan, Laurel, Tilapan y Ohuilapan y las estaciones definitivas eran Cuatotolapan y San Andrés (edificios de piedra). El tráfico diario se hacía mediante un tren que realizaba el viaje redondo, señalado con los números 11 y 12. El tráfico entre Tilapan y San Andrés sufría constantes interrupciones, a causa de los derrumbes.<sup>48</sup>

Después de la gélida inauguración, el funcionamiento del ramal no fue la excepción entre los construidos en la costa veracruzana, pues tuvo muchos problemas para operar durante el resto de la lucha armada. No porque fuera destruido por la dinamita

<sup>48</sup> AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:1936/140-1. Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1913, pp. 37-40.

**FERROCARRIL DE VERACRUZ AL ISTMO**  
Ramal El Burro-San Andrés Tuxtla

	Kms.	Estaciones	Mls.		
	237	El Burro/Rives	56	Diario	
	0	El Burro/Rives	56	11 y 12	
	24	**Cuatotolapan			
	37	Chacalapan			
	43	*Laurel			
	52	Tilapan			
	61	*Ohuilapan			
	71	**San Andrés Tuxtla			Diario
	237	El Burro/Rives	56		

**Fuente; AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:1936/140-1 y AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, c52, e8, IF.**

de los huertistas, zapatistas, villistas o carrancistas, sino por los constantes derrumbes que ocasionaban múltiples retrasos, además de las inundaciones y los asaltos, que estuvieron a la orden del día. La frecuente interrupción de corridas se prolongaba a veces hasta por una semana.<sup>49</sup>

Irónicamente el ferrocarril no pudo transportar todas las riquezas del cantón de Los Tuxtlas. El tabaco, principal producto exportable, estaba en franca decadencia debido a la lucha interna y a la Primera Guerra Mundial. El transporte de pasajeros era incomodo y

<sup>49</sup> A dos años de inaugurado, el gobierno del estado de Veracruz no había cubierto todavía las anualidades de treinta y seis mil pesos correspondiente al bienio 1914-1915, importe de la subvención que le concedió a la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Pagos que no pudieron efectuarse porque las condiciones de erario estatal no lo permitieron. AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1915, núm. 4, letra F.

tardado. Eso sí, prestó sus servicios a la detestable leva que Olivares puso en marcha cuando estuvo a cargo de la jefatura política (17 meses, abril de 1913-agosto de 1914). Los individuos eran llevados a la estación del ferrocarril y de allí al cuartel de Veracruz. “Para algo funesto debió servirnos el deseado transporte”, escribió el cronista Medel y Alvarado.



**Atónita la población tuxtleca observa el tren presidencial a su llegada a la estación de San Andrés Tuxtla**

El primer descarrilamiento del tren de pasajeros ocurrió el 26 de agosto de 1916 con motivo del ataque e incendio villista que sufrió en el kilómetro 55, lugar conocido como Ahuacapan. Murieron más de cien personas en ese percance, muchas de las cuales fueron incineradas por los alzados.

A causa de este suceso el ramal se quedó sin locomotora y carros de pasajeros desde ese día hasta el 15 de marzo de 1917.<sup>50</sup> Otro ataque de villista ocurrió el sábado 18 de enero de 1918 en el Kilómetro 43 cercano al puente del Cacahuasúchil muy cerca de El Laurel. El número de muertos fue alrededor de veinte, entre civiles y militares. Asimismo la estación del ferrocarril de San Andrés Tuxtla fue escenario de ataques por parte de los grupos rebeldes, pues había un destacamento militar en el edificio.<sup>51</sup>

El ramal siguió siendo protagonista de enfrentamiento entre gobierno y rebeldes durante la rebelión obregonista de 1920 y la sublevación delahuertista de 1923. No se salvó que el 7 de diciembre de 1926 el puente de hierro giratorio sobre el río San Juan fuera derribado por la impetuosa corriente debido a un fuerte temporal que la hizo crecer. Si algo agradable hay que contar del ramal es la visita con la que se vieron sorprendidos los tuxtlecos, el 3 de septiembre de 1923, al ver llegar el tren presidencial a la estación del ferrocarril. Álvaro Obregón visitó al mediodía la ciudad de San Andrés y pasó a Catemaco a rendirle culto a la virgen del Carmen.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Medel y Alvarado escribió un pormenorizado relato de este percance ferroviario, pp. 91-93.

<sup>51</sup> *Ibid.*, pp. 163 y 165.

<sup>52</sup> *Ibid.*, pp. 185 y 215.



**Estación de San Andrés Tuxtla, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF**



## El hijo de un ferroviario de Temuco:

# Pablo Neruda

Sergio Ortiz Hernán

Quien después se llamaría Pablo Neruda nació en el invierno de 1904 en Parral, pueblo de muros de adobe situado en el centro de Chile. En esa tierra “las viñas encresparron sus cabelleras verdes / la uva se alimenta de la luz, / el vino nace de los pies del pueblo”.<sup>1</sup>

La familia paterna de Neruda se había dedicado ahí por generaciones a la agricultura y a la elaboración de “un vino intenso y ácido, vino pipeño, sin refinar”. Las tierras polvorientas no daban para mucho y los antepasados del poeta “se empobrecieron poco a poco”.

José del Carmen Reyes Morales, el padre de Neruda, también produjo vino ahí, con poco éxito. “Salió muy joven de las tierras paternas”, buscó fortuna en Argentina, trabajó como obrero, se dedicó a la panadería y terminó “de ferroviario en Temuco”, en plena Araucanía, entonces ya pacificada por las tropas de una República oligárquica con vocación racista y genocida. “Fue mal agricultor, mediocre obrero del dique de Talcahuano, pero buen ferroviario. Mi padre fue ferroviario de corazón”, afirmó convencido Neruda en 1956.<sup>2</sup>

El padre llevó al futuro poeta a Temuco para reunirlo con su nueva familia, en fecha imprecisa, acaso en 1905. A esa experiencia se refirió Neruda en “Primer viaje”: “No sé cuándo llegamos a Temuco. / [...] del pecho polvoriento de mi patria / me llevaron sin habla / hasta la lluvia de la Araucanía. / Las tablas de la casa / olían a bosque, / a selva pura. / Desde entonces mi amor / fue maderero / y lo que toco se convierte en bosque”.<sup>3</sup>

Temuco era entonces la capital de la frontera, en tierra de promisión y de pioneros. “Mis padres vieron la primera locomotora, los primeros ganados, las primeras legumbres en aquella región virginal de frío y tempestad”.<sup>4</sup> Y el bosque, la lluvia, la madera, los trenes de esa región austral marcaron para siempre al niño y se volvieron constantes en su poesía, muchas veces en estrecha asociación con la figura paterna. Este vínculo recurrente apareció por primera vez en dos poemas del capítulo biográfico y autodefinitorio de uno de los libros de mayor compromiso ético, político e histórico de Neruda, libro de lenta y angustiosa elaboración, que narra la epopeya de los pueblos americanos, el *Canto general*. En el poema “La frontera” recuerda el poeta: “Mi infancia son zapatos mojados, troncos rotos / caídos en la selva, devorados por lianas / y escarabajos, dulces días sobre la avena, / y la barba dorada de mi padre saliendo / hacia la majestad de los ferrocarriles. [...] Mi infancia recorrió las estaciones: entre / los rieles, los castillos de madera reciente, / la casa sin ciudad, apenas protegida / por reses y manzanos de

1 “Nacimiento”, en *Memorial de Isla Negra*, p. 17.

2 “Infancia y poesía”, en Margarita Aguirre, *Genio y figura de Pablo Neruda*, pp. 22 y 28; *Confieso que he vivido*, p. 15; Volodia Teitelboim, *Neruda*, pp. 15-16.

3 *Memorial de Isla Negra*, pp. 19-20.

4 “Viajes por las costas del mundo”, en Margarita Aguirre, *Genio y figura de Pablo Neruda*, p. 25.



perfume indecible / fui yo, delgado niño cuya pálida forma / se impregnaba de bosques vacíos y bodegas”.

Y en “la casa,” de madera fresca y crujiente, casa destartada de frontera, es más explícito sobre la vida ferroviaria y social del padre y sobre sus vivencias al acompañarlo en los trenes. En este poema aparecen por primera vez los ferrocarrileros de carne y hueso: “Mi padre con el alba oscura / de la tierra, hacia qué perdidos archipiélagos / en sus trenes que aullaban se deslizó? / Más tarde amé el olor del carbón en el humo, / los aceites, los ejes de precisión helada, / y el grave tren cruzando el invierno extendido / sobre la tierra, como una oruga orgullosa. / De pronto trepidaron las puertas. / Es mi padre. / Lo rodean los centuriones del camino: / ferroviarios envueltos en sus mantas mojadas, / el vapor y la lluvia con ellos revistieron / la casa, el comedor se llenó de relatos / enronquecidos, los vasos se vertieron, / y hasta mí, de los seres, como una separada / barrera, en que vivían los dolores, / llegaron las congojas, las ceñudas / cicatrices, los hombres sin dinero, / la garra mineral de la pobreza”.<sup>5</sup>

En “Maestranzas de noche”, poema de la adolescencia y acaso su primero de intención social, las máquinas, “fierro negro que duerme, fierro negro que gime”, tienen pupilas abiertas para mirar al yo poético, y los ferroviarios apenas figuran en calidad de ánimas en pena: “Y entre la noche negra –desesperada- corren / y sollozan las almas de los obreros muertos”.<sup>6</sup>

En “Las cicadas” los centuriones del camino se convierten en amigos. Son “los cólericos hijos / de la intemperie, apenas / vestidos con harapos, / los rostros maltratados por la lluvia o la arena, / las frentes divididas / por cicatrices ásperas”, quienes ponen en las manos del niño los ricos tesoros de los bosques lluviosos.<sup>7</sup>

En “Carta para que me manden madera” reaparece el padre, pintado con tonos lúdicos y de nuevo unido inextricablemente a la naturaleza majestuosa y bullente del Sur: “La barba color de cebada / que recorría los ramales, / el corazón del aguacero, / y que alguien se mida conmigo / a tener padre tan errante, / a tener padre tan llovido: / su tren iba desesperado / entre las piedras de Carahue, / por los rieles de Colli-Pulli, / en las lluvias de Puerto Varas. / Mientras yo acechaba perdices / o coleópteros violentos, / buscaba el color del relámpago, / buscaba un aroma indeleble, / flor arbitraria o miel salvaje, / mi padre no perdía el tiempo: / sobre el invierno establecía / el sol de sus ferrocarriles”.<sup>8</sup>

*Memorial de Isla Negra* fue un libro que Neruda pensó para celebrar sus sesenta años. Quiso volver con él hacia “la fuente de la vida”, hacia su infancia, entonces ya “sólo lluvia y humareda”. Es un libro autobiográfico, de reconciliación y reencuentro, pero también de reflexión crítica. En él se evoca de nuevo la figura paterna, siempre ligada al mundo ferroviario. El poema empieza de manera contundente: “El padre brusco vuelve de sus trenes”. Y vuelve de noche, anunciado por el silbato de la locomotora. Cuando entra, la casa tiembla, las puertas se asustan, y la lluvia, que pelea con el viento, azota los techos y ahoga poco a poco al mundo. “Sin embargo, era diurno. / Capitán de su tren, del alba fría”. Y era también “marinero en tierra”, como todo ferroviario, y cumplía “su navegación terrestre”. Al descansar “el largo tren”, se hermanaba con los amigos, entrechocando los gruesos vasos de vino. El poema concluye a la manera de Manrique: “Mi padre duro / allí estaba, en el eje de la vida”, “la viril amistad, la copa llena. / Su vida fue una rápida milicia / y entre su madrugar y sus caminos, / entre llegar

5 “Yo soy”, en *Canto general*, pp. 533-534 y 535-536.

6 *Crepusculario*, pp. 51-52.

7 *Las uvas y el viento*, pp. 60-61.

8 *Estravagario*, pp. 97-98.

para salir corriendo, / un día con más lluvia que otros días / el conductor José del Carmen Reyes / subió al tren de la muerte y hasta ahora no ha vuelto”.<sup>9</sup>

Al final de su vida, Neruda explicó así la profesión paterna: “Era conductor de un tren lastrero. Pocos saben lo que es un tren lastrero. En la región austral, de grandes vendavales, las aguas se llevarían los rieles si no se les echara piedrecillas entre los durmientes. Hay que sacar en capachos el lastre de las canteras y volcar la piedra menuda en los carros planos. Hace cuarenta años la tripulación de un tren de esta clase tenía que ser formidable. Venían de los campos, de los suburbios, de las cárceles. Eran gigantescos y musculosos peones. Los salarios de la empresa eran miserables y no se pedían antecedentes a los que querían trabajar en los trenes lastreros. Mi padre era el conductor del tren. Se había acostumbrado a mandar y a obedecer. A veces me llevaba con él. Picábamos piedra en Boroa, corazón silvestre de la frontera, escenario de los terribles combates entre españoles y araucanos”.<sup>10</sup>

Tiene Neruda otros hermosos poemas de tema ferroviario y muchos más en los que se alude metafóricamente a diversos elementos del ferrocarril: locomotoras, estaciones, puentes, trenes y, por supuesto, los trabajadores (maquinistas, fogoneros, peones de vía, herreros, conductores). Entre los primeros destacan la “Oda a la vieja estación Mapocho, en Santiago de Chile”, “Sueños de trenes”, la “Oda a los trenes del Sur” y “El tren nocturno”.

En la oda a la estación se une la vida de ésta a la de la ciudad capital y a los sueños del poeta, con una perspectiva social: “Se fugaron los dioses / y entran como ciclones / los trenes ahuyentando las distancias. / De otro tiempo gentil / y miserable / eres / y tu nave de hierro / alimentó las crinolinas / y los sombreros altos, / mientras / sórdida era la vida de los pobres / que como un mar amargo / te rodeaba. [...] Vieja estación, no sólo / transcurrían / las aguas del Mapocho / hacia el océano, / sino también / el tiempo. / Las elegantes / aves / que / partían / envejecieron o / murieron en París, de alcoholismo. / Otra gente / llegó, / llenó los trenes, / mal vestidos viajeros, / con canastos, / banderas / sobre amenazadoras multitudes”.<sup>11</sup>

“Sueños de trenes” pertenece a un libro que contiene otro poema de evocación ferroviaria y familiar (“Carta para que me manden madera”), pero difiere de él en mucho. Mientras el segundo recupera juguetonamente al padre y sus trenes, con el pretexto de la construcción de una casa, aquél se desarrolla en una atmósfera fantástica y misteriosa en la que sólo viaja la imaginación del poeta, pues los trenes duermen en la estación. El poema comienza estableciendo claramente este hecho: “Estaban soñando los trenes / en la estación, indefensos, / sin locomotoras, dormidos.” El sujeto poético entra titubeando y busca secretos, “cosas perdidas en los vagones”. Se sienta en uno de ellos y evoca “conversaciones caídas”, desalientos que huyen, almas perdidas y antiguas pasajeras tal vez asesinadas. “Solo en el tren solo” se ve acompañado por muchas soledades que esperan viajar “como pobres en los andenes”. Concluye: “Y yo en el tren como humo muerto / con tantos inasibles seres, / por tantas muertes agobiado / me sentí perdido en un viaje / en el que nada se movía, sino mi corazón cansado”.<sup>12</sup>

La “Oda a los trenes del Sur” es una bella evocación de todos los trenes de esa región y de los viajes que el poeta hizo en ellos. He aquí un fragmento: “Yo voy contigo, / tren, trepidante / tren / de la frontera: / voy a Renaico, / espérame, / tengo que comprar lana en Collipulli, / espérame, / que tengo / que descender en Quepe, / en Loncoche, en Osorno, / buscar piñones, telas / recién tejidas, con olor / a oveja y lluvia... / Co-

9 “EL padre”, en *Memorial de Isla Negra*, pp. 22-23.

10 *Confieso que he vivido*, p. 15.

11 *Tercer libro de odas*, pp. 119-122.

12 *Estravagario*, pp. 85-86.

re, / tren, oruga, susurro, / animalito longitudinal, / entre las hojas / frías / y la tierra fragante”.<sup>13</sup>

“El tren nocturno”, que llevó muchas veces al joven Neruda “desde el sur hacia el norte”, en vagón de tercera, es el recuento nostálgico del recorrido, con su geografía y su paisaje de campos y bosques, ciudades, puentes y estaciones. Sobre todo, es la recreación poética de la dolorosa experiencia del desarraigo: el pequeño estudiante que deja el hogar y pierde su infancia. Termina el poema así: “Entró el Tren fragoroso / en Santiago de Chile, capital, / y ya perdí los árboles, / bajaban las valijas / rostros pálidos, y vi por vez primera / las manos del cinismo: / entré en la multitud que ganaba o perdía, / me acosté en una cama que no aprendió a esperarme, / fatigado dormí como la leña, / y cuando desperté / sentí un dolor de lluvia: / algo me separaba de mi sangre / y al salir asustado por / la calle / supe, porque sangraba, / que me habían cortado las raíces”.<sup>14</sup>

Desde muy joven, en los primeros días de Santiago, Neruda se habituó a escribir ubicuamente: en Maruri 513, casa de pensionados desde cuyo balcón admiraba los prodigios del crepúsculo: “grandiosos hacinamientos de colores, repartos de luz, abanicos inmensos de anaranjado y escarlata”;<sup>15</sup> en las calles de ese barrio de estudiantes y de pobres, y, como otros bardos, en los trenes. El poeta se refirió a esta capacidad de crear en todo momento y circunstancia en su “Oda a la envidia”. Hace en este poema una síntesis de su trayectoria vital y explica que la poesía lo mantuvo en la brega y le permitió superar todas las adversidades. El comienzo es de un realismo escueto, teñido de humor: “Yo vine / del Sur, de la Frontera. / La vida era lluviosa. / Cuando llegué a Santiago / me costó mucho / cambiar de traje. / Yo venía vestido / de riguroso invierno.” Se refiere después al dolor del desarraigo y a las miserias de la vida de estudiante. Y postula enseguida la gran verdad que se volverá el estribillo del poema: “Escribí, escribí sólo / para no morirme.” Habla luego de sus viajes y regresos, de su compromiso solidario y político con el pueblo chileno y de cómo recuperó la alegría. Y dice: “Entonces en la noche, / en el invierno, / en los trenes, en medio / del combate, / junto al mar o las minas, / en el desierto o junto / a la que amaba / o acosado, buscándome / la policía, / hice sencillos versos / para todos los hombres / y para no morirme.”

Pero los envidiosos persisten en su acoso y él les dice que seguirá cantando sin hacer concesiones. Puede regalarles un paraguas, o “...enseñarles a andar a caballo, / o darles por lo menos / la cola de mi perro”, pero no callará: “furioso, enamorado, / en el tren, en primavera, / a oscuras o saliendo / de una boda, / atravesando el bosque / o la oficina, / a las tres de la tarde / o en la noche, / a toda hora, / escribiré no sólo / para no morirme, / sino para ayudar / a que otros vivan, / porque parece que alguien / necesita mi canto”.<sup>16</sup>

Por “1921”, poema incluido en *Memorial de Isla Negra*, sabemos que los 20 poemas de amor y la canción desesperada germinaron “línea a línea en la casa y en la calle”; sabemos que ese “pequeño libro tempestuoso” nació “como veinte olas de mujer y mar, / ...entre el viaje de vuelta a la provincia / con el gran río de Puerto Saavedra / y el pavoroso golpe del océano / entre una soledad y un beso apenas / arrancado al amor: hoja por hoja / como si un árbol lento despertara...”

En este poema, un Neruda de casi sesenta años rememora las vivencias gestatorias de ese libro que lo volvió una celebridad apenas a los veinte años, el más vendido y reeditado de toda su obra, con tirajes que ya suman millones de ejemplares. Nos recuerda que su joven y solitario autor nunca supuso, “al escribirlo en trenes o al regreso de la fiesta o la furia de los celos”, que esos “veinte poemas de sabor salado” seguirían

<sup>13</sup> *Navegaciones y regresos*, p. 120.

<sup>14</sup> *Memorial de Isla Negra*, pp. 46-48.

<sup>15</sup> *Confieso que he vivido*, p. 67.

<sup>16</sup> *Odas elementales*, pp. 62-67.

“abriendo en otros seres una rosa perpetua, un largo beso, un fuego interminable de amapolas”. Jorge Edwards comenta que ese libro es ya parte del mito colectivo, a la manera de los tangos de Gardel y de los boleros más sentidos de los años treinta y cuarenta. Fue pronto un clásico popular, y poemas como el número 15 (“Me gustas cuando callas...”) y el número 20 (“Puedo escribir los versos más tristes esta noche...”), “se grabaron de inmediato en la memoria de los lectores” y trascendieron fronteras políticas y de idioma. En particular el 20 se volvió una especie de “himno nacional de muchos amores sudamericanos [...] El poeta lo sabía y lo hacía saber, pero no le gustaba nada que lo conocieran únicamente como el autor de ese poema”.<sup>17</sup>

No sabemos cuáles otros poemas de su vastísima obra fueron escritos a bordo de trenes o en las salas de espera de estaciones, excepto en los pocos casos en que hizo un reconocimiento explícito, como ocurre con el titulado “Escrito en el tren cerca de Cautín, en 1958”, o cuando el poeta lo dice expresamente. Un ejemplo de esto último es el relato de su viaje por el Ferrocarril Transiberiano, como etapa de su primera visita a China en 1951. En ese “tren legendario”, que se acercaba “muy lentamente por la inmensidad amarilla” a los Montes Urales, viajó el poeta en compañía de su mujer y del escritor soviético Ilya Ehrenburg. “Se oía por la mañana y por la tarde cómo Ehrenburg golpeaba con energía las teclas de su máquina de escribir. Ahí terminó *La nueva ola* [...] Por mi parte –aclaró Neruda–, escribía sólo a ratos algunos de los *Versos del capitán*, poemas de amor para Matilde, que publicaría más tarde en Nápoles en forma anónima”.<sup>18</sup>

Aunque no lo dijo el autor, cabe imaginar que el poema titulado simplemente “Transiberiano” sí fue escrito, o cuando menos se esbozó, durante ese viaje de Moscú a Irkutsk. Está incluido en *Las uvas y el viento*, junto con “Las cicadas”, en el que un regalo vivo y sonoro de unos aldeanos chinos es el detonante de la bella evocación del padre y de los trabajadores del tren lastrero, que ya se comentó. A favor de la conjetura están la duración del viaje (“siete días de marcha”), la belleza del otoño siberiano, la magnificencia de los bosques de abedules, la “anchura verde” de la estepa y aquella “... pequeña estación en que la lluvia / deja un recuerdo de agua en los rincones”. Todo esto pudo haber inducido al poeta a aprovechar la oportunidad de escribir una vez más al ritmo acompasado de la rueda ferroviaria.

Neruda pensó el libro que contiene este poema del tren siberiano como una aportación personal en favor de la unidad mundial, en esa oscura etapa de la historia en la que se cernía sobre la humanidad la amenaza de la aniquilación nuclear. Expresando el contenido ético de su concepción de la poesía, postuló como deber supremo del poeta “contribuir a la paz del mundo. La incultura es la guerra. La paz es la cultura”, concluyó.

El libro fue concebido como un canto y se estructuró como un viaje, y el poeta adoptó el papel del rapsoda en su doble acepción, la de unir las formas del mundo en el canto y la de ser, como en la antigua Grecia, el cantor popular errante, nos dice Lucrecia Romera.<sup>19</sup> Por ello, “Transiberiano” encaja perfectamente en este libro, con su alabanza del trabajo pacífico del hombre y la contribución del ferrocarril a la unidad de la Tierra: “El tren transiberiano / va devorando el planeta. / Cada día una hora / desaparece ante nosotros, / cae detrás del tren, / se hace semilla. [...] El tren va repartiendo / hasta Vladivostok, y aún / entre los archipiélagos de color de acero, / a los muchachos que cambiarán la vida, / que cambiarán frío y soledad y viento / en flores y metales. [...] Adelante, tren siberiano, / tu voluntad tranquila / casi da vuelta al globo! / Extensión, ancha tierra, recorriéndote, / resbalando en el tren días y días, / amé tus latitudes esteparias,

17 Prólogo de *Veinte poemas de amor y una canción desesperada*, pp. 11-12 y 21.

18 *Confieso que he vivido*, pp. 281-284

19 Prólogo de *Las uvas y el viento*, pp. 12-13.



/ tus cultivos, tus pueblos, tus usinas, / tus hombres reduciéndote a substancia / y tu otoño infinito que me cubría de oro / mientras el tren vencía la luz y la distancia!”.<sup>20</sup>

“Nuestros poetas predilectos son aquellos de obra breve que podemos dominar en unas cuantas horas”, escribió José Emilio Pacheco al prologar un libro de Neruda. Y comparó la obra del chileno con el mar, “ilimitado”, incognoscible en su “totalidad” y en “su oleaje perpetuo”.<sup>21</sup>

En efecto, la poesía de Neruda es enorme y cambiante como el océano. Como a éste, la mueven fuerzas poderosísimas y ocultas corrientes. Contiene ignotos elementos, misterios no aclarados, y es también alegre y lúdica, como las olas que juegan en la playa. El poeta la elaboró sin tregua durante más de medio siglo. Se extiende desde 1918-1920 hasta septiembre de 1973, cuando la muerte desbocada por el vesánico golpe militar también se lo llevó. Es decir, desde sus poemas de adolescencia, corregidos entonces, ordenados y puestos en limpio por él, y apenas publicados en 1996 como los *Cuadernos de Temuco*, hasta las últimas obras concebidas por el prolífico creador, de aparición póstuma, que concluyen con el volumen que recoge *Defectos escogidos*, *Jardín de invierno* y el *Libro de las preguntas*, así como *Confieso que he vivido*, el tomo de sus memorias. Después de 1973, los herederos, los expertos y los críticos han seguido publicando escritos nerudianos de lo más diversos: cartas familiares y de amor, varias partes de la obra juvenil no revisada por el poeta y aun sus discursos parlamentarios. Con esto parece cumplirse el temor que Neruda expresó en sus últimos años: “Cuando me muera van a publicar hasta mis calcetines”.

Al principio, Neruda decantó su poesía poco a poco, como las uvas que toman tiempo y sol para madurar. Pero con el *Canto general*, concluido en la clandestinidad “algunos meses antes de los 45 años de [su] edad”, y a partir de él, la creación se volvió torrencial hasta materializarse en una treintena de libros, muchos de los cuales están formados por varios poemarios o libros en sí. En conjunto, miles de páginas.

“Nadie puede negarlo: es excesivo. Neruda no sería Neruda sin el exceso”, escribió José Emilio Pacheco. “Su obra se levanta como otra cordillera de los Andes y por tanto presenta cumbres y abismos.” Es decir, es desigual, y junto a verdaderas obras maestras contiene otras poco logradas. Pero, como concluye Pacheco, “los poetas escasos también son disparejos. La gran poesía es la excepción y no la regla del verso”.

Con este repaso, apenas a vuelo de pájaro, de la obra ferroviaria de Neruda, creo haber demostrado que el ferrocarril le inspiró algunos de sus buenos poemas. Ojalá que lo aquí dicho sirva de estímulo para conocer más y mejor la obra de este creador inmenso que sigue vivo y es actual, porque en su poesía se nombra al mundo y se descubre la esencia de las cosas.

<sup>20</sup> *Las uvas y el viento*, pp. 106-109.

<sup>21</sup> *Memorial de Isla Negra*, pp. 7-13.

## Bibliografía

Aguirre, Margarita, *Genio y figura de Pablo Neruda*. Buenos Aires, Eudeba, 1964.

Neruda, Pablo, *Canto general*. México, Océano, 1952.

Neruda, Pablo, *Confieso que he vivido. Memorias*. Buenos Aires, Losada, 1974.

Neruda, Pablo, *Crepusculario*. Buenos Aires, Losada, 1961.

Neruda, Pablo, *Estravagario*. Barcelona, Debolsillo, 2003.

Neruda, Pablo, *Las uvas y el viento*. Barcelona, Debolsillo, 2003.

Neruda, Pablo, *Memorial de Isla Negra*. Barcelona, Debolsillo, 2004.

Neruda, Pablo, *Navegaciones y regresos*. Barcelona, Debolsillo, 2003.

Neruda, Pablo, *Odas elementales*. Madrid, Seix Barral, 2004.

Neruda, Pablo, *Tercer libro de odas*. Buenos Aires, Losada, 1957.

Neruda, Pablo, *Veinte poemas de amor y una canción desesperada*. Madrid, Alianza, 1991.

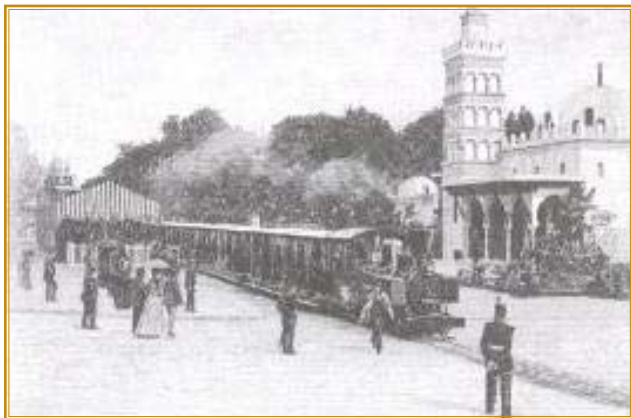
Teitelboim, Volodia, *Neruda*. México, Hermes, 1996.

# Los ferrocarriles portátiles Decauville.

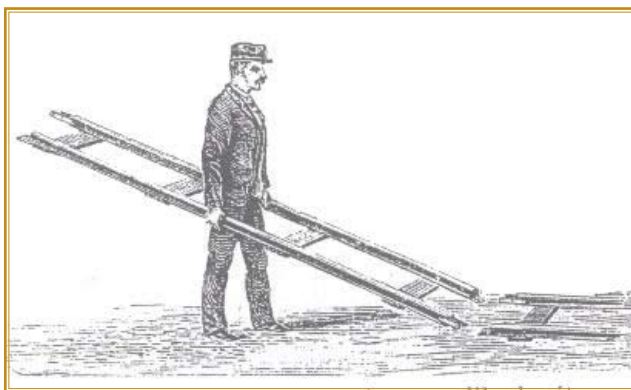
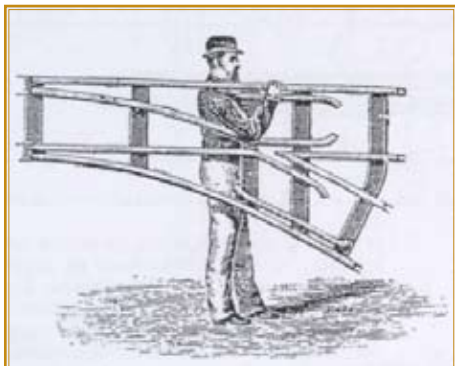
## Un instrumento de incidencia mundial

Juana María Rangel Vargas

viasverdesmexico@correo.conaculta.gob.mx



El ferrocarril Decauville en la plaza de los inválidos durante la exposición universal en París. Litografía de la *Nature journal illustre*.



Dibujos que muestran el tamaño, peso y flexibilidad de la vía Decauville.

Litografías de 1889 tomadas el *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier*.

“En 1889 y con motivo del centenario de la Revolución Francesa se celebra en Francia la Exposición Universal de París. En dicha exhibición más de seis millones de visitantes recorren la feria sobre un ferrocarril Decauville”.<sup>1</sup>

### Introducción

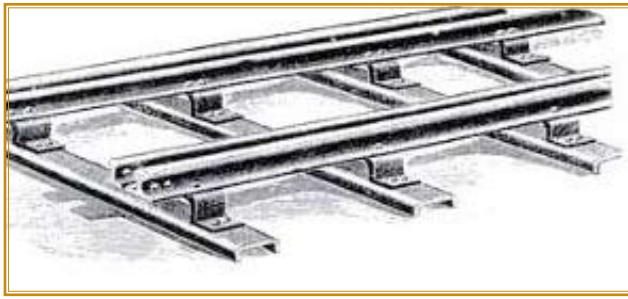
A finales del siglo XIX surgió un nuevo sistema ferroviario, que en principio estuvo asociado a la industria azucarera francesa, y que, al ser portátil, logró gran popularidad en todo el mundo, ya que podía ser instalado y desmontado, según fuera necesario. Este sistema otorgó hegemonía al célebre modelo de rieles portátiles, creado por Paul Decauville, al grado que al poco tiempo de su creación el ferrocarril ligero fue aprovechado como un instrumento de control no solo en la industria azucarera, sino también en la agricultura, la minera y para maniobras militares.

### Historia de los ferrocarriles Decauville

El término *Decauville* designa a un sistema ferroviario que utiliza una vía de sesenta centímetros de ancho. También se asigna a ferrocarriles de vías estrechas. Este tipo de ferrocarriles tuvo su origen en Francia, en 1873, cuando su creador, el ingeniero agrónomo Paul Decauville, basándose en las necesidades agrícolas de su industria azucarera del sur de París, utilizó barras de hierro ligeras, que colocó sobre travesaños, también de hierro, y que ensambló hasta lograr un camino de fierro de la longitud requerida, al cual le montaba pequeñas góndolas que jalaba mediante tracción animal. La funcionalidad radicaba en que un tramo de vía portátil, con rieles y travesaños, tenían un peso de 4.5 kilos por metro lineal.<sup>2</sup>

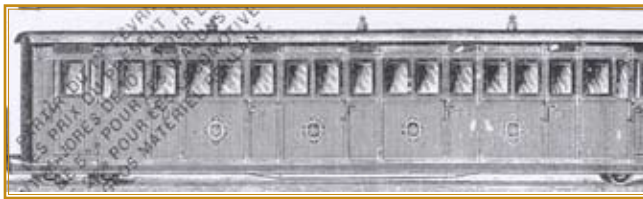
<sup>1</sup> Max de Nansouty, “Le Chemin de fer Decauville a l'exposition universelle de 1889”, en *La Nature, journal hebdomadaire illustré revue des sciences et de leurs applications aux arts et a l'industrie*, núm. 842, 20. París, julio, 1889.

<sup>2</sup> Eric Fresne, *70 ans de chemins de fer betteraviens en Francia*. Francia, Edité par LR Presse, 2007, p. 6.



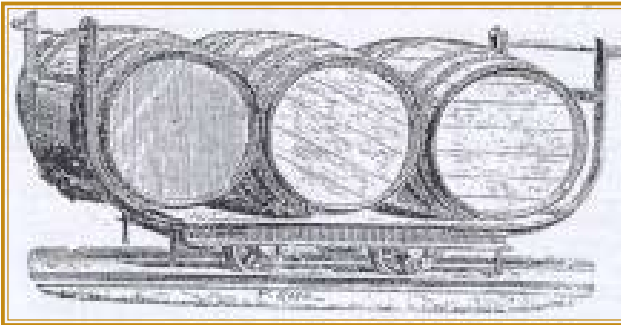
**Detalle de una vía fija Decauville adherida a durmientes de acero.**

**Litografía de 1889, tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier.***



**Coche de pasajeros para vía fija Decauville .**

**Litografía de 1889, tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier.***



**Plataforma- góndola para vía Decauville .**

**Litografía de 1889 tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier.***



**Locomotora para vía Decauville .**

**Litografía de 1889, tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier.***

De este modo, y como un recurso provisional para salvar sus cosechas familiares, nació el práctico ferrocarril portátil. El fantástico invento de Paul Decauville pronto fue requerido por todos los potentados agricultores de azúcar en Francia, quienes solicitaron a Paul un sistema idéntico al utilizado en sus cultivos. Fue entonces cuando este hombre decide crear una empresa de construcción que no sólo incluyera vías ligeras, sino que se ocupara también de fabricar todo un sistema de ferrocarriles, a los que nombró *Decauville*. Así pues, y en virtud de integrarse al mercado ferroviario como un sistema portátil e inspirado en gran medida en el ferrocarril inglés The Ffestiniog,<sup>3</sup> en 1885 diseñó una vía estable con la esencia de la que había creado para utilizarla en su industria azucarera, solo que ahora se basaría en un riel más pesado que le daría mayor estabilidad y seguridad a los vehículos. A esta nueva vía fija, que tenía rieles y durmientes de acero, con un peso de doce kilos por metro lineal, la llamó también *Decauville*. Para esta vía construyó también locomotoras de vapor, vagones, plataformas y demás material rodante que debía correr sobre su escantillón de sesenta centímetros.<sup>4</sup>

Con esta variación en el sistema, su ferrocarril podría competir con los otros, con la ventaja de que sus vías seguían siendo portátiles. Sin embargo, las dimensiones en cuanto al tamaño de las locomotoras y los carros de pasajeros lo ubicarían en un mercado específico.

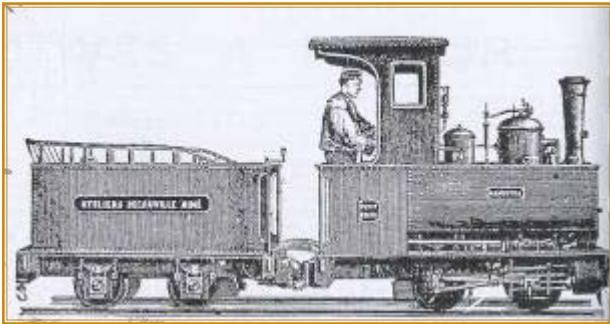
Cabe señalar que para 1895 los ferrocarriles especiales incluirían entre sus novedades rieles de mayor peso, que se homologarían a los utilizados en las vías de escantillón normal. Estos rieles tuvieron que apoyarse en delgados durmientes de madera, aunque siguieron manteniendo un escantillón estrecho de sesenta centímetros, el cual permitía, a nivel técnico, curvas más cerradas.<sup>5</sup> El ferrocarril Decauville era muy

<sup>3</sup> El ferrocarril de Ffestiniog es uno de los más antiguos del mundo que inició su tránsito en 1840 para la explotación de minas de pizarra en el país de Gales. Este ferrocarril utilizó rieles ligeros y delgados para una vía que usaba durmientes de madera también ligeros, con un escantillón de 2 pies, permitiendo al tren circular con facilidad las curvas de la montaña. Este ferrocarril innovador atrajo a ingenieros de toda Europa, quienes vinieron a estudiarlo. Consecuentemente, las acertadas soluciones de rieles ligeros influenciaron el diseño y construcción de ferrocarriles en varios países.

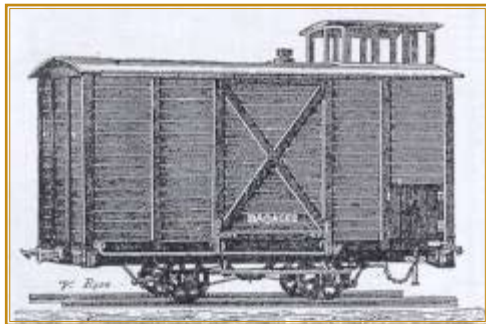
<sup>4</sup> Es importante destacar que durante el proceso de diseño del riel de doce kilos, Paul Decauville trabajó con el capitán Prosper Pechot, del ejército francés, para construir un sistema de ferrocarriles militares de vía estrecha nombrado *sytema Artillerie 1888*.

<sup>5</sup> Eric Fresne, *op. cit.*, p. 9





**Locomotora de vapor para vía fija Decauville . Litografía de 1889, tomada del Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier**



**Cabus para vía fija Decauville Litografía de 1889, tomada del Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier.**



**Villa de Arrás (al Noreste de Francia, situada en la frontera con los Países Bajos). Vista de una góndola en la vía Decauville de la Rue des grands-veziers. Primera Guerra Mundial, bombardeos del 6, 7 y 8 de octubre de 1914.**

Fotografía: Colección JP, Francia

útil en los campos de cultivo, en las fábricas, en las minas y en las haciendas, en la medida en que una vez agotada la producción en un determinado lugar, las vías podían ubicarse en otro sitio.<sup>6</sup>

Una vez que el éxito traspasó las fronteras francesas, se organizaron compañías que copiaron el modelo de Paul Decauville y construyeron vías portátiles de sesenta centímetros, así como sus respectivos vehículos de tracción y carga.

Entre las firmas más conocidas destacaron la alemana Orenstein & Koppel, la inglesa Hunslet y otra francesa llamada Petolat.<sup>7</sup> No obstante, y para evitar confundirse con la empresa creadora, se decidió nombrar a este tipo de ferrocarriles con el genérico de “ferrocarriles ligeros”.

Las nuevas compañías expandieron la oferta ferroviaria, y de este modo, además de venderlo para el servicio de la agricultura (importantes clientes lo fueron Australia, Indonesia y Fiji para sus cultivos de azúcar), la industria, la minería y el servicio de pasajeros, lo colocaron en la industria bélica, ofreciéndolo como un transporte favorable para el desplazamiento de las tropas y para la dominación y control de territorios.

De este modo, Alemania, Italia y la propia Francia posicionaron la eficacia de usar ferrocarriles ligeros en sus colonias africanas, puesto que su rápido montaje permitía mantener el control mientras se avanzaba en la colonización. Así mismo, en el conflicto bélico de 1914 se reservó, durante la fase de ocupación, equipo Decauville para las tropas.

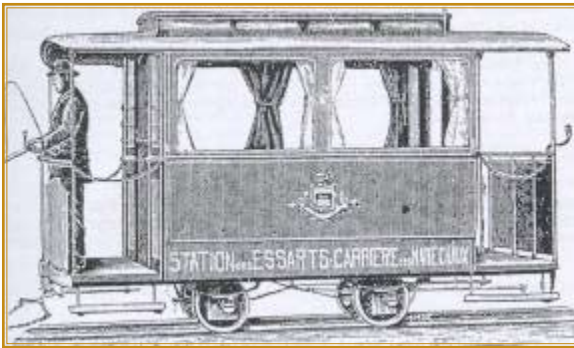
## El sistema Decauville en México

En México también comenzaron a promocionarse y distribuirse este tipo de ferrocarriles. Por ejemplo, en 1891, la casa francesa Decauville fundó en la capital de nuestro país una compañía exclusivamente destinada a verificar, en territorio mexicano, el ensamblaje y venta del material ferroviario que se construía en sus talleres de Petit-Bourg de París. Se trató de la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor, la cual incursionó en nuestro mercado dirigiendo su atención en los hacendados y mineros, quienes llegaron a destacarse como sus principales clientes.<sup>8</sup>

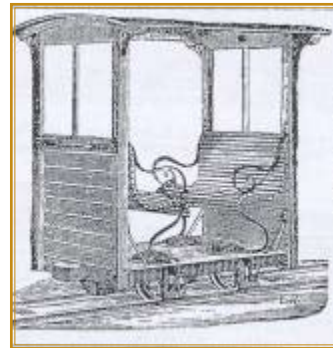
<sup>6</sup> Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tout en acier, 1899. Paris, Agence a Paris, [Reedición para Le Train Magique, Francia, 2001].

<sup>7</sup> Aunque la empresa Decauville ya no fue la única que construía vías portátiles, las otras compañías respetaron el nombre dado a este sistema.

<sup>8</sup> La Sociedad Decauville en el año 1894 sostuvo un litigio con la hacienda de producción pulquera “San Antonio Ometusco” en el altiplano hidalgense, representada por



**Coche de pasajeros tirado por tracción sangre para vía Decauville. Litografía de 1889, tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier***



**Coche personal para vía Decauville usado en las haciendas. Litografía de 1889, tomada del *Catalogue illustre Decauville. Chemin de fer portatif a pose instantanee tour acier*.**

Unos años más tarde, en 1899, la Sommer, Hermann y Compañía instaló una sucursal en la Primera Calle de la Independencia número 76, en donde se ofrecía a los interesados toda clase de maquinaria, implementos y útiles para la agricultura y la industria, así como la venta de ferrocarriles portátiles marca Orenstein & Koppel, que según esta compañía, era la marca más antigua y competente en el ramo. Además, ponía a disposición de los interesados toda clase de material para vías portátiles, semiportátiles y fijas, como: tranvías, líneas de cable, rieles y durmientes de acero, carros, plataformas, furgones cerrados, coches de pasajeros, entre otros.<sup>9</sup>

No menos importante era el establecimiento Decauville Aîné Sociedad Anónima, que tuvo como representante al ingeniero Pedro Livrelli y cuyo capital para ese mismo año de 1899 era de 7,050,00 francos. El despacho de Livrelli estuvo instalado en la Calle de San Diego número 5, en la ciudad de México. Esta sociedad francesa instaló también en México grandes depósitos de ferrocarriles fijos y portátiles, así como material para explotaciones mineras y agrícolas de todas clases.<sup>10</sup>

---

Ignacio Torres Adalid. Esto se debió a que la Casa Decauville no cumplió con lo expuesto en un contrato fechado años atrás, donde le vendía a Torres Adalid un ferrocarril instalado y a las puertas de la referida hacienda. Sobra decir que la disputa fue ganada por el afamado oligarca. Véase *Alegato producido por el Lic. José Macías ante el señor juez en el juicio ordinario contra la Sociedad Nueva de los Establecimientos Decauville el Mayor*. México, 1898.

9 J. Figueroa Doménech, *Guía general descriptiva de la República Mexicana*. t. 1, *El Distrito Federal*. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1899, pp. 706

10 *Idem*, pp. 299.

Tanto ocuparon las haciendas estos ferrocarriles ligeros, que llegaron a construirlos para uso particular, ya que les permitían a sus dueños movilizar sus productos con destino a las vías troncales del ferrocarril. Cabe destacar que en la gran mayoría de los casos estas vías se ubicaron a una distancia que iba de los tres a los diez kilómetros de longitud de la estación del tren más cercana. Ahora bien, estos ferrocarriles ligeros también fueron utilizados por los dueños de las haciendas para uso particular y privado, mediante pequeños coches de pasajeros, que eran jalados por tracción de sangre.

Debido al éxito de los ferrocarriles ligeros en el sistema nacional, la ley de ferrocarriles de 1899 obligó a reglamentar su construcción. Para ello se integró un apartado<sup>11</sup> que ponía de manifiesto que además de las vías ancha y angosta existía la vía Decauville, aunque ésta quedaba ceñida al tráfico particular en minas, haciendas, ingenios, fábricas y depósitos.

---

11 Capítulo 1 de la *Ley de Ferrocarriles* relativo a la clasificación de los ferrocarriles en su artículo 8 dice "las líneas, bajo el punto de vista de su anchura, se dividen en las siguientes clases: I. Líneas de metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros. II Líneas de novecientos catorce milímetros y III Líneas de sesenta centímetros. Esta anchura se medirá entre los bordes interiores de los rieles. Esta ley se publicó en el *Diario Oficial* correspondiente al 13 de mayo de 1899, número 12.

Ferrocarril	Entidades federativas	Total de km.	Tracción	Notas
Pichucalco	Chiapas	5	Animal	Ferrocarril Urbano
De la Compañía Nacional Salinera de Viesca	Coahuila	10	Animal	Uso particular
De San Pedro a las Haciendas de San Lorenzo y Bolívar	Coahuila	7	Animal	Uso particular
Hacienda de Hornos a Viesca	Coahuila	23	Vapor	Este ferrocarril se conectó con una línea de 3 kilómetros que llegaba hasta Viesca. La concesión se le otorgó al gobierno del estado de Coahuila.
Cazadero a San Pablo	Durango	60 km. 100 m.	Vapor	
De la estación de la Palma del Ferrocarril Mexicano a las Haciendas de Tetepantla y Exquiltán	Estado de México	5	Animal	Uso particular
Del pueblo de Nopaltepec a la hacienda de Tecaltepec	Estado de México	3	Animal	Uso particular
Hacienda de Hueyapam a la estación de Otumba del Ferrocarril Mexicano	Estado de México	10	Animal	Uso particular
Haciendas de Tepa y Cuautengo	Estado de México	11	Animal	
Celaya a Santa Cruz	Guanajuato	30	Animal	
Hacienda de San Antonio Ometusco	Hidalgo	8	Animal	
Hacienda de Tepa	Portátil		Animal	
Hacienda de Tlalayotla a la estación de Apam	Hidalgo	11	Animal	
Ciudad Guzmán a Palos Verdes	Jalisco	18	Animal	
Buena Vista	Morelos	2	Animal	Uso particular
Fierro del Toro	Morelos	1	Vapor	Uso particular
Hacienda de El Puente	Morelos	7	Animal	Uso particular
Hacienda de San Vicente	Portátil	Morelos	32	Vapor
Hacienda de Santa Cruz	Morelos	5	Animal	
Hacienda de Temixco	Morelos	27	Vapor	
Hacienda de Tenango	Morelos	3	Animal	
Hacienda de Tenextepango	Morelos	18	Vapor	
Del Cerro a la Estación de Tepeaca del Ferrocarril Mexicano del Sur	Puebla	2	Animal	Uso particular
Hacienda de Raboso	Portátil	Puebla	7	Animal
Hacienda de San Nicolás. Incluye la línea a la estación de Mier del Ferrocarril Interoceánico	Puebla	20	Vapor	
Hacienda de Tatetla	Portátil	Puebla	11	Animal
Haciendas de Colón y Rijo	Portátil	Puebla	5	Animal
Acámbaro a Querétaro	Querétaro y Guanajuato	125	Vapor	
De Agua Buena	San Luis Potosí	7	Animal	Uso particular

De la Estación Jesús María a la hacienda del mismo nombre		San Luis Potosí	1	Animal	Uso particular
Hacienda del Gogorrón		San Luis Potosí	4	Animal	
Cobos a Furbero		Veracruz			
Hacienda de Cuautlapa	Portátil	Veracruz	8	Animal	Uso particular
Hacienda de El Xúchil a Texmalaca	Portátil	Veracruz	15	Animal	Uso particular
Hacienda de Jalapilla	Portátil	Veracruz	8	Animal	
Hacienda de San Antonio	Portátil	Veracruz	6	Animal	
Hacienda de San Francisco y Toxpam	Portátil	Veracruz	5	Animal	
Hacienda de San Miguelito	Portátil	Veracruz	4	Animal	
Hacienda de Tocuila	Portátil	Veracruz	3	Animal	
Hacienda de Tuxpango	Portátil	Veracruz	8	Animal	
Hacienda de Tuzamapam		Veracruz	8	Animal	
Hacienda de Zimpizahua		Veracruz	9	Animal	
Hacienda el Jazmín	Portátil	Veracruz	3	Animal	
Halachó a Santa Cruz		Yucatán	20	Animal	
Ferrocarriles particulares de diversas haciendas		Yucatán	1355 km. 715 m.	Animal	Uso particular



Patio de la Hacienda de Cuautengo, en el Estado de México

## Ferrocarriles Decauville construidos en México entre 1890 y 1910<sup>12</sup>

Como puede observarse en el cuadro anterior, Yucatán representa un caso especial de adopción de ferrocarriles Decauville, ya que ahí, durante la última década del siglo XIX, se construyó una red orientada a favorecer a los principales centros henequeneros de Mérida y de la región, al permitir y dar salida a la producción local. Más de mil kilómetros<sup>13</sup> de vías para ferrocarriles portátiles con tracción de sangre apoyaron la prosperidad económica de la fibra natural del henequén, al entrelazar las haciendas productoras con este sistema ferroviario.

<sup>12</sup> Datos tomados de la *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos. 31 de diciembre de 1909. Presentada al Congreso internacional de ferrocarriles en su octava edición que se celebrará en Berna, Suiza en julio de 1910*. México, Tipografía de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910.

<sup>13</sup> Paolo Riguzzi menciona que la península, entre 1900 y 1903, contaba con 800 kilómetros de vías normales y con 1,427 kilómetros de ferrocarriles portátiles. Véase Paolo Riguzzi, "Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1901" en Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, coords., *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950*; *Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, El Colegio Mexiquense, FNM, UAM-X, 1996, p. 55. Por su parte, Allen Morrison citó en su estudio sobre tranvías y ferrocarriles ligeros en América Latina más de 4500 kilómetros de vías Decauville en Yucatán. Web: <http://www.tramz.com/mx/yy/yu00.html>





Imágenes tomadas por Alfredo Nieves Medina en Izamal, Yucatán, ca. 1996.

Cabe destacar que no sólo el henequén marcó el siglo XIX yucateco sino también la guerra de castas. Esta lucha llevó al gobierno del presidente Díaz a introducir, en la selva oriental, un ferrocarril militar de 57 kilómetros de longitud y se construyó con el fin de apoyar el exterminio contra los mayas cruzob. Es importante señalar que la elección del sistema Decauville respondió a la urgencia de “asegurar a la civilización la reconquista de esa zona”.<sup>14</sup>

La construcción de este ferrocarril, que discurría del puerto de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, estuvo a cargo de la Secretaría de Guerra y Marina, instancia que lo concluyó en 1904. No obstante para 1910, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas adoptó y registró entre sus construcciones anuales esta línea férrea denominándolo Ferrocarril de Quintana Roo o Ferrocarril Norte de Quintana Roo.<sup>15</sup>

### Consideraciones finales

Los ferrocarriles Decauville fueron un medio de transporte que se utilizó en todo el mundo desde finales del siglo XIX y su construcción estuvo en función de objetivos muy específicos: explotación máxima de cultivos, traslado de productos y desplazamiento de tropas. En México muchos hacendados se ocuparon de este sistema de transporte cuando descubrieron que para su construcción se utilizaban métodos fáciles, que no tenían que realizar grandes inversiones, y

que además era un ferrocarril que les traería grandes beneficios gracias a que les permitía conectarse con una vía principal. Hoy día es posible encontrar algunos vestigios de estos ferrocarriles como por ejemplo el que se construyó en la hacienda de Tepa, en Hidalgo, donde todavía se conservan alrededor de diez metros de vías, cuyo peso del riel no debe ser mayor a los cinco kilogramos, y que se encuentra en manos privadas. Este ferrocarril sirvió para trasladar los toneles de pulque a la vía troncal del antiguo Ferrocarril Hidalgo y Nordeste.

Actualmente existen en todo el mundo vestigios de este tipo de ferrocarriles. Incluso, en algunos países, los trabajos de rescate y catalogación que han emprendido diversas instituciones han impulsado la creación de museos especializados<sup>16</sup> que tienen como meta recuperar este tipo material ferroviario, considerado hoy como patrimonio histórico y cultural. Otra tendencia exitosa para este tipo de ferrocarriles es la reutilización de las antiguas vías, locomotoras y material rodante como ferrocarriles turísticos.<sup>17</sup>

Al parecer, los ferrocarriles Decauville no forman ya parte de un complejo sistema de producción y tampoco tienen una connotación belicosa sino que son vistos como simpáticos e inofensivos trenecitos.

14 *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina por el Secretario Bernardo Reyes, que va del 1 de julio de 1901 al 31 de diciembre de 1902*. México, 1903, p. 37.

15 Juana María Rangel Vargas, *Un ferrocarril militar en la selva quintanarroense. La vía Decauville de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo 1901–1939*. Tesis de maestría. México, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, 2005.

16 La ciudad de Ámsterdam en Holanda, tiene un museo dedicado a los ferrocarriles Decauville, el Decauville Railway Museum - Harskamp, Netherlands. Véase, <http://hem.bredband.net/olokal/OKJ/>. Para Francia podemos mencionar el Musée Petit Train de la Haute Somme en la región Picardie al noreste; el Musée des transports de Pithiviers cercano a París.

17 Véase *Tacot des Lacs* (<http://tacotdeslacs.free.fr/>) y *el ferrocarril turístico del Tarn* (<http://www.cftt.org/espagne/pagegenerale.htm>); ambos en Francia y *El tren de los presos en Argentina* <http://www.interpatagonia.com/paseos/trenfindelmundo/>, sólo por mencionar algunos.

# *De plata y cerámica:*

## la vajilla del tren presidencial

Lizbeth Celaya Vargas

En 1927, durante la presidencia del general Plutarco Elías Calles, se adquirió el Tren Olivo, que a partir de entonces fue el tren presidencial en sustitución del Tren Amarillo, que había dado el mismo servicio desde tiempos de Porfirio Díaz. Tuvo un costo de 1,250.000<sup>1</sup> pesos, y fue considerado un tren moderno y de lujo, en el que los presidentes en turno realizaron giras de trabajo y viajes especiales. Su último viaje se llevó a cabo el 15 de septiembre de 1960, cuando transportó al presidente Adolfo López Mateos a Dolores, Hidalgo, para los festejos del 150 aniversario de la Independencia de México.

En la actualidad se conservan algunas de las unidades<sup>2</sup> que componían este tren, como la MN 3513, denominada “17 de Julio”, misma que se exhibe en los andenes del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, en la ciudad de Puebla, así como diversos objetos históricos que pertenecieron al tren o formaron parte de su menaje, como lo es la vajilla que se utilizaba en el coche comedor, de la que daré cuenta en este artículo.

### Una singular donación

El Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos recibió en donación reciente, por parte de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación,<sup>3</sup> diversas piezas que formaban parte de

<sup>1</sup> AH/CNPPCF/MNFM, enero de 1967.

<sup>2</sup> El Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos conserva la unidad N de M- 3513, llamada “17 de Julio”. Esta unidad era parte del Tren Olivo, y en ese tren funcionaba con el núm. 3 y con el nombre “Marte”. El Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad, ubicado en Chapultepec, en la ciudad de México, conserva los coches números 1, 2 y 5.

<sup>3</sup> Consúltese: Ferrocarriles Nacionales de México en liquidación. *FNM*. [En línea]: FNM en Liquidación. <<http://www.fnm.gob.mx/>> [Consulta: 8 octubre 2008].

lo que fue la vajilla histórica del Tren Olivo. Los bienes ingresaron al Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos, adscrito a la Subdirección de Conservación y Restauración de este mismo Centro, el 8 de abril de 2008.

Uno de los objetivos de la institución se refiere a la conservación y difusión del patrimonio cultural ferroviario de México, y en ese sentido la Subdirección de Conservación y Restauración se avocó, en este caso, a la tarea de realizar el inventario y diagnóstico del estado de conservación de esta importante colección, a fin de conocer datos significativos sobre este acervo. En este artículo se presentan los primeros resultados de estos trabajos.

La donación, que incluyó la vajilla, está compuesta por 5,218 piezas, entre las que se encuentran: mantelería, piezas de cocina, servicios de mesa<sup>4</sup> y, por supuesto, la vajilla presidencial, que se distingue del resto de la colección por la calidad de su manufactura y por los materiales que la constituyen, entre los que destacan la plata, la alpaca plateada, el acero inoxidable y la cerámica con decorado de filo de oro. Esta vajilla, y el servicio de mesa que la acompaña, fueron utilizados en los servicios de lujo del Tren Olivo.



**Detalle. Escudo presidencial en taza de cerámica**

## Los trabajos de conservación

Lo primero que se hizo con esta vajilla fue investigar a detalle cada una de las características físicas de las piezas que la componen, y levantar el inventario de la misma. Cabe señalar que para tales quehaceres nos apegamos a las definiciones de inventario. La primera

<sup>4</sup> El concepto se refiere a artículos de uso doméstico como tazas, platos, vasos, jarras, juegos de té, etcétera.

que dicta el *Diccionario de la Real Academia de Lengua Española*,<sup>5</sup> según la cual “inventario” “es el asiento de los bienes y demás cosas pertenecientes a una persona o comunidad, hecho con orden y distinción. Papel o instrumento en que están escritas dichas cosas”. Resultó también fundamental la propuesta de Alesia Martínez define al inventario como: “[...] el primer instrumento de conocimiento, descripción y protección preventiva. En muchos casos es conocido como “un instrumento básico de control para la planificación de una correcta y eficaz política de protección y difusión del patrimonio cultural”.<sup>6</sup>

La autora identifica y define las actividades que involucra el realizar un inventario, como las siguientes: identificación de la pieza, localización, descripción, clasificación, valoración, protección, ejecución de estudios especializados, elaboración de un documento referencial, así como de una herramienta de gestión, y la certificación de la existencia de algo.

Por su parte, el *Manual de normalización documental de museos*<sup>7</sup> menciona que a nivel internacional son muchos los formatos que pueden utilizarse en la elaboración de inventarios y catálogos, aunque todos deben concordar en la idea de que la finalidad es la identificación de un bien histórico y cultural para iniciar el estudio, resguardo y difusión del mismo.

La Subdirección de Conservación y Restauración del CNPPCF/MNFM consideró conveniente utilizar las normas que plantea el ICOM<sup>8</sup> para la realización de inventarios, por lo que los campos a registrar para la vajilla son los siguientes:

- Nombre de la institución que documenta el objeto.
- Localización del objeto.

<sup>5</sup> Real Academia Española. *Diccionario de la Lengua Española*. [En línea]: Vigésima segunda edición. Actualización del Diccionario de la lengua española. 2001. <<http://buscon.rae.es/drae/>> [12 de noviembre de 2008]

<sup>6</sup> Alesia Martínez, Alesia. *Estudio y elaboración de inventarios del Patrimonio Cultural*. [En línea]: Monografías.com. <http://www.monografias.com/trabajos31/inventarios-cultura/inventarios-cultura.shtml> [Consulta: 12 de noviembre de 2008]

<sup>7</sup> Consúltese: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. *El manual de Normalización documental de museos*. [En línea]: Taller Digital [http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01260296543471574100035/009711\\_6.pdf](http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01260296543471574100035/009711_6.pdf). [Consulta: 18 de noviembre 2008]

<sup>8</sup> International Council of Museums. *Information Center* [en línea]: UNESCO- ICOM. ICOM Publications. <http://icom.museum/>. [Consulta: 10 de noviembre de 2008]



- Descripción física del objeto; Identificación detallada de las características físicas de cada pieza.
- Historia del objeto. Producción.
- Historia del objeto. Uso.
- Historia del objeto. Condiciones del descubrimiento y recolección del objeto.
- En el caso de la cerámica: marca de manufactura.
- En el caso de las piezas de alpaca plateada: sellos de contraste; este concepto refiere a la impresión de símbolos sobre artículos de oro y plata, método histórico para el control de calidad, muestran el lugar de origen, fabricante, año de fabricación y confirma el contenido de plata.
- Estudios del material; información detectada a partir de estudios sobre las cualidades físicas de los materiales, y en estudios de laboratorio.
- Estado de conservación.
- Imagen fotográfica. Toma fotográfica de cada pieza, en nuestro caso al tener varias piezas de una sola clase, se determinó tomar solo una muestra fotográfica de cada clase de objetos.

La metodología utilizada se ajustó a la normatividad propuesta por instituciones normalizadoras de nivel internacional, como son las *Categorías para la descripción de objetos artísticos de la Fundación Paul Getty*, las líneas internacionales para la información de objetos museísticos del CIDOC<sup>9</sup> y el Centro de Documentación UNESCO-ICOM.<sup>10</sup>

El trabajo se llevó a cabo en diferentes fases, la primera de las cuales implicó la elaboración de un listado de las piezas de esta colección con el fin de recabar datos e imágenes fotográficas *in situ*, así como la realización del examen de diagnóstico de deterioros general de cada pieza. Esta labor fue ejecutada en el Almacén de Bienes Muebles Históricas del CNPPCF/MNFM. En la segunda, el trabajo se avocó a la observación puntual de los materiales, a fin de determinar el método para el estudio de los materiales que constituyen las piezas, en el laboratorio de Conservación y

Restauración, a la elaboración de un documento digital en el que se concentre la información.

## Estudios sobre materiales constitutivos Cerámica

Se tomaron en cuenta los conceptos de análisis planeados por Vázquez Malagón,<sup>11</sup> los cuales se basan en las características y propiedades de los materiales cerámicos. Las pruebas físicas realizadas fueron las siguientes:

*Porosidad.* Prueba que se realiza a simple vista, mediante la observación directa de la superficie del material en zonas sin esmalte. Es importante hacerla debido a que ayuda a determinar la resistencia a la abrasión y la dureza de los materiales, lo cual nos permite suponer datos sobre el tipo de arcilla y cocción de la pieza.

*Dureza.* Se refiere a la resistencia a la abrasión que la superficie opone a las acciones relacionadas con el movimiento de cuerpos, superficies o materiales en contacto con ella.

*Transparencia a la luz.* Consiste en la emisión de una fuente de luz a través de la pieza para determinar la transparencia de la misma, lo cual nos permite identificar, sobre todo, porcelanas.

## Cerámica y metales. Toma fotográfica en microscopio

Para tener una imagen de los materiales se tomaron microfotografías digitales a 100 X con un microscopio monocular marca Zeiss. Esta acción nos permitió observar características de los materiales, en la cerámica, la porosidad y esmalte externo, y en la alpaca plateada, el laminado de plata. En ambos casos permite observar también el estado de conservación y el tipo de deterioro de la colección.

Con las piezas de alpaca plateada es de vital importancia tomar en cuenta los sellos de contraste, que validan la calidad de los materiales, su fabricante y el año de construcción. Realizar este levantamiento puntual de los sellos de contraste valida nuestras afirmaciones sobre la constitución material, técnica de manufactura, y año de fabricación. Hemos tomado en cuenta el catálogo de sellos de contraste de Joel Langford<sup>12</sup> para

9 Fulvio Rinaudo y Guliz Bigin, *Generic GIS template for the management of heritage objects. A practical guide to GIS implementation*. [En línea]: CIDOC, International Council of Museum. The Getty. Ankara. <cipa.icomos.org/fileadmin/WG2-Files/RECORDIM\_TG9\_DRAFT\_01.pdf.> [Consulta: 26 de octubre de 2008]

10 ICOM. *Centro de Documentación UNESCO-ICOM*. [En línea]: Centro de Información Museológica UNESCO – ICOM. < http://www.icommexico.org/centroinformacion.htm > [Consulta: 28 de septiembre de 2008]

11 Emma del Carmen Magalón, *Materiales cerámicos. Propiedades, aplicaciones y elaboración*. México, UNAM, 2005. (Colección CIDI Investigación)

12 Joel Langford, *Plata. Guía práctica para coleccionar objetos de plata e identificar sellos de contraste*. Madrid, Edimat Libros, 1999, pp. 33- 44.



analizar los resultados de este levantamiento (mismos que se publicarán en una próxima entrega).

### Estado de conservación

Se realizó el diagnóstico de conservación que se basó en la inspección individual y organoléptica de cada pieza, hecho a simple vista y de manera general, y en algunos casos con lente de aumento. Se realizó también observación con microscopio monocular con el fin de observar las condiciones físicas externas de las piezas, así como el porcentaje de los deterioros de las mismas.

Este diagnóstico nos permite establecer las causas del deterioro y, a partir de esto, desarrollar estrategias del plan preventivo para el cuidado de la colección, a corto y largo plazos.

### Balance general sobre la situación del inventario

A continuación se presentan los resultados de los trabajos de catalogación e identificación de materiales constitutivos de la vajilla presidencial, información indispensable para entender la importancia de las piezas, así como para conocer su instancia física. Estos datos permitirán realizar los procesos adecuados de conservación, restauración, embalaje y exposición de las piezas.

De los 5,218 bienes que se recibieron 3,322 son artículos de plata, alpaca y acero inoxidable, 1,502 piezas son cubertería (nombre genérico que refiere a los cubiertos de plata, en nuestro caso, alpaca y níquel plateado), 969 son artículos de alpaca plateada y presentan sello de contraste, 234 artículos son de alpaca plateada sin sello de contraste. Los demás son artículos de alpaca, níquel y otras aleaciones.

De los artículos de cocina y cerámica se recibieron 1,896 piezas, de las cuales 420 son de cerámica que presentan el sello presidencial.



**Platón de alpaca plateada sin leyendas.**



**Charola ovalada con ornamentación en bordes de formas orgánicas, leyendas en parte inferior: "Reed & Barton. Silver Soldered 012-H-12".**

### Resultado del estudio de materiales constitutivos Cerámica

Las piezas de cerámica que cuentan con el escudo nacional mostraron una pasta con porosidad de densidad fina. La prueba de resistencia a la abrasión se determinó con una punta de acero, y ésta, comparada con una pieza de *stoneware*<sup>13</sup> presentó menor resistencia. La prueba de transparencia demostró que la cerámica es más o menos translúcida. De esta manera podemos suponer que las piezas fueron ejecutadas aparentemente a alta temperatura.



**Taza y recipiente de cerámica. Leyendas: "Hecho en México". Marca "Ánfora"**

<sup>13</sup> Emma del Carmen Vázquez Malagón, en su libro *Materiales cerámicos. Propiedades, aplicaciones y elaboración*. México, UNAM, 2005. (Colección CIDI Investigación), lo define como: "Es resultado de una mezcla con alto contenido de arcilla combinada con materiales fundentes y estructurantes [...]. Debido a su alta plasticidad puede ser modelada manualmente y al mismo tiempo ser trabajada perfectamente en todos los procesos que utilicen molde tales como vaciado, prensado y torneado".

Estos primeros resultados nos permiten pensar en dos posibles materiales: la porcelana vítrea,<sup>14</sup> que se caracteriza por ser una pasta blanca, opaca, de alta resistencia, vitrificada, de absorción de agua casi nula, utilizada comúnmente en la fabricación de cerámica de hoteles, y la porcelana de pasta blanda, que Vázquez Malagón<sup>15</sup> define como pasta fina de color blanco o marfil, más o menos translúcida y muy resistente. La temperatura de quema de esta cerámica es de 1300°C, y fue desarrollada originalmente en Europa para simular la porcelana china. Se utiliza en la fabricación de obras artísticas, para el hogar y decorativas.

Falta conocer las características de los materiales determinados por la marca a la pertenecen. En el caso que nos ocupa, las piezas de cerámica de la Vajilla Presidencial presentan en la parte inferior la leyenda “Ánfora”. Dentro de estas piezas encontramos tazas, platos de diferentes tamaños, tazones, platones y charolas.

### Alpaca plateada

Se determinó que las piezas de metal son de alpaca y níquel plateado. Esto pudo constatarse debido a que la mayoría de los sellos de contraste presentan la leyenda “Silver soldered”, traducido como “Plata soldada”, que en realidad se refiere a lámina de plata sobre materiales como alpaca o acero inoxidable o laminado de plata de buena calidad.

Solo una de las jarras presenta el sello presidencial, y en ella se observa el sello de contraste “The International Silver Company. The Pullman Company”. El material constitutivo y el estilo de manufactura corresponden a estas mismas características de las demás piezas de alpaca plateada.

También encontramos que diversas piezas, como jarras, que presentan acabado liso y formas delicadas, o platos, platones, jarras, soperas, copas, servidores de cuerpo robusto y cubertería flanqueada en las que destacan ornamentaciones y decoraciones en relieve con formas orgánicas y geométricas. Esta decoración presenta algunos grabados en bordes, asas y bases soldados, otras ornamentaciones fueron moldeadas.

La mayoría de las piezas presenta en la parte inferior los sellos de contraste, entre ellos destaca el sello “Reed & Barton”, que pertenece a una de las corporaciones de plateros más antigua de Estados Unidos. Henrietta M. Larsonn<sup>16</sup> menciona que sus raíces se

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>15</sup> *Idem.*

<sup>16</sup> Henrietta M. Larsonn, ed., *A History of Reed & Barton*



Microfotografía enfocando el acabado de esmalte de la pieza.



Microfotografía enfocando densidad de cerámica.



Microfotografía del filo dorado en orilla de cerámica.



Microfotografía de sello dorado con la leyenda “Vajilla presidencial”



Detalle de sello en parte media superior de Jarra de alpaca plateada

remontan a 1824. Fue una de las empresas plateras que gozaron y aún gozan de gran prestigio en nuestro país. Actualmente la División Reed & Barton continúa produciendo una amplia gama de plata esterlina, sol-verplated, acero inoxidable y vajilla.

El sello “International Silver Co.” hace referencia a la compañía International Silver Company, formada en 1898 en Coneticut, que es considerada una de las empresas líderes en la producción de artículos de plata desde su formación.

Estas son algunas imágenes de sellos de contraste que hemos visto en las piezas:



#### Sello de contraste “International Silver Company”



#### Sello de contraste vista en parte inferior de pieza

A continuación presento microfotografías del sello de contraste, la primera con luz rasante y la segunda con luz natural.



#### Vista microfotográfica, detalle de letra con luz natural.



#### Vista microfotográfica, detalle de letra con luz rasante.

Una vez realizados los exámenes anteriores, podemos decir que estas piezas fueron fabricadas de forma industrial, aunque llama la atención sus formas estéticas y la utilización de ornamentaciones clásicas. Estas dos características permiten ubicar estas piezas dentro del estilo *art nouveau*, que surge a finales del siglo XIX y se proyecta en el siglo XX, el cual está ligado íntimamente a la producción industrial.

El *art nouveau*<sup>17</sup> se caracteriza por desligarse del simbolismo y por la búsqueda de la autenticidad de la época. Estéticamente utiliza imágenes planas, lineales, ornamentales, que economizan medios y permiten centrarse en el diseño del adorno, lo cual acerca los objetos de este estilo, en gran medida, al diseño industrial.



**Jarra de alpaca plateada, leyendas en la parte inferior: “V-7-38 R Wallace 0376-6. Silver Soldered 18 6 OZ The Pullman International Silver Co. Silver Co. Soldered 05002. 48Z. 27”.**

### Estado de conservación

La colección presenta un buen estado de conservación, aunque es necesaria la intervención en las piezas con la finalidad de llevar a cabo la limpieza y estabilización de las mismas. Estas intervenciones serán de diversa índole y estarán determinadas por la constitución material y por el tipo de deterioro que presente cada pieza, siempre tomando en cuenta la compatibilidad química de los materiales a utilizar, así como un estricto respeto a la historicidad de cada objeto y al concepto de mínima intervención.

En lo que se refiere a conservación de metales<sup>18</sup> debo mencionar que la Subdirección de Conservación

<sup>17</sup> Alistair Duncan, *Art Nouveau*. Estados Unidos, Thames and Hudson, 2000. (Word of art series)

<sup>18</sup> Pueden consultarse algunos estudios en: Donny L. Hamilton. *File 13: Silver Conservations. Conservation Research Laboratory, Texas A & M University*. [en línea]: Conservation Files. <http://nautarch.tamu.edu/class/anth605/File13.htm>. [Consulta: 20 de septiembre 2008]. También puede consultarse T. Stambolov, *The corrosion and conservation of metallic antiques and Works of art. A preliminary survey*. Amsterdam. Central Research Laboratory for Objects of Art and Science.

[Libro en línea]: Estados Unidos, Boletín of the Bussines Historical Society, vol. XVII, núm. 6, 1943. Jstor. Trusted Archives for Scholarship. <http://www.jstor.org/pss/3111203> [Consulta 15-10-2008].

y Restauración contempla como acciones generales la limpieza de las piezas, con estricto respeto a la pátina de las mismas y el uso de capa de protección, así como su embalaje posterior con materiales que conserven en condiciones óptimas cada pieza de la colección.



**Tapa, alpaca plateada, leyendas en parte inferior: "The Pullman CO. US. International Silver CO. Silver Solded. SL0688. 6 ½ IN 52.**

## Conclusiones

Este servicio de mesa, debido al gran número de bienes que lo constituyen, a su belleza y al uso original, debe ser considerado como una importante colección del patrimonio ferroviario de nuestro país.

La realización del inventario ha sido clave para lograr un mayor conocimiento de esta colección, ha permitido plantear las estrategias adecuadas para su estudio, conservación, restauración, y difusión. Los procesos descritos en este artículo son indispensables en este tipo de objetos, dado que a partir de ellos no sólo observamos relaciones tecnológicas y de servicio, sino que nos permiten un tener acercamiento a su historia.



**Campana de alpaca plateada, sin leyendas y mantequillera de alpaca plateada, leyenda en parte inferior: "The Pullman Company V- #- 40. SLO 688. 4 OZ. 26.**



## Bibliografía

AH/CNPPCF/MNFM. Fondo Departamento Técnico. Coches, Carros acondicionados para servicio en trenes de pasajeros y autovías de vía ancha. Enero 1967. N de M – 3513.

Armendariz, Juan, “Que fue reparado el tren presidencial”, en *Revista Ferronales*, editada por el Departamento de Publicidad de FNM. México. Número 6 (Junio 1941).

Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, *El manual de Normalización documental de museos*. [en línea]: Taller Digital [http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01260296543471574100035/009711\\_6.pdf](http://descargas.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/01260296543471574100035/009711_6.pdf) .

Centro nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Museo Nacional de los Ferrocarriles. *CE-DIF*. [en línea]: *Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria*. <<http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/cedif.php>>

Duncan, Alistair, *Art Nouveau*. Estados Unidos, Thames and Hudson, 2000. (Word of art series)  
Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, *FNM* [en línea]: FNM en Liquidación <http://www.fnm.gov.mx/>. 2008.

Ferrocarriles Nacionales de México, *Libro de datos de coches dormitorios, dormitorio- buffet- observatorios, comedores, comedor- observatorio, bar- observatorios, bar- salón, especiales y autovías*. México, FNM, Gerencia General, Planeación, Departamento Técnico, 1970.

ICOM, *Centro de Documentación UNESCO-ICOM*. [en línea]: Centro de Información Museológica UNESCO – ICOM.<<http://www.icommexico.org/centroinformacion.htm>>

International Council of Museums. *Information Center* [en línea]: UNESCO- ICOM. ICOM Publications. <http://icom.museum/>.

Langford, Joel, *Plata. Guía práctica para coleccionar objetos de plata e identificar sellos de contraste*. Madrid, Edimat Libros, 1999.

Larsonn, Henrietta M., ed., *A History of Reed & Barton* [Libro en línea]: *Estados Unidos, Bulletin of the Bussines Historical Society*, vol. XVII, núm. 6, 1943. Jstor. Trusted Archives for Scholarship. <http://www.jstor.org/pss/3111203> [Consulta 15-10-2008].

L. Hamilton, Donny, *File 13: Silver Conservations. Conservation Research Laboratory, Texas A & M University*. [en línea]: Conservation Files. <http://nautarch.tamu.edu/class/anth605/File13.htm>. [Consulta: 20 de septiembre 2008].

Malagón Vázquez, Emma del Carmen, *Materiales cerámicos. Propiedades, aplicaciones y elaboración*. México, UNAM, 2005. (Colección CIDI Investigación)

Martínez, Alesia, *Estudio y elaboración de inventarios del Patrimonio Cultural*. [en línea]: Monografías.com. <<http://www.monografias.com/trabajos31/inventarios-cultura/inventarios-cultura.shtml>>

N. Rodea, Marcelo, *Historia del Movimiento Obrero ferrocarrilero. 1890- 1943*, prólogo de José Ma. Benítez. México, Exlibris M. Rodea.

Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*. [en línea]: Vigésima Segunda edición. Actualización del diccionario de la lengua española. 2001. <<http://buscon.rae.es/drae/>>

*Revista Ferronales*, núm. 10, tomo LXVIII. México, Departamento de Publicidad de Ferrocarriles Nacionales de México, octubre de 1983.

Rinaudo, Fulvio y Guliz Bigin, *Generic GIS template for the management of heritage objects. A practical guide to GIS implementation*. [En línea]: CIDOC, International Council of Museum. The Getty. Ankara. <[cipa.icomos.org/fileadmin/WG2-Files/RECORDIM\\_TG9\\_DRAFT\\_01.pdf](http://cipa.icomos.org/fileadmin/WG2-Files/RECORDIM_TG9_DRAFT_01.pdf)>

Stambolov, T., *The corrosion and conservation of metallic antiquies and Works of art. A preliminary survey*. Amsterdam, Central Research Laboratory for Objects of Art and Science, 1970.

## Fuentes primarias

Archivo Histórico y Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

## Datos básicos y listado de sellos de contraste encontrados en las piezas de alpaca plateada.

Núm	Pieza	Material	Descripción	Sellos de Contraste.
1	Botanero con tapa chica	Alpaca plateada	Botanero de base ovalada, cuerpo redondeado, de lamina lisa, tapa redondeada con florón en forma de voluta, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 10 OZ 28.
2	Botanero	Alpaca plateada	Botanero de base redonda, borde superior ornamentado con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 7 IN 26.
3	Botanero	Alpaca plateada	Botanero tipo vasija, de base ovalada cuerpo redondeado de lámina de perfil liso, con dos asas de perfil circular, Ornamentación en borde superior líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. V - 4 - 36. International Silver Co. Silver Soldered. SL 0688. 10 OZ 33.
4	Botanero con tapa mediana	Alpaca plateada	Botanera de base ovalada, cuerpo redondeado, de lamina lisa, tapa redondeada con florón en forma de voluta, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 999. V - 11 - 38.
5	Botanero con tapa grande	Alpaca plateada	Botanero de base ovalada, cuerpo redondeado, de lamina lisa, tapa redondeada con florón en forma de voluta, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 10 I. N. 25.
6	Botanero	Alpaca plateada	Botanero chico de base redonda con asa semicircular con ornamentación estriada.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO688. 7 IN 52 Y.
7	Botanero	Alpaca plateada	Botanero mediano de base redonda con asa semicircular con ornamentación estriada.	IS. International Silver Co. Silver Soldered. The Pullman Company SLO999 9 IN 52 Y.
8	Botanero	Alpaca plateada	Botanero de base redonda cuerpo redondeado con asa redonda de perfil plano con ornamentación en relieve con líneas que forman un abanico.	The Pullman Company International. Silver Soldered. 12 OZ. The Pullman Co.
9	Botanero	Alpaca plateada	Botanero de base redonda cuerpo redondeado amplio con asa redonda de perfil plano con ornamentación en relieve con líneas que forman un abanico.	The Pullman Company International. Silver Soldered. 12 OZ. The Pullman Co.
10	Cenicero	Acero inoxidable	Cuadrado de esquinas redondeadas, moldeado de junquillo en lámina de metal de perfil liso sin ornamentación.	En parte inferior: Uria S.A. de C.V. México. Sociedad Anónima de Capital Variable.
11	Charola chica	Alpaca plateada	Charola chica, de base ovalada, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SEO. 11 IN 29.
12	Charola mediana	Alpaca plateada	Charola mediana, de base ovalada, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	XS. Internacional Silver Co. Silver Soldered. SEOI. 12 IN 52 Y.
13	Charola grande	Alpaca plateada	Charola mediana, de base ovalada, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	Internacional Silver Co. Silver Soldered. SEOI 16 IN 28.
14	Charola	Alpaca plateada	Charol mediana de base redonda con ornamentación en relieve con formas orgánicas.	Reed & Barton. Silver Soldered. 012- H - 12.
15	Charola rectangular	Alpaca plateada	Charola mediana, de base rectangular, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. IS. International Silver Co. Silver Soldered. SEO 531. 12 IN 48.
16	Charola rectangular	Alpaca plateada	Charola mediana, de base rectangular, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. 1 5. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 12 IN 52 Y.
17	Charola rectangular Grande	Alpaca plateada	Charola grande, de base rectangular, presenta ornamentación en bordes relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SEO 531. 14 IN 29.

# Tierra Ferroviaria

18	Charola para carne	Alpaca plateada	Charola grande de base redonda, sostenida por cuatro patas ornamentadas en relieve con formas orgánicas, la charola presenta bordes ornamentado en relieve con formas orgánicas y en la parte superior de la base presenta moldeado amañera de árbol con la finalidad de recibir los jugos de la carne ahí colocada.	Silver Co. SEO 341. 20 IN 27.
19	Charola	Alpaca plateada	Charola de base ovalada con moldeado de junquillo en tres niveles de lamina de metal de perfil liso sin ornamentación.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SEO 1 10 IN 28.
20	Charola mediana	Alpaca plateada	Charola mediana de base ovalada con moldeado de junquillo en tres niveles de lámina de metal de perfil liso sin ornamentación.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. 05048. 12 IN 33 V - 2 - 39.
21	Charola	Alpaca plateada	Copa de base redonda, cuerpo robusto con ornamentación en borde superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	V - 11 - 37. The Pullman Company. V - 11 - 39. International Silver Co. Silver Soldered. SEO459.
22	Copa	Alpaca plateada	Copa de base redonda, cuerpo robusto con ornamentación en borde superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 29.
23	Copa	Alpaca plateada	Copa de base redonda, cuerpo robusto con ornamentación en borde superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 28.
24	Copa	Alpaca plateada	Copa de base redonda, cuerpo robusto con ornamentación en borde superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	IS. International Silver Co. Silver Soldered. The Pullman Co. SL0688. 52
25	Copa	Alpaca plateada	Copa de base redonda, cuerpo robusto con ornamentación en borde superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	R Wallace 0364 - 6 Silver Soldered. The Pullman Co.
26	Cuchara sopera	Nickel	Cuchara sopera, flanqueada con ornamentación en relieve con volutas encontradas.	Stainless Nickel. Made in England. M & YS. BP. En parte superior de mango: NM.
27	Cucharon para servir	Alpaca plateada	Cucharon para servir flanqueado con dos volutas que enmarcan una cúpula estriada.	Alpaca Pesa México. Plateado. The Pullman Co.
28	Cucharon para servir	Alpaca plateada	Cucharon para servir, presenta mango con bordes redondeados.	1.5 - 7.5. International Silver Co. The Pullman Company Reed & Barton
29	Cucharon para servir	Alpaca plateada	Cucharon para servir con mango ornamentado en relieve con formas orgánicas.	
30	Cucharon para servir	Alpaca plateada	Cucharon para servir flanqueado con dos volutas.	1835. R. Wallace. The Pullman Co.
31	Cuchillo	Alpaca plateada	Cuchillo con mango ornamentado con líneas en bordes.	The Pullman Co.
32	Cuchillo	Alpaca plateada	Cuchillo con mango ornamentado con líneas en bordes.	Alpaca plateada. PESA México.
33	Frutero	Alpaca plateada	Frutero de tres charolas colocadas en base redonda y columna de perfil tubular. Las charolas presentan forma redondeada y bordes externos con ornamentación en relieve con formas orgánicas.	DELCA. Lourdes Hernández T.R.F.D. HETLT 521224. Atzacotalco 284. Tel. 279492. No. 98.
34	Jarra	Alpaca plateada	Jarra alta, cuerpo en forma de pera, de lámina de perfil liso, sin ornamentaciones, de base redonda cuerpo redondeado y estilizado en parte media del cuerpo, con asa redondeada.	Parte inferior: HECHO EN MEXICO. PLATEADO. 885.
35	Jarra	Alpaca plateada	Jarra de juego de té, pequeña, de base redonda, cuerpo en forma de pera con asa estilo oriental y rosca para tapa (faltante) en parte superior.	V - 3 - 39. Reed & Barton. Silver Soldered. 112 H.
36	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra de juego de té, de base redonda y cuerpo robusto ovalado, con punta de jarra convexa en estilo oriental, presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 8 OZ.
37	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra pequeña de juego de té, de base redonda y cuerpo robusto ovalado, con punta de jarra convexa en estilo oriental, presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	En parte inferior: The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688. 2 OZ.
38	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra de cuerpo robusto, pequeña, base tipo plato redondo de cuerpo cóncavo, cuerpo de jarra cilíndrico de lámina de perfil liso con bordes de base y de jarra en parte superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	V - 7 - 38. R. Wallace. 0376-6. Silver Soldered. 18 6 OZ. The Pullman Company.

39	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra pequeña de juego de té, de base ovalada y cuerpo robusto estilo oriental, con punta de jarra convexa, presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	International Silver Co. Silver Soldered. The Pullman Company V - 3 - 40. SLO 688. 4 OZ 26.
40	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra pequeña, de juego de té de cuerpo cilíndrico con borde superior estilizado en lámina de metal de perfil liso.	The Pullman Company. 1 3. International Silver Co. Silver Soldered. SLO888. 5 OZ. 37. Pat. APPUDFOR.
41	Jarra de juego de té	Alpaca plateada	Jarra pequeña, de juego de té de cuerpo cilíndrico con borde superior estilizado en lámina de metal de perfil liso con tapa movable.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SE 0745. 5 OZ. 29. 20
42	Mantequera	Alpaca plateada	Base y charola. La base rectangular con borde moldeado de junquillo de convexa, la tapa rectangular con parte superior redondeada y ornamentación en borde en relieve con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. 033.
43	Olla o depósito	Alpaca plateada	Olla o depósito de base redonda, cuerpo robusto y bordes superiores planos, sin ornamentación.	The Pullman Co. Internacional VERCO. Silver Soldered. SLO0688. 96 - OZ - 29.
44	Olla o depósito	Alpaca plateada	Olla o depósito de base redonda, cuerpo robusto y bordes superiores planos, sin ornamentación.	V2 - 39. The Pullman Co. International. Silver Co. Silver Soldered. SLO0688. 96 - OZ - 33.
45	Pala para servir	Alpaca plateada	Pala para servir que presenta parte izquierda plana y derecha cóncava, mango ornamentado con formas orgánicas en relieve.	The Pullman Company. International Silver Company. Silver Soldered. 05016.
46	Pala para servir	Alpaca plateada	Pala para servir con mango ornamentado con formas orgánicas en relieve y pala afilada que termina en punta.	Reed & Barton
47	Plato chico	Alpaca plateada	Plato chico de base redonda presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company I.S. International Silver Co. Silver Soldered. SLO688. 52.
	Plato chico	Alpaca plateada	Plato chico de base redonda presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company I.S. International Silver Co. Silver Soldered. SLO688. 27.
48	Plato chico	Alpaca plateada	Plato chico de base redonda presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	303. Plateado. Hecho en México. IMO. S.A.
49	Salsera	Alpaca plateada	Salsera de cuerpo esférico base redonda, presenta relieve en borde superior con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. International Silver Co. Silver soldered. SLO 688.
50	Salsera	Alpaca plateada	Base ovalada cuerpo redondeado borde convexo, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	R. Wallace 0140- 85. Silver Soldered. 3 OZ. The Pullman Co. V - 2 - 35.
51	Salsera	Alpaca plateada	Base ovalada cuerpo redondeado borde convexo, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Co. International Silver Co. Silver Soldered. SLO 688 V - 11 - 39. 2 OZ 32.
52	Salsera	Alpaca plateada	Base ovalada cuerpo redondeado borde convexo, presenta relieve en borde superior de salsera inferior de tapa con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	The Pullman Company. V - 3 - 60. International Silver Co. Silver Soldered SLO 688 7 IN 28.
53	Servilletero	Alpaca plateada	Servilletero cuadrado de base rectangular, cuerpo robusto, presenta decoración recortada con figuras verticales a manera de abanico.	The Pullman Co. International Silver Co. Silver Soldered.
54	Tapa	Alpaca plateada	Tapa para plato redondeada, de lámina de perfil liso con borde externo inferior con ornamentación de moldeado con líneas horizontales con encuentros en forma de cruz.	Parte interior: The Pullman Company. US. International Silver Co. Silver Soldered. SL0688. 6 ½ IN 52.
55	Tapa	Alpaca plateada	Tapa para plato redondeada, de lámina de perfil liso con borde externo inferior con ornamentación de moldeado con líneas horizontales con encuentros en forma de cruz.	Parte interior: The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SL0688. 6 ½ IN 25.



	Tapa	Alpaca plateada	Tapa para plata redondeada, de lámina de perfil liso con ornamentación en relieve en borde inferior con formas orgánicas, Florón en forma de voluta.	Parte interior: Reed & Barton. Silver Soldered. 012-H. 6.
56	Tenedor	Acero plateado	Tenedor con bordes inferiores de mango semi redondeados.	CUFIN
57	Tenedor	Alpaca plateada	Tenedor con mango ornamentado con volutas y formas orgánicas en relieve.	Tiffany & C ° _ E.P.
58	Tenedor	Alpaca plateada	Tenedor con mango ornamentado con líneas horizontales.	The Pullman Company.
59	Tenedor para server	Alpaca plateada	Tenedor para servir con mango ornamentado conformas orgánicas en relieve.	Reed & Barton
60	Tetera	Alpaca plateada	Tetera grande con mango de madera, cuerpo en forma de pera, ornamentación en relieve con volutas y formas orgánicas, base de tres patas ornamentadas con formas orgánicas.	Reed & Barton. Silver Soldered 012H. W.
61	Tetera	Alpaca plateada	Tetera pequeña de cuerpo robusto, base ovalada, cuerpo en forma de pera, ornamentación en relieve en base, borde superior de tapa y asa, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	Parte inferior: Internacional Silver Co. Silver Soldered. The Pullman Company. SL0981. 8 OZ.
62	Tetera	Alpaca plateada	Tetera de cuerpo robusto, base ovalada estilo oriental, ornamentación en relieve en base, borde superior de tapa y asa, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	1 Pullman. Meriden. B Company. 01351. Silver Soldered.
63	Tetera	Alpaca plateada	Tetera pequeña de cuerpo robusto, base circular y cuerpo liso de lámina de perfil liso, ornamentación en relieve en borde inferior y superior, con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	Parte inferior: R. WALLACE. 0376-6 Silver Soldered. 10 OZ. The Pullman Company.
64	Tetera	Alpaca plateada	Tetera de base redonda sin tapa con bordes superiores ornamentación en relieve que presenta relieve con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces.	En parte inferior: Internacional Silver Co. Silver Soldered. SE07 45. 5 OZ 29.
65	Tetera	Alpaca plateada	Tetera de base redonda a manera de plato de lamina de perfil liso redondeada en estilo oriental, del centro de esta base surge un cuerpo de base redonda y cuerpo recto que remata en borde ornamentado con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces del que se sostiene la tapa con borde inferior similar y florón en forma de voluta.	V - 0 - 38. The Pullman Company. International Silver Co. Silver Soldered. SL0986. 6 OZ 33 14.
66	Tetera	Alpaca plateada	Tetera de base redonda a manera de plato de lamina de perfil liso redondeada en estilo oriental, del centro de esta base surge un cuerpo de base redonda y cuerpo recto que remata en borde ornamentado con líneas horizontales a manera de moldeado y encuentros de cruces del que se sostiene la tapa con borde inferior similar que remata en forma convexa para derramar con facilidad y florón en forma de voluta.	V 8 - 39. R Wallace. 0376 - 612. Silver Soldered. 6 OZ. The Pullman Co.
67		Alpaca plateada	Vaso pequeño en el centro de base redonda del borde superior tres asas ornamentadas en relieve.	V - 2 - 39. The Pullman. Company. International Silver Co. Silver Soldered. SLO688. 28.

Cabe señalar que los sellos International “Silver Co.”, “Reed & Barton” y “Tiffany” fueron localizados en el *Catálogo de sellos de contraste* publicado por Joel Langford en su libro: *Plata. Guía práctica para coleccionar objetos de plata e identificar sellos de contraste*. Madrid, Edimat Libros, 1999, pp. 20-70.

# Fuego en los rieles

Héctor Cárdenas Picazo

¡Se cayó el puente!, ¡se cayó el puente!, ¡el agua lo tumbó!, eran los alarmados gritos de los vecinos aquella tarde de intensa lluvia en el pueblo de Milpa Alta. ¡El tren va a caer al río!, ¡el tren va a caer al río!, agregaban otros al enterarse.

Sin embargo, antes que eso ocurriera, en el hogar de Lalita y Melchor se escucharon otros gritos, pero estos eran de intensa felicidad: ¡vieja!, ¡vieja!, ¡Vienen los muchachos! ¡Vienen los muchachos!, llegan hoy en la noche en el tren, me lo acaban de decir en la estación, mira, aquí traigo el telegrama. ¡Qué alegría Melchor!, gracias a Dios veremos de nuevo a nuestros hijos, después de tanto tiempo. Sí Lalita, ya terminaron sus estudios de este año y hoy mismo los tendremos aquí. Pues apúrate hombre, ve a la tienda de don Nico, y compra pan y café para cuando lleguen Juanita y Leoncio, que muchas ganas tendrán de disfrutarlos, y regresa pronto para que me ayudes a arreglar la casa. ¡Dios Santo, que bendición! No tardes, me parece que pronto lloverá, está muy “encapotado” el cielo.

Ese día el cielo de Milpa Alta estaba cubierto con gruesa y oscura nube, amenaza de una lluvia que antes de lo pensado comenzó a caer primero en grandes gotas que perfumaban el lugar al ahogarse en la tierra suelta, para enseguida, con fuerte viento, convertirse, a lo largo de la tarde, en un verdadero diluvio que hizo correr el agua por todas partes. El río cercano, de repente, llevó un enorme caudal y enojado por la insolencia del estorbo del viejo puente del ferrocarril, lo castigó primero dañando su parte baja, para luego derribarlo con tal fuerza. Parecía que el puente hubiera sido hecho de arena. La vía del tren se retorció y sus durmientes “despertaron” y cayeron al río que los arrastró con más fuerza que la de los convoyes que tantas veces pasaron por ahí.

La noticia llegó a Lalita, quien de sentir una inmensa dicha por la llegada de sus hijos, pasó a sufrir mucho por ellos. Los vecinos le comentaron que no era posible avisar a don Elpidio, el maquinista, que detuviera su tren antes del puente, porque debido al fuerte chubasco no estaba funcionando el telégrafo. Tampoco podían señalar en la vía el desastre porque la creciente del río hacía imposible pasarlo.

Pues todos debemos pedir que ocurra un milagro para salvarlos, dijo la preocupada madre, expresando un gran pesar ante la difícil situación. ¡Sí, Lalita, así lo haremos!

Qué desesperación sentía todo mundo: se avecinaba una tragedia y nadie podía impedirla. Esa noche de terrible lluvia ni el mejor rielero hubiera podido avistar oportunamente desde su tren el peligro al que se enfilaba.

Vamos a tiempo, pero con esta tormenta ojalá no encontremos deslaves de vía cerca del cerro del Zopilote o en la bajada de Cuesta Grande, comentaba don Elpidio a Rutilo, el fogonero.

El tren seguía su camino y más tarde, casi al llegar a Milpa Alta, el fogonero, sorprendido, gritó ¡Don Elpidio!, ¡una luz, veo una luz!, ¡una luz, veo una luz!, ¿dónde, hombre?, ¿dónde? ¡Ahí, jefe, ahí!, señalando hacia la vía, ¡baje la velocidad! Creo que es una fogata o algo parecido. Es cierto, ya también la veo, muchacho. Entonces el experto maquinista le ordenó al monstruo de acero y vapor disminuir su carrera y una vez que estuvieron más cerca, ambos se dieron cuenta que aquella luminosidad era una gran fogata a la que sin razón respetaba la lluvia. Rutilo exclamó, ahí está una mujer, me pa-

rece conocida... sí, es Lalita, la que vende lonches en la estación. Nos hace señas con sus brazos y algún trapo que trae en sus manos.

Pare, don Elpidio, debe ser algo importante lo que quiere decirnos.

Cuando al fin pudo detenerse el convoy, ambos tripulantes bajaron rápidamente de la máquina que resoplaba vapor por sus costados y sonaba su campana de señales. Le preguntaron a la mujer: Lalita, ¿es usted?, la veo asustada, ¿qué sucede?, ¿por qué está aquí sola y con este mal tiempo?, ¿qué pasa? Con angustiada voz la mujer dijo: Elpidio, no sigas manejando tu tren, déjalo aquí parado, porque se cayó el puente. Se lo llevó el río, mira, fíjate como adelante no se ve nada, ya no está el puente.

Los dos ferrocarrileros incrédulos avanzaron un tramo por la vía y con el débil apoyo de luz de sus linternas –hechas sólo para gente de tren- pudieron ver que los rieles desprendidos de su cama de madera y en parte torcidos, dejaban su horizontal camino para caer hacia la oscuridad del río.

Tremendo susto sufrieron los dos trabajadores, al pensar que tanto su formidable locomotora como los carros y pasajeros a su cargo, quedaron muy cerca de caer quién sabe a dónde.

Preocupados, los rieleros caminaron de regreso a la máquina y buscaron a Lalita para agradecerle su heroica acción, pero no pudieron localizarla. Supusieron que había subido a bordo o regresado a su casa, y no intentaron buscarla más. Era urgente avisar del percance a las estaciones más próximas, y señalar la detención del convoy para evitar que fuera alcanzado por otro tren que transitara por la misma vía.

Luego de que ellos junto con el resto de la tripulación llevaron a cabo esos trabajos de seguridad, los dos trenistas informaron lo sucedido en el puente a los pasajeros, que en buen número habían bajado de los coches, sin por el momento mencionar la ayuda que recibieron de Lalita, porque no lo consideraron oportuno, y para no alarmar a los hijos de ésta, que viajaban con ellos. Avisaron a todos que ahí pasarían la noche estacionados y que al día siguiente llegaría el auxilio para reanudar la marcha.

Subieron todos de nuevo a los carros, y los hermanos, al ocupar sus asientos, por un instante, desde la ventanilla del coche y entre los pasajeros que aún no entraban al vagón, creyeron ver el rostro de su madre, que les sonreía con dulzura, pero dudaron que fuera cierta su visión, y la atribuyeron a las ansias que tenían de verla, y tranquilos se dispusieron a esperar el amanecer.

La lluvia se había retirado y la dorada mañana esfumaba los temores de la noche anterior. La calma volvió al río a su cauce normal y los pasajeros que iban a Milpa Alta optaron por cruzar el río en carretas o a lomo de mula, para llegar al pueblo.

Maquinista y fogonero, a esa temprana hora, contaron, ahora sí, cómo Lalita los había salvado. Vamos a su casa a darle las gracias, le debemos la vida. Merece un justo reconocimiento por su valentía. Hay que coronarla como reina del pueblo. Don Elpidio y Rutilo, acompañados por varios de los pasajeros, se dirigieron a encontrar a quien los había apartado del peligro.

Adelantándose a todos, Leoncio y Juanita casi corrieron hasta la casa de sus padres para abrazarlos; pero al llegar, extrañados, vieron una cortina blanca que movía el viento en lugar de la fuerte puerta de madera de su hogar, que permanecía abierta. Al llegar frente a la entrada percibieron un aroma de flores, y escucharon algunos lamentos. Incluso alcanzaron a distinguir cuatro luces en el centro del cuarto. Don Melchor, con apagada voz los esperaba. Cuando pude regresar de la tienda con lo que me había encargado comprar la mamá de ustedes, la encontré sentada en ese sillón en que des-

cansaba a veces durante el día. Estaba muy tranquila, como dormida, pero ya no me contestó nada.

Lástima, con las ganas que tenía de volver a verlos.

Juanita y su hermano abrazaron a su padre con todo el dolor del mundo, y recordaron la figuración de la noche anterior. Entonces le aseguraron a su padre que su mamá sí los había visto volver.

Los demás que llegaron no daban crédito a lo dicho por don Melchor. El maquinista estaba asombrado. Estaba convencido de que había sido Lalita quien les avisó la noche anoche que el puente había desaparecido. Lo mismo dijo Rutilo, que ellos la habían visto bajo la lluvia, que quizá estaba con diferente mirada y no tan amable como siempre, pero que era ella quien les dijo que ya no movieran el tren.

Pues será como ustedes dicen, pero según el señor doctor, desde ayer por la tarde su corazón no aguantó más una alegría o una fuerte preocupación, o las dos cosas, quién sabe, pero ya está con Dios, dijo don Melchor con la más humilde de las tristezas en su rostro.

Porque recuerden,... pedimos un milagro.

“Fuego en los rieles” fue uno de los cuentos ganadores del 5to. Certamen literario de cuento, titulado “Sobre rieles”, que se llevó a cabo en el año 2004. Los cuentos fueron publicados en la memoria del certamen, y con la autorización correspondiente *Mirada Ferroviaria* lo reproduce aquí.



## SILBATOS Y PALABRAS

*“El tren”*  
Antonio Machado

Yo, para todo viaje  
—siempre sobre la madera  
de mi vagón de tercera—,  
voy ligero de equipaje.  
Si es de noche, porque no  
acostumbro a dormir yo,  
y de día, por mirar  
los arbolitos pasar,  
yo nunca duermo en el tren,  
y, sin embargo, voy bien.  
¡Este placer de alejarse!  
Londres, Madrid, Ponferrada,  
tan lindos... para marcharse.  
Lo molesto es la llegada.  
Luego, el tren, al caminar,  
siempre nos hace soñar;  
y casi, casi olvidamos  
el jamelgo que montamos.  
¡Oh, el pollino  
que sabe bien el camino!  
¿Dónde estamos?  
¿Dónde todos nos bajamos?  
¡Frente a mí va una monjita  
tan bonita!  
Tiene esa expresión serena  
que a la pena  
da una esperanza infinita.  
Y yo pienso: Tú eres buena;  
porque diste tus amores  
a Jesús; porque no quieres  
ser madre de pecadores.  
Mas tú eres  
maternal,  
bendita entre las mujeres,  
madrecita virginal.  
Algo en tu rostro es divino  
bajo tus cofias de lino.  
Tus mejillas  
—esas rosas amarillas—  
fueron rosadas, y, luego,  
ardió en tus entrañas fuego;  
y hoy, esposa de la Cruz,  
ya eres luz, y sólo luz...  
¡Todas las mujeres bellas  
fueran, como tú, doncellas  
en un convento a encerrarse!...  
¡Y la niña que yo quiero,  
ay, preferirá casarse  
con un mocito barbero!  
El tren camina y camina,  
y la máquina resuella,  
y tose con tos ferina.  
¡Vamos en una centella!

*“Otro viaje”*  
Antonio Machado

Ya en los campos de Jaén,  
 amanece. Corre el tren  
 por sus brillantes rieles,  
 devorando matorrales,  
 alcaceles,  
 terraplenes, pedregales,  
 olivares, caseríos,  
 praderas y cardizales,  
 montes y valles sombríos.  
 Tras la turbia ventanilla,  
 pasa la devanadera  
 del campo de primavera.  
 La luz en el techo brilla  
 de mi vagón de tercera.  
 Entre nubarrones blancos,  
 oro y grana;  
 la niebla de la mañana  
 huyendo por los barrancos.  
 ¡Este insomne sueño mío!  
 ¡Este frío  
 de un amanecer en vela!...  
 Resonante,  
 jadeante,  
 marcha el tren. El campo vuela.  
 Enfrente de mí, un señor  
 sobre su manta dormido;  
 un fraile y un cazador  
 — el perro a sus pies tendido— .  
 Yo contemplo mi equipaje,  
 mi viejo saco de cuero;  
 y recuerdo otro viaje  
 hacia las tierras del Duero.  
 Otro viaje de ayer  
 por la tierra castellana  
 — ¡pinos del amanecer  
 entre Almazán y Quintana!—  
 ¡Y alegría  
 de un viajar en compañía!  
 ¡Y la unión  
 que ha roto la muerte un día!  
 ¡Mano fría  
 que aprietas mi corazón!  
 Tren, camina, silba, humea,  
 acarrea  
 tu ejército de vagones,  
 ajetrea  
 maletas y corazones.  
 Soledad,  
 sequedad.  
 Tan pobre me estoy quedando  
 que ya ni siquiera estoy  
 conmigo, ni sé si voy  
 conmigo a solas viajando.

**SILBATOS Y PALABRAS***“Jesús García,  
‘Héroe de Nacozari’”*

Héroe sublime del proletariado,  
alma que es todo luz, corazón fuerte,  
que por salvar la vida de un poblado  
sereno te entregaste ante la muerte.

Por eso mi pueblo te ha glorificado,  
la lira patria sus poemas vierte;  
tu noble gremio, lauros te ha otorgado  
y tu nombre en un astro lo convierte.

Tu magna obra es digna de áureo templo  
en donde se haga resaltar tu ejemplo;  
obra que, por lo grande es infinita  
y da prestigio al ferrocarrilero.  
¡Por eso al explotar la dinamita,  
brilló tu hazaña por el mundo entero!

**Cutberto L. Aroche**

*“Al héroe de Nacozari”*

Empresa atrevida  
afrentó el obrero;  
se le enfrenta fiero  
a la parca erguida,  
y salva la vida  
al pueblo entero,  
muriendo primero  
¡Valiente suicida  
ferrocarrilero!

Su gran sacrificio,  
sublime y glorioso,  
que no tiene igual,  
ha sido propicio  
lo hizo famoso,  
lo hizo ¡inmortal!

**Francisco de A. Beltrán**

*“Loa”*

¡Jesús García! Nuestro prohombre,  
símbolo augusto, verdadero hombre.  
Se inmoló pronto, con gran arrojo;  
salvando un pueblo. ¡Y hecho despojo  
lo alzó la gloria, lo hizo inmortal!

Y los del gremio, los del oficio,  
enalteceamos su sacrificio;  
también su hazaña, hecho estupendo  
que admiran todos, reconociendo  
que hasta el presente no tiene igual.

¡Jesús García! Héroe magnífico,  
héroe estupendo, héroe magnífico;  
cómo te admiran y glorifican  
propios y extraños, y significan  
que es imposible tengas rival.

**Francisco de A. Beltrán**

Poesías tomadas de la revista *Ferronales*. México, tomo XVII, número 11,  
noviembre de 1946, pp. 7.



## Calaveras rieleras

Celoso trabajador  
en las líneas nacionales,  
por sus dotes principales  
fue un gran administrador.  
En todo puso su ardor  
y su noble corazón;  
más con tanta petición  
que le hizo el gremio rielero,  
lanzó el suspiro postrero  
y hoy descansa en el panteón.

P. M. H.

Viejo ferrocarrilero  
fue el jefe señor Rochín;  
hizo favores sin fin,  
estando en el candelero.  
Hoy yace el viejo sincero  
en una tumba de flores.  
Sus amigos, sus amores,  
le van a ofrendar un lirio,  
y le encienden un gran cirio  
por sus múltiples favores.

C. C. R.

Fue un espíritu de hierro;  
organizó los talleres,  
y muchos miles de seres  
por él forjan duro fierro.  
Y por si acaso algún yerro  
se registró en su carrera,  
que borre la sementera  
el surco que guarda el grano,  
pues su corazón, bien sano,  
ya alcanzó la luz postrera.

P. C. M.

Fue jefe de personal,  
de lo bueno, lo mejor,  
y tuvo oficial mayor  
la Gerencia General.  
A nadie le hizo mal  
el indio bueno y taimado.  
Un poquito reservado,  
pero siempre tesonero,  
se enfrentó al sepulturero  
para que fuera enterrado.

R. N.

Fue un tenorio empedernido;  
las mujeres lo chiflaron,  
y si algunas no lo amaron,  
de otras fue correspondido.  
Tal vez fuera el consentido  
del patrón que lo mimaba  
porque molestias le ahorra.  
A resultas de un coraje,  
dejó en su último viaje,  
la vida que tanto amaba.

J. A. M

"Calaveras rieleras" fue tomada de la revista *Ferronales*, México, tomo XVII, núm. 11, noviembre de 1946, pp. 25.

## ARCHIVO HISTÓRICO

Núm	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
295	Correspondencia	1. Copias fotostáticas del certificado relativo a la fusión de la Central Union Trust Co. y the Hanover Bank of the City para formar el Central Hanover Bank Trust Company, 1929-1930; 2. Informe del Sr. I. J. Terroba, Contador General, del número de accionistas de la compañía, 1936-1937; 3. Honorarios del Central Hanover Bank por la guarda y manejo de títulos y documentos, 1932-1932; 4. Proposición de Banco Azucarero, para manejo de cartera, 1933; 5. Honorarios de la Boston Safe Deposit and Trust Co. por la guarda y manejo de Títulos y consulta sobre la incineración y canje de los mismos, 1933-1934; 6. Bancos y compañías fideicomisarias, 1909-1919.	1909-1935	7400	26
296	Correspondencia	Bonos de hipoteca preferente del 4 y medio % del Ferrocarril Nacional de México por 23 millones de dólares retirados de la lista de valores que se cotizan en Nueva York y prórroga de vencimiento de 1944 y 1947.	1934-1937	7500	
297	Nombramientos, renuncias y correspondencia de la JD, CE, y otros.	1. Nombramiento de José G. Zuno como abogado en jefe de FNM, 1931-1935; 2. Cese del antiguo personal de la Secretaría de la Junta Directiva, 1936; 3. Nombramiento de Mariano Cabrera como Presidente Ejecutivo, 1932; 4-5. Directorio del personal de funcionarios y empleados de FNM, 1926-1938; del 6 al 70 verificar en Hoja 2 del la base de datos del fondo Junta Directiva 2007.	1908-1938	7510	26
298	Nombramientos del Comité Ejecutivo, Directores y otras autoridades de FNM	Nombramientos 1-5. 1908; 1909; 1910; 1911; 1912; Nombramientos 6-15. 1914; 1915; 1916; 1917; 1918; 1919; 1920; 1921; 1922; 1923; Nombramientos 16-19. 1925; 1926; 1927; 1928; 20. Nombramientos y promociones de comisarios, 1929; 21. Fallecimiento de C. R. Smith, 1928; 22-23. Acreditación y récord de Alfonso Candelas, 1935; 24. Renuncia de Eduardo Villaseñor. 1936; 25. Sueldos de empleados, Geo. Barreda vs. Jaime Orta, 1936-1938; 26. Lista de Superintendentes. 1936; 27. Gastos de Roberto V. Pesqueira, 1937; 28. Presupuestos de la Secretaría de la Junta Directiva, 1938; 29. Nombramiento de Ricardo D. Carrión como Secretario de la Junta Directiva, 1938-1939; 30. Nombramiento de Raúl Terroba como Contador de FNM, 1939-1942; 31. Sueldos de personal de la Junta Directiva, Ley de compensaciones de emergencia al salario insuficiente; 1943-1937; 32. Empleados de la Junta Directiva, 1938-1949.	1908-1949	7511	27
299	Renuncias y bajas del personal de FNM	1. Renuncia de Bartolomé Carbajal y Rosas, 1926; 2. Destitución de Juan Valadés, mozo, 1928; 3. Cese de E. C. Vera, 1927-1928; 4. Derecho de antigüedad de C. R. Lozano, 1930; 5. Renuncia de Bertram E. Holloway, 1927-1928	1926-1930	7512	27
300	Licencias a empleados	1. Licencias a empleados, 1911-1926; 2. Licencia de Bertram E. Holloway, 1927.	1911-1927	7513	27
301	Fallecimientos de empleados	Fallecimientos de empleados.	1909-1942	7514	27
302	Hojas de servicios y cartas de recomendación	1. Hojas de servicios 1914-1917; 2. Datos relativos a los servicios prestados por el personal de la Junta Directiva, 1929-1931; 3. Recomendación a favor de Jesús M. Delgado, 1930; 4. Hojas de servicios y cartas de recomendación; 1927-1929; 5. Se solicitan datos de Manuel E. Palacios, 1929; 6. Servicios prestados por Ángel Noriega, datos (biográficos) 1911-1931.	1911-1931		
303	Solicitudes de empleo y recomendaciones	1. Solicitudes y recomendaciones, 1908-1926; 2. Recomendación para Antonio Mora y Moreno como experto en FMM, 1929.	1908-1929	7516	27
304	Seguros	Informe a la Cía., de seguros Latinoamericana sobre el número de trabajadores en FNM, 1927.	1927-1927	7517	27

## BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

**501.-** Pavón Flores, Mario, *Tranvías para el pueblo de México*. México, Alianza de Tranviarios de México, 1945, 1945, 96 pp., encuadernación rústica.

**502.-** *Estadística de ferrocarriles y tranvías de concesión federal, correspondiente al año de 1944*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, 1946, 128 pp. + 1 plano de 94.0 x 68.5 cms., encuadernación rústica.

**503.-** Mendoza, Moisés, Jorge Coca Pérez y J. Jesús Quesada, *La transformación de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, s.p.i., 1946, 128 pp.- ilustrs., encuadernación rústica.

**504.-** A. Alzati, Servando, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, s.p.i., 1946, 342 pp., encuadernación rústica.

**505.-** *Estadística de Ferrocarriles y tranvías de concesión federal, correspondiente al año de 1947*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, [1947], 188 pp. + 1 plano de 93.7 x 63.8 cms., encuadernación rústica.

**506.-** *Resultados generales de la explotación y principales operaciones, correspondiente al primer semestre de 1947, en comparación con igual lapso 1946*. México, Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1937, 16 hs. (Material mecanoscrito).

**507.-** *Un año más de progreso ferrocarrilero*. México, s.p.i., [1947], 16 hs.s.n.- ilustrs., encuadernación rústica.

**508.-** Merino Blanquez, José, *Un combinado turístico en la Iztaccihuátl con el ferrocarril teleférico más alto del mundo*. México, Artes Gráficas del Estado, 1947, de la pp. 483 a la 508. + 17 ilustrs. + 1 plano despl., encuadernación rústica.

**509.-** *Reglamento para la provisión de carros. Deroga el de fecha 16 de agosto de 1926*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1947, 16 pp.-, encuadernación rústica.

**510.-** *Breve relación histórica del estado de los trabajos del ferrocarril del Sureste antes del nuevo régimen y de su estado actual*. México, s.p.i., 1948, 12 pp. + 5 hs. (Material mecanoscrito)

**511.-** *Estadística de Ferrocarriles y tranvías de concesión federal, correspondiente al año de 1948*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, 1948, 240 pp. - estados despls. intercalados., encuadernación en tela.

**512.-** *Informe Anual 1948*. México, s.p.i., 1948, 43 pp. ilustrs., encuadernación rústica.

**513.-** L. Tamayo, Jorge, *El Ferrocarril y el transporte*. México, s.p.i., 1948, 48 pp. + 1 estado despl., encuadernación rústica.

**514.-** Kennedy Chapman, Maybelle, *Grat Britain and the Bagdad Railway 1888 -1914*. Vol. XXXI, Northampton, Massachusetts, [Smith Collage Studies in History], 1948, i-x + 254 p. + 1 plano despl., encuadernación rústica.

**515.-** *Ferrocarril Sonora - Baja California*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1948, 74 pp. ilustr. + 3 cuadros estadísticos + 1 plano despl., encuadernación en piel

**516.-** *Estadística de Ferrocarriles y tranvías de concesión federal, correspondiente al año de 1949*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles en Explotación, 222 pp. - estados despls. inters., encuadernación rústica.

**517.-** *Informe anual 1950*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, Departamento de estadística, 1950, 78 hs.- láms despl.- (Material mimeográfico)

**518.-** Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, *Ferrocarril del Sureste*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1950, 176 pp. + planos despl. + estados despl.- ilustrs., encuadernación rústica.

**519.-** A. Quintana, Miguel, *Los Ferrocarriles Nacionales de México y las tarifas de transporte de carga*. Ponencia presentada en el VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles. México, s.p.i., i-vii pp. + 126 pp. + 36 hs.- (material mimeográfico)

**520.-** *Itinerario oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México*. Tercer trimestre. México, s.p.i., 1950, 32 pp.- ilustrs., encuadernación rústica.

FOTOTECA		FONDO DONACIONES	
No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001256	Plano de una terminal ferroviaria francesa	Blanco y negro	3 x 4"
03-001257	Escantillón de madera	Blanco y negro	3 x 4"
03-001258	Maquinaria de vía	Blanco y negro	3 x 4"
03-001259	"Persona que afila navajas para máquina sepilladora (sic), Charcas, S. L. P. 1966".	Blanco y negro	3 x 4"
03-001260	"Placa corrida"	Blanco y negro	5 x 7"
03-001261	Durmiente de concreto. Detalle	Blanco y negro	5 x 7"
03-001262	Durmiente de concreto y riel. Detalle	Blanco y negro	5 x 7"
03-001263	Cojinete corrido, ceja del durmiente rota"	Blanco y negro	5 x 7"
03-001264	Durmiente de concreto y riel. Detalle	Blanco y negro	5 x 7"
03-001265	Otro detalle de durmiente de concreto y riel.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001266	Durmiente	Blanco y negro	5 x 7"
03-001267	Tornillo de vía	Blanco y negro	5 x 7"
03-001268	Detalle de vía	Blanco y negro	5 x 7"
03-001269	Detalle de vía	Blanco y negro	5 x 7"
03-001270	Funcionario en un exposición sobre ferrocarriles	Color	3 x 6"
03-001271	Trabajos de montaje de una exposición "Expo 74"	Color	3 x 6"
03-001272	Montaje de una exposición "Expo 74"	Color	3 x 6"
03-001273	Exposición sobre Ferrocarriles Nacionales de México	Color	3 x 6"
03-001274	Exposición sobre Ferrocarriles Nacionales de México	Color	3 x 6"
03-001275	Exposición sobre Ferrocarriles Nacionales de México	Color	3 x 6"



## INVENTARIO

## PLANOTECA

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cms)
161	Ferrocarriles Nacionales de México. Edificio de la estación del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur.	marzo, 1964	copia	1 a 100	bueno	73 X 45
162	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Plano de localización y perfiles de la "Y" y espuelas afectadas por el proyecto del cambio de pendiente en el patio de la terminal de Puebla.	7 de julio, 1937	tela calca		bueno	72 X 51
163	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Plano de la antigua estación de Otumba.	abril, 1914	cianotipo	1 a 200	bueno	26 X 20
164	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Plano de la antigua estación de Otumba.	abril, 1914	cianotipo	1 a 200	malo	36 X 24
165	San Martín.	sin fecha	cianotipo	sin escala	malo	95 X 67
166	Proyecto de un paradero para los Ferrocarriles Nacionales de México en Garcí-Crespo.	16 de noviembre, 1933	copia heliográfica	1 a 50	malo	95 X 69
167	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano del patio de Oaxaca y terrenos adyacentes al oeste.	4 de agosto, 1954	copia heliográfica	1:1,000	malo	103 X 51
168	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Proyecto de gabinete sanitario para servicio del taller mecánico de Cuautla, Morelos.	8 de diciembre, 1942	copia heliográfica	sin escala	bueno	46 X 34
169	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla. Plano que muestra el antiguo muelle para pulque en el patio del FCM del Sur, hoy rentado a la Compañía de Construcciones del Sureste, S. A.	27 de junio, 1947	copia heliográfica	1 a 500	bueno	40 X 35
170	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Plano parcial de los patios de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano del Sur mostrando en rojo el proyecto para vías de tres rieles.	13 de mayo, 1946	papel albanene	1:1,000	pésimo	62 X 33
171	Ferrocarriles Nacionales de México. Planeación integral terminal de Aguascalientes.	marzo 1, 1972	copia heliográfica	1:2,000	bueno	145 X 57
172	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla. Croquis que muestra las antiguas terminales del FCI, FCM del Sur y FCM, así como las vías que las conectan.	3 de febrero, 1954	copia heliográfica	sin escala	bueno	55 X 26
173	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla. Dependencias del Hospital del Ferrocarril Interoceánico de Puebla.	enero 12 de 1932	tela calca	1 a 100	bueno	62.5 X 39.5
174	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla. Planta del Hospital del Ferrocarril Interoceánico de Puebla.	enero 5 de 1932	tela calca	1 a 100	bueno	62.5 X 39.5
175	Ferrocarriles Nacionales de México. División de Puebla. Distrito de Atencingo. Edificio de la estación de Chietla.	junio 17 de 1932	tela calca	1 a 200	bueno	49 X 25
176	Ferrocarriles Nacionales de México. Departamento de vía. División Puebla-Oaxaca. Plano de la mesa giratoria en el patio de la terminal de Puebla.	16 de abril de 1936	tela calca		bueno	52 X 28
177	Ferrocarril Interoceánico. Cruzamiento a nivel del Ferrocarril Interoceánico con el Mexicano del Sur.	sin fecha	tela calca	1/4,000	bueno	56 X 37
178	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Plano de la conexión propuesta en Amozoc entre el FCM del Sur y el FCI, y nuevo ladero.	febrero 7, 1931	tela calca	1:5,000	bueno	66 X 45
179	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Proyecto de modificaciones a las vías del patio de Tehuacán.	27 de junio de 1942	tela calca	1:2,000	bueno	79 X 35
180	Álbum. Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Atencingo. 1929.	1929	tela calca	sin escala	bueno	49 X 25

# INVENTARIO

## Almacén de colecciones

DEPARTAMENTO DE CONTROL Y DEPÓSITO  
DE BIENES MUEBLES HISTÓRICOS

FICHA DE REGISTRO INTERNO



<b>REGISTRO</b>	K47 00025 Z
<b>NOMBRE</b>	Manómetro de vapor para locomotora.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<i>Técnica de manufactura:</i> fundido y torneado. <i>Inscripciones:</i> "Vapor Car Heting" CO. INC. Lane Bourdon". <i>Marca:</i> ASHTON, Boston, U.S.A. <i>Material constitutivo:</i> metal, bronce y vidrio. <i>Estado de conservación:</i> bueno.
<b>MEDIDAS</b>	Alto: 16 cm Diámetro: 15 cm Peso: 500 gramos
<b>OBSERVACIONES</b>	Aparato utilizado para señalar la presión del vapor, que era producido en la caldera de la locomotora para ser utilizado como fuerza motriz.



<b>REGISTRO</b>	M22 00007 Z
<b>NOMBRE</b>	Modelo de madera para fundición.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<i>Técnica de manufactura:</i> torneado y ensamblado. <i>Inscripciones:</i> -Para cambio bajo de vía- PRONARE: MNFM 2 LE 00001 SA 47 <i>Marca:</i> sin marca visible. <i>Material constitutivo:</i> metal y madera. <i>Estado de conservación:</i> presenta faltantes de capa pictórica tanto en bordes externos superiores como en los inferiores. Se aprecia un golpe en la superficie de aproximadamente tres milímetros.
<b>MEDIDAS</b>	Alto: 7 cm Ancho: 14 cm Peso: 50 gramos
<b>OBSERVACIONES</b>	Prototipo de madera. Modelo de la pieza a fundir para sustitución de otra en mal estado. El proceso de producción de dichas piezas metálicas de corte ferroviario se realizaba a través del vertido de un metal o aleación fundida, sobre un molde hueco realizado a partir de este prototipo: por lo general hecho en arena.



<b>REGISTRO</b>	K82 00005 Z
<b>NOMBRE</b>	Resonador de caja para banco telegráfico.
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<p><i>Técnica de manufactura:</i> caja de madera ensamblada y base de fierro fundida.</p> <p><i>Inscripciones:</i> Sin inscripciones visibles.</p> <p><i>Marca:</i> "FELGIN".</p> <p><i>Material constitutivo:</i> metal y madera.</p> <p><i>Estado de conservación:</i> presenta faltantes de capa pictórica en base circular. En la caja de madera se observa un faltante del mismo material de 2.5 cm en la esquina superior izquierda.</p>
<b>MEDIDAS</b>	<p>Alto: 38 cm</p> <p>Ancho: 18 cm</p> <p>Peso: 250 gramos</p>
<b>OBSERVACIONES</b>	<p>Elemento básico del banco telegráfico.</p> <p>Accesorio de recepción para la adecuada resonancia de la señal telegráfica de una estación a otra.</p>

# Catálogo de equipo rodante del MNFM

## Locomotoras

Jorge Ramón Gómez Pérez

### Locomotora de tracción a vapor FCM – 40

Es considerada la locomotora más antigua que se preserva en México. En 1890 había sido registrada con el número 61. Posteriormente fueron cambiadas sus características técnicas con el fin de que en lugar de quemar carbón de piedra, quemara aceite. De ese modo fue transformada de clase G-1 a clase G-20. En 1950 después de la reclasificación de las locomotoras del Ferrocarril Mexicano, para su incorporación al sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México, esta locomotora aparece con el número 40.

Se exhibió en la estación de Pantaco, D.F. hasta 1988, cuando se decidió que pasara a custodia de este Museo.



**Constructor:** Baldwin Locomotive Works, U.S.A.1881

**Clase:** G-20

**Tipo:** 2-8-0 Consolidada (Dos ruedas de carretilla 8 ruedas motrices y ninguna rueda de arrastre)

**Vía:** ancha, 1.435 m.

**Movimiento de válvulas:** Stephenson

**Frenos de aire:** marca Westinghouse

**Fuerza de tracción al 85% de la presión:** 24,820 lbs.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarril Mexicano

**Retiro de servicio:** 1956

**Peso:** 82 ton (49 ton. máquina, 33 ton. tender)

**Longitud:** 9.77 m.

**Ancho:** 2.80 m.

**Altura:** 3.90 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.26 m.

**Cilindros:** 19" X 24" = .48 m. x .61 m.



## Locomotora de tracción a vapor NdeM - 650

Esta locomotora, corrió en las líneas del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, con el número VCI-3. Fue puesta en servicio en 1901. En 1922 pertenecía a los Ferrocarriles Nacionales de México, donde fue dada de baja en 1955, no obstante, fue reparada y en la década de 1960 y se usó para filmar películas "del oeste", producidas en el estado de Durango por empresas estadounidenses. Ingresó al Museo en 1987.



**Constructor:** Baldwin Locomotive Works

**Clase:** E-1

**Tipo:** 2-6-0 Mogul (dos ruedas de carretilla, seis ruedas motrices y ninguna rueda de arrastre)

**Vía:** ancha, 1.435 m.

**Movimiento de válvulas:** Stephenson

**Frenos de aire:** marca Westinghouse

**Potencia máxima:** 626 hp.

**Ferrocarriles en los que dio servicio:**

Ferrocarril de Veracruz al Istmo y

Ferrocarriles Nacionales de México.

**Puesta en servicio:** 1901

**Retiro de servicio:** 1955

**Peso:** 65 toneladas (máquina y tender)

**Longitud:** 9.25 m.

**Ancho:** 2.81 m.

**Altura:** 3.92 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.14 m.

**Cilindros:** 17" X 24" = .43 X .61 m.

## Locomotora de tracción a vapor FCCyZ - 10

Los trabajos de construcción del Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas, se iniciaron en el año de 1894 y en 1898 estaban terminados 126 km. de vía angosta entre la ciudad de Saltillo, Coah. y Concepción del Oro, Zac.

La locomotora FCCyZ-10 fue construida por Baldwin Locomotive Works, para ese ferrocarril, con el número 32647.

Fue retirada del servicio ferroviario al iniciarse el ensanchamiento de vía del Coahuila y Zacatecas, que ya había pasado a formar parte de los Ferrocarriles Nacionales de México. Ingresó a este Museo en 1987.



**Constructor:** Baldwin Locomotive Works, U.S.A., 1908.

**Clase:** G

**Tipo:** 2-8-0 Consolidada (Dos ruedas de carretilla, ocho ruedas motrices y ninguna rueda de arrastre)

**Vía:** angosta, 0.914 m.

**Movimiento de válvulas:** Stephenson

**Frenos de aire:** marca Westinghouse

**Potencia:** [650 hp.]

**Ferrocarril al que dio servicio:**

Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas

**Retiro del servicio:** 1970

**Peso:** 67.960 ton. (44.320 ton., máquina y 23.640 ton., tender)

**Longitud:** 10.80 m.

**Ancho:** 2.84 m.

**Altura:** 3.72 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.17 m.

**Cilindros:** 16" x 20" = .40m. x .50m.





## Locomotora de tracción a vapor NdeM-601

Esta locomotora dio servicio a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, que la puso en servicio en 1917. Funcionó con combustión de aceite, por lo que está dotada de una chimenea y un tanque adecuado para el uso de ese combustible. Posteriormente se le hicieron modificaciones, y a partir de 1949 contó con otra chimenea y una caja para leña.

En 1949 se localizaba en el almacén de concentración de los talleres de Nonoalco, que se ubicaba en el Distrito Federal. Posteriormente, por muchos años, estuvo colocada sobre un pedestal cercano a la estación de Buenavista de la capital de la República.

Para trasladarla a este museo se contó con el apoyo del ejército mexicano, y las maniobras se llevaron a cabo el 24 y 25 de junio de 1999.

**Constructor:** Orenstein and Koppel, Drewitz, Berlin, Alemania, 1917.

**Clase:** A-1,

**Tipo:** 0-4-2T (ninguna rueda de carretilla, 4 ruedas motrices y 2 ruedas de arrastre, con tender incluido). Fuerza de tracción al 85 % de la presión: 5,274 libras.

**Movimiento de válvulas:** Walschaert.

**Frenos de aire:** marca Westinghouse.

**Vía:** ancha de 1.435 m.

**Peso:** 22 toneladas.

**Longitud:** 7.74 m.



**Ancho:** 2.63 m.

**Altura:** 3.30 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 0.77 m.

**Cilindros:** 11 pulgadas 7/8 x 15 pulgadas 5/8, equivalentes a 0.30 x 0.39 metros.



## Locomotora de tracción a vapor NdeM-1150

Esta locomotora dio servicio a partir de 1921 a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en la ruta Tampico-Ciudad Victoria. Fue adquirida por esa empresa, como parte de un grupo de locomotoras de carga, integrado por 55 unidades clase G-45r que después fueron reclasificadas como GR-20.

En 1963 fue dada de baja del servicio. Ese mismo año fue reconstruida en los talleres que fueron del Ferrocarril Interoceánico, ubicados en Puebla, y tiempo después rescatada por el Club Amigos de Ferrocarril, junto con las locomotoras NdeM-650 y NdeM-3034, para prestar servicio en pequeños viajes turísticos. Llegó al Museo en 1989.

**Constructor:** American Locomotive Co. (ALCO), Brooks Works, Estados Unidos, 1921.

**Clase:** GR-20,

**Tipo:** 2-8-0 Consolidada (2 ruedas de carretilla, 8 ruedas motrices y ninguna rueda de arrastre)

**Potencia máxima:** 1,429 caballos de fuerza.

**Movimiento de válvulas:** Baker.

**Frenos de aire:** marca Westinghouse.

**Peso:** 146 toneladas (la máquina pesa 76 toneladas y el tender 70 toneladas).

**Longitud:** 11.69 m.

**Ancho:** 3.25 m.

**Altura:** 4.63 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.21 m.

**Cilindros:** 21 x 28 pulgadas equivalentes a 0.53 x 0.71 m.

**Vía:** ancha, 1.435 m.





## Locomotora de tracción a vapor OdeM-2

Esta locomotora fue construida para el Cuerpo de Transportes del Ejército de Estados Unidos, y fue destinada a una base militar de California. Originalmente tenía tanques de agua laterales que después fueron removidos para poder adaptarle un tender.

En 1948 fue adquirida por el Ferrocarril Occidental de México para circular en el tramo de Culiacán a Novolato, Sinaloa, donde dio servicio hasta 1975, año en el que fue retirada. Con ella se transportaban, principalmente, productos agrícolas de la región.

Una vez fuera de servicio, durante varios años fue resguardada en los talleres ferroviarios de Empalme, Sonora, los cuales pertenecían a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Posteriormente fue restaurada para participar, el 6 de marzo de 2002, en los festejos del primer centenario de la modernización del puerto de Veracruz, y para ser incorporada al acervo de este museo.

**Constructor:** H. K. Porter Company Inc., Pittsburgh Pensilvania, Estados Unidos, 1942.

**Clase:** B.

**Tipo:** 0-6-0T (ninguna rueda de carretilla, 6 ruedas de tracción y ninguna rueda de arrastre)

**Vía:** ancha, 1.435 metros.

**Movimiento de válvulas:** Walschaert.

**Frenos de aire:** marca Westinghouse.

**Potencia máxima:** 600 caballos de fuerza.

**Peso aproximado:** 80 toneladas.

**Longitud:** 9.07 metros y 17.30 metros, incluyendo el tender.

**Ancho:** 2.76 metros.

**Altura:** 3.85 metros.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.20 metros.

**Cilindros:** 16 x 24 pulgadas.



## Locomotora de tracción a vapor NdeM - 3034

En 1946 Ferrocarriles Nacionales de México adquirió un último lote de 32 locomotoras de tracción a vapor, que fueron construidas, unas por la American Locomotive Company y otras por Baldwin Locomotive Works, con características técnicas especiales para las necesidades del transporte de carga y pasajeros en México.

Debido a su enorme peso y dimensiones, se hizo imposible su paso por líneas accidentadas, se sabe que actualmente aún se conservan 11 de estas locomotoras.

**Constructor:** Baldwin Locomotive Works, U.S.A., 1946

**Clase:** QR-1

**Tipo:** 4-8-4 Niágara, (Cuatro ruedas de carretilla, ocho ruedas motrices y cuatro ruedas de arrastre).

**Vía:** ancha, 1.435 m.

**Movimiento de válvulas:** Walschaert

**Frenos de aire:** marca Westinghouse

**Potencia nominal de tracción:** 2,800 hp.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarriles Nacionales de México (tramo México-Querétaro)

**Puesta en servicio:** 1946

**Retiro de servicio:** 1968

**Peso:** 285 ton. (175 ton. máquina, 110 ton. tender)

**Longitud:** 18.30 m.

**Ancho:** 3.23 m.

**Altura:** 4.72 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.78 m.

**Cilindros:** 25"X30"= .63m.x.76m.





## Locomotora de tracción eléctrica FCM-1001

Esta locomotora dio servicio en el Ferrocarril Mexicano, en la línea México Veracruz, en el tramo Esperanza a Paso del Macho. Fue puesta en servicio en 1924 y retirada del mismo en 1975.

Sus partes mecánicas fueron construidas por ALCO y las eléctricas por General Electric. Tiene la característica de contar con un control de mando en cada extremo, por lo que no era necesario cambiarla de posición para desarrollar la marcha en sentido contrario.

Hoy día se conservan varias locomotoras de este tipo: en Orizaba la locomotora eléctrica 1002, y la 1003 se encuentra en el Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad. La 1001, que aquí se describe, llegó a este museo en 1985.

**Constructores:** General Electric Co. y American Locomotive Co., Estados Unidos, 1923.

**Modelo:** 04440-E-300-6GE278A-3000 voltios.

**Clase:** B-B-B (3 trucks de 4 ruedas, con 2 ejes motrices por truck)

**Potencia máxima en una hora:** 2,736 caballos de fuerza.

**Número de motores de tracción:** 6.

**Frenos de aire:** marca Westinghouse.

**Vía:** ancha, de 1.435 m.

**Peso:** 150 toneladas.

**Voltaje:** 3,000 voltios.

**Longitud:** 16.12 m.

**Ancho:** 3 m.

**Altura:** 4.62 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.19 m.



## Locomotora de tracción diesel - eléctrica SBC-2203 "A"

Esta locomotora fue puesta en servicio por el Ferrocarril Sonora-Baja California, junto con la unidad SBC - 2203 "B", en 1964. Antes dio servicio en el ferrocarril estadounidense Northern Pacific, con el número 6010 D. Ingresó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos el 23 de octubre de 1998.

En 1939 se estableció, por primera vez, la producción masiva de las locomotoras modelo FT, que hasta 1945 continuaban siendo las únicas locomotoras diesel para el transporte de carga, producidas en Estados Unidos.

Con la aparición de estas novedosas locomotoras se vislumbró la transición de las locomotoras de tracción a vapor a las locomotoras de tracción diesel. Por primera vez se tenía una locomotora diesel-eléctrica para servicio de carga, utilizable en terrenos y situaciones diversas, como zonas desérticas con escasez de agua o áreas montañosas. Estas locomotoras eran capaces de sustituir, ventajosamente, a las grandes locomotoras de tracción a vapor tipo Mallet.

**Constructor:** General Motors Co., Electro-Motive Division, Estados Unidos, 1944.

**Modelo:** FT.

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, con 2 ejes motrices por truck).

Potencia nominal de tracción:

1,350 caballos de fuerza.

**Motor:** General Motors, 16 cilindros en "V".

Generador principal: Electro-motive División, 950 kilovatios.

**Motores de tracción:** 4, de 260 kilovatios.

**Vía:** ancha, de 1.435 m.

**Peso:** 104 toneladas.

**Longitud:** 14. 47 m.

**Altura:** 4. 26 m.

**Ancho:** 2. 74 m.

**Diámetro de ruedas:** 1. 01 m.





## Locomotora de tracción diesel - eléctrica DH - 19

Esta es una de las cuatro locomotoras de este tipo que se conservan en la actualidad, fueron diseñadas para el servicio de pasajeros, llegaron a México después de haber corrido en las líneas norteamericanas del Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe y del Delaware & Hudson, entraron por Nuevo Laredo, en noviembre de 1978, fueron adquiridas en arrendamiento por los Ferrocarriles Nacionales de México.

La que se observa fue reconstruida en los Talleres Generales de la Región Pacífico (Empalme, Son.) en 1989, con el fin de que corriera en el Servicio Estrella, servicio nocturno de pasajeros que se inauguraría entre Guadalajara y Nogales. Ingresó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1991.

**Constructor:** American Locomotive Co. (ALCO), U.S.A., 1947

**Modelo:** PA-4

**Clase:** A1A-A1A. (Locomotora unitaria con dos trucks de seis ruedas, en los que el eje central es portante y los otros dos son ejes motrices).

**Potencia:** 2,000 hp.

Número de cilindros: 12

**Generador:** 1

Motores de tracción: 4

**Freno dinámico:** si (inoperante)

**Vía:** ancha 1.435 m.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarril del Pacífico (Guadalajara- Nogales y Guadalajara- Mexicali)

**Puesta en servicio en México:** 1979

**Retiro de servicio:** 1984

**Peso:** 92.6 ton.

**Longitud:** 20.17 m.

**Altura:** 4.26 m.

**Ancho:** 3.20 m.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.016 m.



## Locomotora de tracción diesel – Eléctrica DH – 17

De las locomotoras modelo PA de ALCO, originalmente diseñadas para dar servicio en trenes de pasajeros, sólo llegaron a México cuatro, que fueron adquiridas en arrendamiento al Ferrocarril Delaware & Hudson en 1977.

En 1980, la locomotora DH-17 fue dada de baja del servicio que prestaba en trenes de pasajeros y de carga, en las líneas del Ferrocarril del Pacífico.

Después de 1991, la DH-17 fue reconstruida en los Talleres Generales de la Región Pacífico (Empalme-Sonora), para ser exhibida en el Museo Tecnológico de la Comisión Federal de Electricidad, en la ciudad de México. Ingresó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1998.

Esta es una de las cuatro locomotoras famosas de ALCO que fueron transformadas del modelo PA1 a PA4 y que en la actualidad son las únicas que quedan de su tipo en el mundo.

**Constructor:** American Locomotive Co. (ALCO), Estados Unidos, 1948.

**Modelo:** PA-4.

**Clase:** A1A-A1A (locomotora unitaria con 2 trucks de 6 ruedas en los que el eje central es portante y los otros dos son ejes motrices).

**Potencia:** 2,000 caballos de fuerza.

**Número de cilindros:** 12.

**Generador:** 1, modelo GT 581 PJI.

**Motores de tracción:** 4.

**Vía:** ancha, 1.435 metros.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarril del Pacífico, rutas Guadalajara-Nogales y Guadalajara-Mexicali.

**Puesta en servicio en México:** 1979.

**Retiro de servicio:** 1988.

**Peso:** 92.6 toneladas.

**Longitud:** 20.17 metros.

**Altura:** 4.26 metros.

**Ancho:** 3.20 metros.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.016 metros.



## Locomotora de tracción diesel eléctrica NdeM-6328 "B"

La unidad NdeM-6328 "B" fue adquirida nueva por el gobierno mexicano, para los Ferrocarriles Nacionales de México. Este tipo de unidades se acoplaba a unidades "A" de locomotoras en las que iba la tripulación.

Después de servir en trenes de carga, en 1974 fue dada de baja del servicio ferroviario, pero en 1975, en los talleres de San Luís Potosí, había sido adaptada como planta generadora ambulante, para dotar de alumbrado y calefacción al equipo rodante, en trenes de pasajeros. En 1987 quedó estacionada en la Terminal Valle de México y en 1989 llegó a la ciudad de Puebla para formar parte del acervo de este Museo.

**Constructor:** General Motors Co., Electro-Motive División, Estados Unidos, 1951.

**Modelo:** F7 "B".

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes motrices por truck).

**Potencia nominal:** 1,500 caballos de fuerza.

**Cilindros:** 16 en "V".

**Generador:** 1.

**Motores de tracción:** 4..

**Vía:** ancha, 1.435 metros.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarriles Nacionales de México, línea México-Guadalajara.

**Puesta en servicio:** 1951.

**Retiro de servicio:** 1988.

**Peso:** 117 toneladas.

**Longitud:** 15.24 metros.

**Altura:** 4.57 metros.

**Ancho:** 3.25 metros.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.01 metros.





## Locomotora de tracción diesel eléctrica NdeM-7020

Una locomotora diesel-eléctrica está formada por una o más unidades. Las unidades con cabina de control, como la que aquí se observa, se clasifican como unidades "A" y aquellas que no la tienen, como unidades "B". Se emplean diferentes combinaciones de unidades de acuerdo con la potencia requerida y las necesidades del servicio: A, AA, AB, ABA, ABB, ABBA, ABBB. De las locomotoras FP9 se fabricaron únicamente unidades "A".

Las locomotoras modelo FP9-A fueron diseñadas para dar servicio en trenes de pasajeros, y son muy parecidas a las unidades F9-A, excepto que éstas tienen cuatro pulgadas más de longitud, con objeto de tener mayor espacio y capacidad del tanque de agua del generador de vapor.

**Constructor:** General Motors Co., Electro-Motive Division, Estados Unidos, 1956.

**Modelo:** FP9-A.

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes motrices por truck).

Potencia nominal de tracción:  
1,750 caballos de fuerza.

**Cilindros:** 16 en "V".

**Generador:** 1.

**Motores de tracción:** 4.

**Vía:** ancha, 1.435 metros.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarriles Nacionales de México, líneas Puebla-Oaxaca y Puebla-Oriental.

**Puesta en servicio:** 1957.

**Retiro de servicio:** 1985.

**Peso:** 115 toneladas.

**Longitud:** 16.66 metros.

**Altura:** 4.57 metros.

**Ancho:** 3.25 metros.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.01 metros.





## Locomotora de tracción diesel eléctrica NdeM-602

Esta es una versión pequeña de otra locomotora llamada "Trainmaster". Fue conocida como "Babi Trainmaster", ya que tenía menos cilindros y motores, por lo que su potencia era menor. Se construyó para usos múltiples. Se sabe que a México llegaron 36 locomotoras de este modelo.

La que se observa fue exhibida como monumento en La Junta, Chihuahua. Después, en 1989, pasó a formar parte del acervo del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Antes había pertenecido a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), en su División del Sur, donde corrió con el número 102.

A lo largo de los años sufrió muchas modificaciones en la carrocería y en sus mecanismos internos.

**Constructor:** Fairbanks Morse and Co., Canadá/Estados Unidos, 1960.

**Modelo:** H-16-44.

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes motrices por truck).

**Potencia:** 1,600 caballos de fuerza.

**Cilindros:** 8 en línea.

**Generador:** 1, General Electric, modelo 5GT567CI.

**Motores de tracción:** 4.

**Vía:** ancha, 1.435 metros.

**Ferrocarril al que dio servicio:** Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.

**Puesta en servicio en México:** 1961.

**Retiro de servicio:** 1985.

**Peso:** 111.585 toneladas.

**Longitud:** 16.86 metros.

**Altura:** 4.42 metros.

**Ancho:** 3.20 metros.

**Diámetro de ruedas motrices:** 1.016 metros.



## Locomotora de tracción diesel eléctrica FCCyZ-802 “Independencia”

Este tipo de locomotoras fue diseñado para operar en vía angosta, de tres pies de distancia entre cada uno de los rieles, con posibilidad de ser convertidas para transitar por vía ancha, de 4 pies y 8 ½ pulgadas. Podían operar de manera independiente, pero tenían la opción de mover trenes junto con otra u otras locomotoras.

La Electro-Motive División, de General Motors, construyó tres locomotoras del modelo GA-8 para el Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas, mismas que llevaron los números 800, 801 y 802.

Por el año de 1980 esta locomotora fue trasladada para dar servicio en el ramal de vía angosta Oriental-Teziutlán, donde operó hasta 1987, año en el que fue remitida a los talleres ferroviarios del Valle de México, donde se le habilitó para su exhibición en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, a donde llegó el 18 de noviembre de 1987.

**Constructor:** General Motors Corporation, Electro-Motive Division, Estados Unidos, 1964.

**Modelo:** GA-8.

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes motrices por truck).

**Potencia de la locomotora disponible para el generador:** 800 caballos de fuerza.

**Motor:** General Motors, modelo 8-567 CR, 8 cilindros.

**Generador:** 1 Modelo D-25-E.

**Motores de tracción:** 2 motores, modelo D 59 C o D-49-M.A.

**Vía:** angosta, 3 pies, equivalentes a 0.914 m.

Ferrocarril al que dio servicio: Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas A. G.

**Puesta en servicio:** 1964.

**Retiro de servicio:** 25 de abril de 1991.

**Peso:** 54 431 kg.

**Longitud:** 9.90 m.

**Altura:** 3.87 m, sobre la escotilla.

**Ancho:** 2.92 m.





## Locomotora de tracción diesel eléctrica NdeM-5427

La locomotora NdeM-5427 perteneció inicialmente a los Ferrocarriles Unidos del Sureste. Fue inspeccionada por última vez en los talleres de Mérida, Yucatán, el 18 de enero de 1989. Posteriormente fue trasladada al ramal Oriental-Teziutlán de los Ferrocarriles Nacionales de México, donde permaneció hasta marzo de 1993, fecha en que quedó clausurada dicha vía férrea. Es una de las últimas locomotoras de vía angosta que dieron servicio en nuestro país. Esta locomotora fue localizada y registrada por personal de este museo en la estación Oriental, Pue, el 26 de junio de 1996, y trasladada posteriormente a la sede de este museo, en la ciudad de Puebla.

**Constructor:** General Motors Corporation, Electro-Motive Division, Estados Unidos, 1967.

**Modelo:** GA-8.

**Clase:** B-B (unidad con 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes motrices por truck).

**Potencia de la locomotora disponible para el generador:** 800 caballos de fuerza.

**Motor:** General Motors, modelo 8-567 CR, 8 cilindros.

**Generador:** 1, modelo D-25-E.

**Motores de tracción:** 2 motores, modelo D 59 C.

**Vía:** angosta (3 pies, equivalentes a 0.914 metros.)

**Ferrocarril en el que dio servicio:** Ferrocarriles Nacionales de México.

**Puesta en servicio:** 1967.

**Retiro de servicio:** 7 de septiembre de 1989.

**Peso:** 54 431 kilogramos.

**Longitud:** 9.90 metros

**Altura:** 3.87 metros, sobre la escotilla.

**Ancho:** 2.92 metros.



- **PORTADA**

## ÍNDICE

- **PRESENTACIÓN**

- **ESTACIONES**

A un siglo de la consolidación: nueva evidencia documental sobre el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México

*Arturo Grunstein Dickter*

Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1878-1927

*Luis Alberto Montero García*

- **CRUCE DE CAMINOS**

El hijo de un ferroviario de Temuco: Pablo Neruda

*Sergio Ortiz Hernán*

- **TIERRA FERROVIARIA**

Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial.

*Juana María Rangel Vargas*

La vajilla presidencial

*Lizbeth Celaya*

- **SILBATOS Y PALABRAS**

Otra mirada a la estación de San Martín Texmelucan

*Serie fotográfica de Flor de María Rico*

Fuego en los rieles (cuento)

*Héctor Cárdenas Picazo*

El tren y Otro viaje (poemas)

*Antonio Machado*

Poemas a Jesús García Corona

*Francisco de A. Beltrán y Cutberto L. Aroche*

Calaveras ferrocarrileras

*Diversos autores*

- **REGISTROS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Curaduría de Colecciones

---

**Foto de portada:**

Trabajadores de los talleres de Cárdenas, S. L. P., 1 de enero de 1937, Fondo Donaciones, Fototeca, Conaculta/ CNPPCF/Cedif.

- **DIRECTORIO**

*Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación bajo previo permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del MNFM Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.*