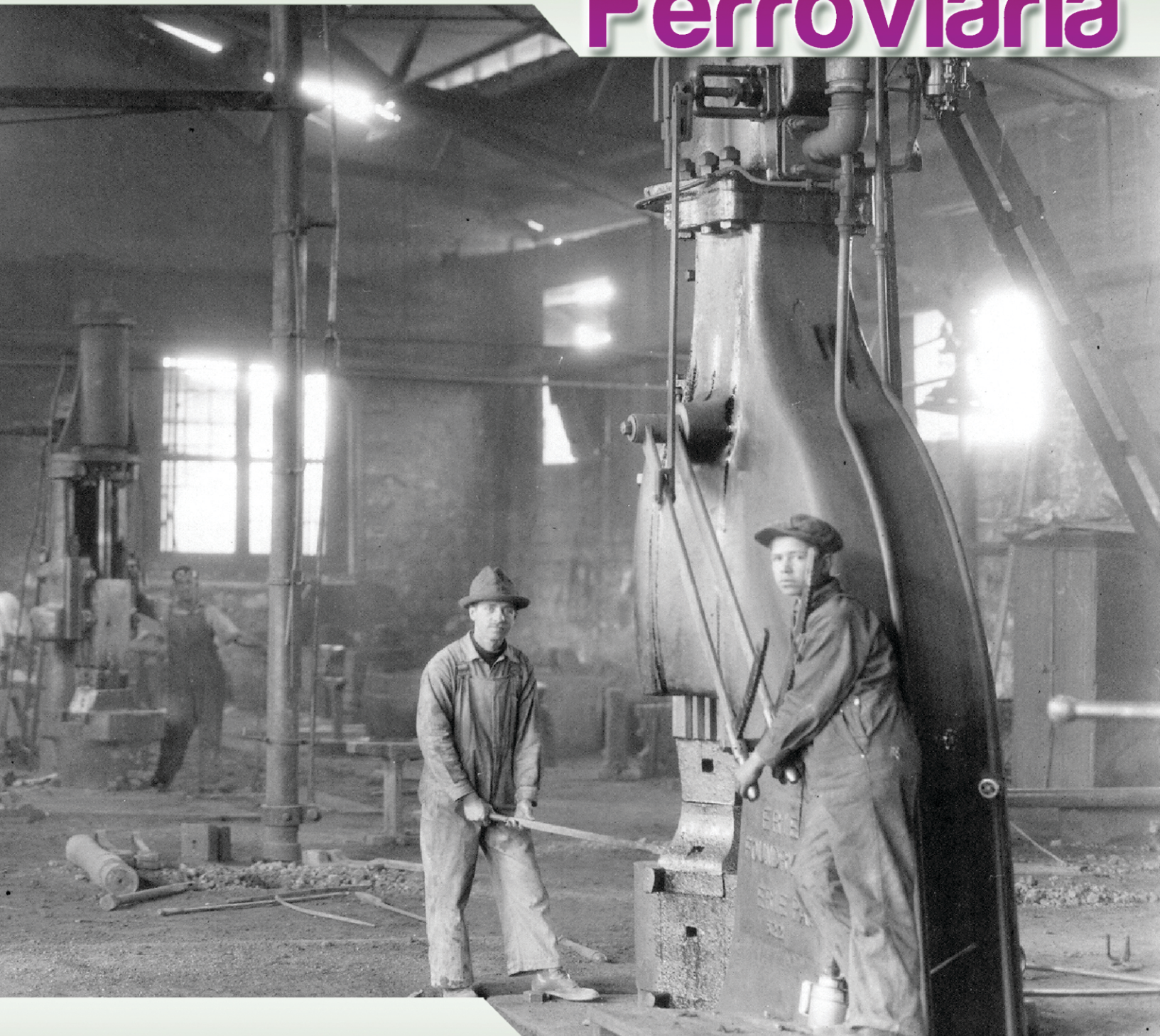


Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



■ Estaciones

Ferrocarril San Marcos
a Huajuapán de León.
Segunda parte

■ Tierra ferroviaria

Trabajo y trabajadores
ferroviarios

■ Cruce de caminos

Arquitectura ferroviaria
en Latinoamérica:
algunas aproximaciones

- **PORTADA**

ÍNDICE

- **PRESENTACIÓN**

- **ESTACIONES**

Ferrocarril San Marcos a Huajuapán de León. Segunda parte
Vicente Emilio Maceda Vidal

- **TIERRA FERROVIARIA**

Trabajo y trabajadores ferroviarios.
Patricio Juárez Lucas

- **CRUCE DE CAMINOS**

Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones.
Jorge Daniel Tartarini

Las migraciones menonitas al norte de México entre 1922 y 1940.
Lawrence Douglas Taylor Hansen

- **SILBATOS Y PALABRAS**

“El tren a Burdeos”. Cuento de *Marguerite Duras*

Final del juego. *Julio Cortázar*

Para leer sobre trenes... recomendaciones.
Trenes nocturnos, de *Bárbara Woods*
Serie fotográfica

- **LOS TRENES HOY**

Acceso ferroviario en el tramo de Almería, España

Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México

- **VIDA FERROCARRILERA**

Felipe Lutrillo Domínguez

Diálogo con los hombres del ferrocarril: Rafael de León

- **ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

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

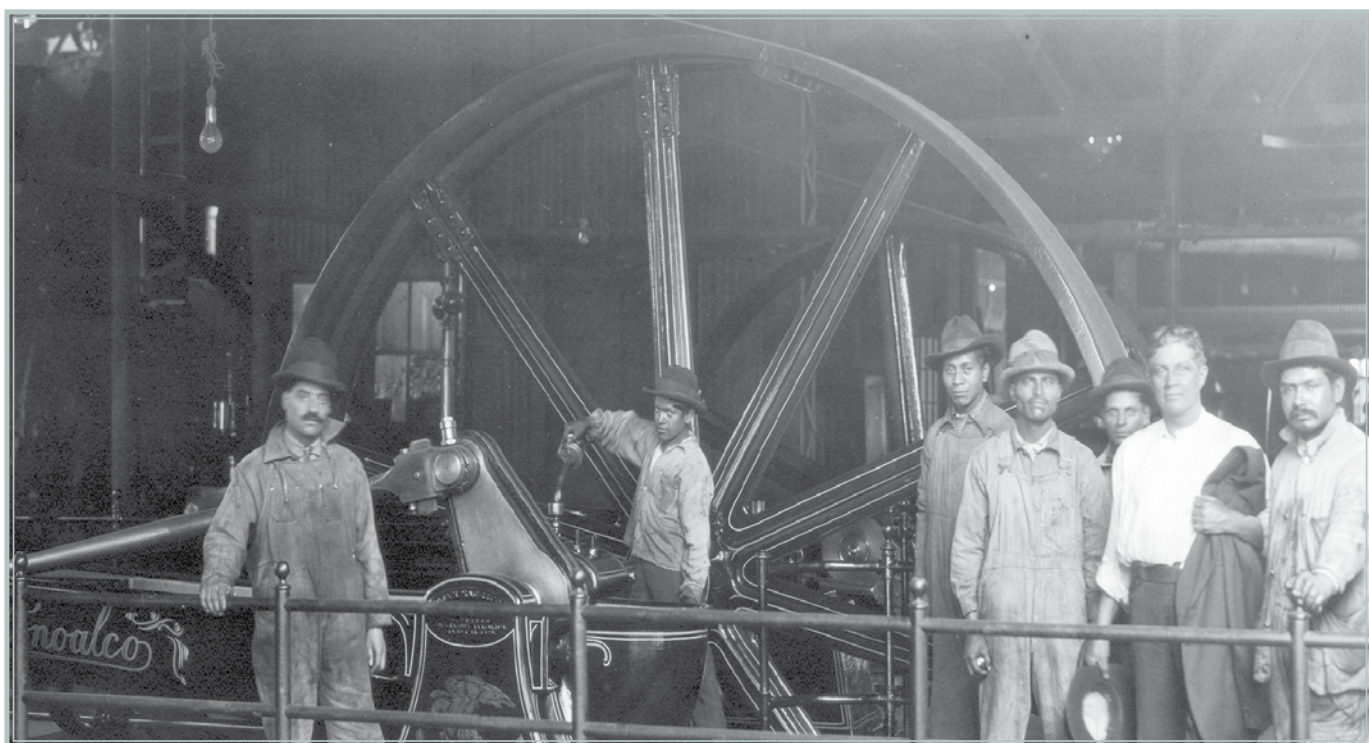
- **DIRECTORIO**

Foto de portada:

Taller de fragua, Peralvillo. 1928. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca, Conaculta/CNPPCF/Cedif.

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



Compresora de aire, talleres de Nonoalco. 1926. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Hemos llegado a la edición número 14 de la revista digital *Mirada Ferroviaria*, revista digital, y queremos agradecer a todos nuestros colaboradores, estudiosos e investigadores que se ocupan de los ferrocarriles y de su patrimonio su apoyo para que este proyecto continúe.

En este número el lector encontrará, en la sección de “Estaciones”, la segunda parte del estudio “El ferrocarril de San Marcos a Santa Inés Ahuatempan”, que realizó el maestro Emilio Maceda, investigador del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la BUAP. El autor analiza los documentos que hacen referencia a la construcción de un ferrocarril de la ciudad de Puebla a las estaciones de San Marcos y Rosendo Márquez del Ferrocarril Mexicano del Sur. Para ello utiliza documentos que hacen referencia a las concesiones que otorgaron, tanto el gobierno federal como el estatal, y reconstruye el proceso de la creación y funcionamiento de la Compañía del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León.

En la sección “Tierra Ferroviaria”, Patricio Juárez reflexiona cuáles y de qué tipo son las fuentes documentales que están disponibles en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria para los estudios relacionados con el trabajo y los trabajadores ferrocarrileros.

En la sección “Cruce de caminos” se presentan dos artículos, uno escrito por Jorge Tartarini, secretario de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos de Argentina, “Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica: algunas aproximaciones”, en el que reflexiona sobre cuál ha sido el impacto de los ferrocarriles en las ciudades. Hace referencia a los poblados ferroviarios son una derivación directa de la nueva integración territorial propuesta por el mercado internacional y a que el ferrocarril permitió la fundación de colonias por las mismas compañías ferroviarias, por iniciativa de propietarios de las tierras o bien por empresas de colonización. También señala que cuando se trazaron nuevas ciudades, la estación de ferrocarril ocupó un espacio jerarquizado dentro de la trama, junto a los principales edificios y espacios de valor cívico y monumental, y para ello cita algunos ejemplos. Por otra parte, el doctor Lawrence Douglas Taylor Hansen, investigador del Colegio de la Frontera Norte, analiza en su artículo “Las migraciones menonitas al norte de México entre 1922 y 1940”, cuáles fueron los factores que dieron lugar a las migraciones menonitas en México desde el otorgamiento del *privilegium* a este grupo por parte del gobierno de Álvaro Obregón en 1921, hasta la presidencia de Lázaro Cárdenas. En este artículo se examina la historia de este grupo étnico-religioso desde sus inicios, durante la reforma protestante en Europa, hasta su llegada a México.

Como ya es costumbre, en la sección “Silbatos y palabras” el lector encontrará composiciones literarias y artísticas. En este número les ofrecemos los cuentos “El tren a Burdeos” y “Final del juego”, escritos por la artista plástica y orfebre Marguerite Duras y por Julio Cortázar, respectivamente. También les recomendamos, a partir de una breve reseña, el libro *Trenes nocturnos*, de Bárbara Woods. No podemos dejar de ofrecerles una serie fotográfica de estaciones ferroviarias.

En este número iniciaremos una sección titulada “Los trenes de hoy”, en ella, en esta ocasión, nos ocuparemos del caso del acceso ferroviario de Almería, en España y del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, ambos, de sumo interés.

En “Vida ferroviaria” presentamos en esta ocasión el testimonio de Felipe Lutrillo Domínguez, ex trabajador de Ferrocarriles Nacionales de México, quien se desempeñó como maestro mecánico en los talleres de Oriental, Puebla, y el testimonio de Rafael de León Chávez, quien fuera jefe de fundición en los talleres de Nonoalco, allá por 1956.

En la sección “Archivos documentales y de bienes” ponemos a disposición de los lectores registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como el ensayo “El miliamperímetro, no solo útil, sino bello”, contribución del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos.

Como ya es costumbre, invitamos a nuestros lectores a que nos envíen sus comentarios y sugerencias, ya éstas que son la mejor aportación para fortalecer la calidad de nuestra *Revista digital Mirada Ferroviaria*.

Stella Cuéllar

Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales

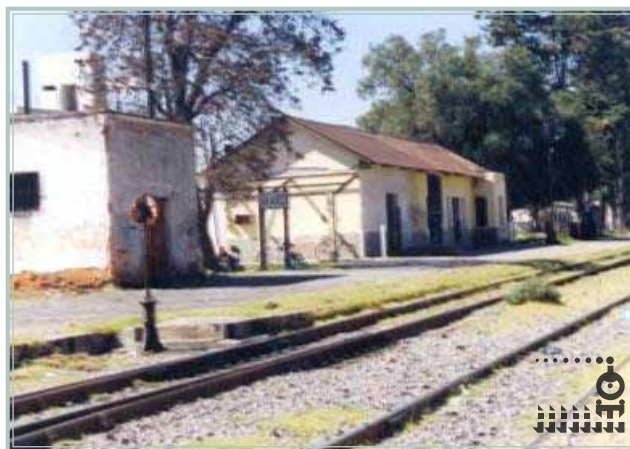
Ferrocarril San Marcos a Huajuapán de León

Segunda parte

Mtro. Vicente Emilio Maceda Vidal

vemaceda@hotmail.com

Los primeros planes para unir a la ciudad de Puebla con las estaciones de San Marcos y Rosendo Márquez del Ferrocarril Mexicano del Sur se promovieron en 1901, cuando el gobierno del Estado ofreció pagar una subvención de mil pesos por cada kilómetro que se construyera, pasando por las poblaciones de Tecali y Totimehuacán.¹ En 1903 el Gobernador Mucio P. Martínez volvió a lanzar la iniciativa, y ofreció la subvención de dos mil pesos por cada kilómetro de vía férrea que se construyera para el mismo ferrocarril.²



Estación San Marcos.³

Fue hasta el 26 de septiembre de 1903 cuando se firmó una minuta de contrato entre el oficial mayor del Departamento de Fomento, ingeniero Joaquín Pardo y el licenciado Miguel A. Sarmiento, como mandatario de Luis García Teruel, concesionario del tramo de la estación San Marcos a la de Rosendo Márquez. El gobierno del estado de Puebla subvencionaría la construcción de la vía férrea que hiciera la empresa del Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca, con 2 000 pesos

1 *Memoria instructiva y documentada que el jefe del Departamento Ejecutivo del Estado, presenta al XVI Congreso Constitucional, Puebla, Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios, 1901, p. 266.*

2 AGEP, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*, t. LXXII, núm. 8, 28 de julio de 1903.

3 Cortesía del señor Felipe Maceda Maceda (†).

por kilómetro, mismos que se pagarían cuando se concluyeran tramos de cuatro kilómetros, después de que fueran supervisados y aprobados por el ingeniero del estado. Este contrato tenía que ser aprobado y decretado por la Legislatura del Estado de Puebla.⁴

El 2 de enero de 1904 se celebró el contrato entre Leandro Fernández, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas de la Federación, y Antonio Amezcua, representante de la empresa Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León, para construir sin subvención del Gobierno Federal una línea ferroviaria entre las estaciones de San Marcos y Rosendo Márquez del Ferrocarril Mexicano del Sur. También se le autorizó a la empresa levantar la vía en el tramo de Tlacotepec a la estación Las Pilas, en el kilómetro 30. Asimismo, se autorizó a la empresa para emplear el material fijo que retirara en la construcción del nuevo tramo de vía entre Las Pilas y Rosendo Márquez.

Se fijó un plazo de 18 meses para que la empresa presentara los planos del proyecto, concluyera las terracerías y los puentes de ese tramo. Además, se prorrogaba por 10 años el período para la terminación de toda la línea hasta llegar a San Marcos, que empezaría a contar desde el 11 de abril de 1904.⁵ Los planos del tramo de Rosendo Márquez a Las Pilas fueron presentados a la Secretaría de Comunicaciones el 12 de abril de 1904 y, al día siguiente, el inspector técnico Juan Mateos informó al secretario que el terreno entre las dos estaciones era una planicie en su conjunto, ligeramente ondulada, comprendida entre una línea interrumpida por pequeñas elevaciones al oriente y por el poniente la margen izquierda del río Atoyac. Que el trazo era casi recto, con pequeños accidentes del terreno para cortar los pasos de agua de regular importancia, acercándose a cierta distancia de los poblados, depósitos de agua y combustible; que los numerosos afluentes se salvarían con simples alcantarillas, cuyos claros variarían de uno y medio a cuatro metros, y que se harían dos puentes, uno de cinco y otro de 15 metros en el kilómetro 12.5.⁶

Además, señaló que los pueblos que cruzaría la línea eran San Miguel Zacaola, Tepeyahualco de Guerrero, Santa Clara Huitziltepec, Santa Cruz Huitziltepec y San Luis Tehuizotla; los que quedarían a una distancia máxima de cuatro kilómetros serían Atoyatempan,

4 AGEP, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*, t. LXXIII, núm. 18, 1 de septiembre de 1903, p. 335.

5 AGEP, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*, Sección de Leyes, 15 de marzo de 1904, pp. 42-43.

6 AGN. AHSCOP, Oficio del 13 de abril de 1904 del inspector técnico Juan Mateos.



Estación y andén en Santa Clara Huitziltepec.⁷



Estación de Santa Cruz Huitziltepec.⁸

Santa Ana Coapa y Molcaxac, y las haciendas de Coapa, Altamira y San Gerónimo. Por último, precisó que la línea que se sustituía de Tlacotepec a Las Pilas era casi idéntica en kilómetros a la nueva que se construiría de Las Pilas a Rosendo Márquez.⁹



7 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo 2010.

8 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo, 2010.⁷

9 AGN. AHSCOP, Oficio del 13 de abril de 1904 del inspector técnico Juan Mateos.

ESTACIONES



Estación de Molcaxac en el kilómetro 67.¹⁰

A su vez, la Sección de Cartografía y Dibujo informó por conducto de Enrique A. Cárdenas que la línea de Las Pilas a Rosendo Márquez medía 27 kilómetros con 360 metros, y que la que se sustituía de Tlacotepec a Las Pilas tenía 26 kilómetros 770 metros, lo que daba como resultado una diferencia de 590 metros. También hizo varias observaciones acerca de los caminos que cruzaría la línea, y por último señaló que en los planos faltaba indicar los lugares en donde se realizarían las obras que se proponían.¹¹

Con base en el decreto del 24 de julio de 1904 se celebró el contrato de subvención de 2 000 pesos por cada kilómetro de vía férrea que construyera la empresa San Marcos a Huajuapán de León, para unir la estación de San Marcos con la de Rosendo Márquez en la línea del Ferrocarril Mexicano del Sur.¹²

La Sección de Cartografía y Dibujo informó que los planos del tramo de Rosendo Márquez a San Marcos comprendían 47 kilómetros en total; que la línea cruzaría varios ríos, por lo que se requerían puentes de 20 a 50 metros de claro, y que las curvas serían amplias y con pendientes moderadas. Ante este panorama, la sección a cargo del señor Enrique A. Cárdenas recomendaba que se recabaran más datos para completar la información y que el proyecto no se aprobara todavía.¹³

El representante de la empresa del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán se quejaba ante el secretario de Comunicaciones, de que los planos del trazo de

10 Roberto Amorós, *Razones para reducir el sistema del ferrocarril*, 1957. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.

11 AGN, AHSCOP, Oficio del 21 de abril de 1904 de Enrique A. Cárdenas.

12 *Memoria instructiva y documentada*, Puebla, Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios, 1905, p. 355.

13 AGN, AHSCOP, Oficio del 28 de noviembre de 1904 de Enrique A. Cárdenas.

Rosendo Márquez a San Marcos ya se habían presentado desde el 21 de noviembre de 1904 y que se aprobaron hasta el 9 de marzo de 1905, que la demora era por detalles en los planos y no por defectos del trazo, y que mientras no se aprobaran la empresa estaba imposibilitada y perdía tiempo para realizar trabajos de construcción.¹⁴

Manifestaba que a pesar del retraso en la aprobación de los planos de la línea de Las Pilas a Rosendo Márquez se tenían concluidos 27 kilómetros de terracería, 11 de mampostería y estaba en construcción el puente de 20 metros de claro sobre el río Tepeyahualco, y que el tendido de vía llevaba 12 040 metros. Además, se informaba que la línea de Rosendo Márquez a San Marcos tenía 20 360 metros de terracería, que las mamposterías llegaban hasta el kilómetro 9 y que el tendido de vía alcanzaba los 7 280 metros.



Puente de Tepeyahualco construido en 1910 y remodelado en 1957.¹⁵

Continuaba diciendo que la empresa tenía almacenados en la estación Rosendo Márquez todos los puentes y traveses para las alcantarillas, 15 000 durmientes, y que ya tenía contratados los necesarios para concluir la línea hasta Las Pilas y San Marcos para tenderlos hasta el kilómetro 25. También aseguraba que ya se habían comprado los rieles y accesorios, pero que es-

14 AGN, AHSCOP, Oficio del 15 de junio de 1906.

15 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo 2010.

taban almacenados en el puerto de Veracruz, por lo que en poco tiempo estarían concluidos los 25 kilómetros rumbo a San Marcos. Por último afirmaba que los 27 kilómetros de Las Pilas a Rosendo Márquez ya estaban en explotación.

En esos años la empresa estaba pasando por una mala situación financiera, porque desde el 1 de agosto de 1902 en que inauguró y puso en explotación el tramo de Tlacotepec a Santa Inés Ahuatempan no había recibido la subvención federal, y todos los gastos de mejoramiento y prolongación de vías los cubría con sus propios recursos. Otra situación que padecía era la pérdida anual en la explotación del servicio, que entre 1902 y 1906 llegaba a 88 184.38 pesos, por lo que tuvo que pedir una prórroga para la terminación de las obras. Afortunadamente el presidente de la República atendió de manera favorable su solicitud.¹⁶

Cuando los concesionarios conocieron la resolución del presidente, propusieron realizar las siguientes modificaciones: primero, cambiar la razón social de la Compañía del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León por la de Compañía del Ferrocarril de San Marcos a Huajuapán de León, con el argumento de que el tramo de Tlacotepec a Las Pilas había desaparecido; segundo, prorrogar por cinco años el plazo para la concluir la línea hasta Huajuapán, debido a las pérdidas económicas y por la reducción de 20 % de la compañía; tercero, prorrogar por 18 meses la terminación del tramo de Rosendo Márquez a Las Pilas y los 25 kilómetros de Rosendo Márquez a San Marcos, porque la longitud total era de 52 kilómetros, con el propósito de no correr ningún riesgo en su ejecución; cuarto, prorrogar por dos años la obra de los 22 kilómetros hasta San Marcos y, quinto, que se le pagara la subvención por tramos de diez kilómetros concluidos, debido a que el costo de cada kilómetro era de 25 000 pesos.¹⁷

El ingeniero José Peña comunicó a la empresa que el presidente de la República estaba de acuerdo con el cambio de razón social, siempre y cuando todos los socios estuvieran conformes.¹⁸ Esta modificación se protocolizó el 10 de noviembre de 1906 en la ciudad de México ante el notario público Luis Guerrero. En el acto comparecieron Luis García Teruel, Leandro F. Payro, Luis García Teruel Jr. y Manuel García Teruel, quienes declararon ser los únicos dueños y tenedores de mil acciones del capital social del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León, S. A., que en la asamblea general del 11 de junio pasado decidieron cambiar la de-

16 AGN, AHSCOP, Oficio del 27 de junio de 1906.

17 AGN, AHSCOP, Oficio del 24 de julio de 1906.

18 AGN, AHSCOP, Oficio del 4 de agosto de 1906 del ingeniero José Peña; AGEP, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*, Sección de Leyes, 10 de diciembre de 1907.

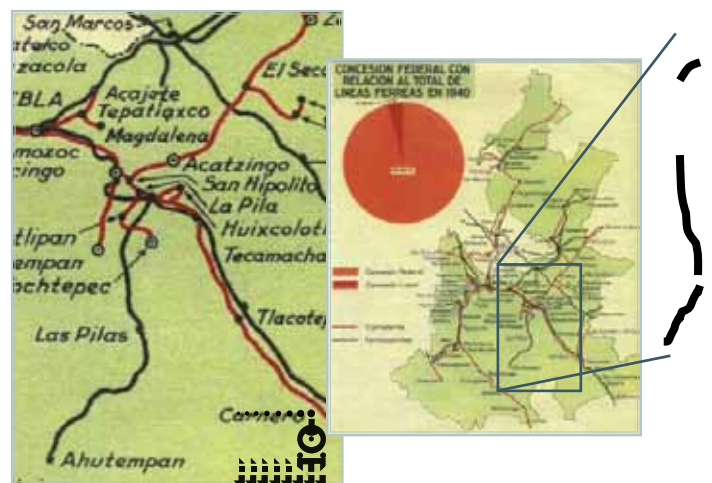
nominación social de la compañía, para que quedara como Ferrocarril de San Marcos a Huajuapán de León, y que su objetivo sería la terminación de la vía férrea y su explotación hasta la conclusión de los 99 años en que se les había concedido a los primeros accionistas, desde el 25 de noviembre de 1890.¹⁹

Las mil acciones quedaron repartidas de la siguiente manera:²⁰

Nombre	Núm. de acciones*
Luis García Teruel	500
Leandro F. Payro	350
Luis García Teruel Jr.	30
Manuel García Teruel	30
Suma	910

* En la información testimonial no se consignó quiénes eran los poseedores de las 90 acciones que faltaban para sumar las mil.

En 1908 concluyeron los trabajos en los 13 kilómetros que iban de la estación Rosendo Márquez a la de Acatzingo, por lo que de inmediato se ordenó el pago de la subvención de 26,000 pesos para que el servicio empezara a prestarse desde mediados de año.²¹ El tramo de Rosendo Márquez a San Marcos fue inaugurado el 15 de agosto de 1910, con una vía angosta de 0.914 metros, que tenía curvas forzadas pero no peraltadas y con pendientes no muy pronunciadas. La vía completa, de la estación San Marcos a la estación Mucio Martínez, fue puesta en servicio en el mes de septiembre del mismo año, con motivo del Centenario de la Independencia Nacional.



Ramal de la estación San Marcos a la Estación Mucio Martínez en Ahuatempan, 1910.

19 AGN, AHSCOP, Oficio del 27 de marzo de 1907.

20 Cuadro elaborado por Vicente Emilio Maceda Vidal. Fuente: AGN, AHSCOP, oficio del 27 de marzo de 1907.

21 *Memoria instructiva y documentada presentada al XX Congreso Constitucional*. Puebla, Imprenta de la Escuela de Artes y Oficios, 1909, p. 369.

Las estaciones ferroviarias²²

La estación Tlacotepec se ubicó en el kilómetro 0, y como se construyó de madera se contrató al carpintero A. S. Bernardino y a sus ayudantes para que iniciaran los trabajos en febrero de 1902. Para su construcción se emplearon 200 jirones, 192 tablas, 127 vigas, 150 latas, aldabas, láminas, chapas, pasadores, tornillos y pintura. El valor del edificio fue de 4 681.38 pesos.

La estación Aranzazú quedó en el kilómetro 18; tenía una vía lateral y terraplén. Para levantarla se emplearon materiales de madera para la construcción, y tuvo un costo de 680.02 pesos.

La estación San Gerónimo se situó en el kilómetro 25. En su construcción se emplearon materiales de madera y accesorios, por lo que alcanzó la suma de 612.54 pesos.

La estación Las Pilas se ubicó en el kilómetro 30. Se componía de un edificio, una vía lateral, terraplén y materiales de madera con sus accesorios, y la suma de todas las obras fue de 2 107.70 pesos.

La toma de agua de Barranca Honda se construyó en el kilómetro 40. Se componía de un grifo, brocal, torre, tinaco, bomba, tubería y otros accesorios, por lo que se invirtieron 1 317.50 pesos.



Toma de agua en Barranca Honda, construida en 1902.²³

La estación Progreso de Ixcaquixtla se ubicó en el kilómetro 46. Tenía edificio, bodega, vía lateral, terraplén, materiales de madera y otros accesorios, por lo que el valor de las obras fue de 2 294.73 pesos.

²² Libro Mayor del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León, 2 de agosto de 1900.

²³Fuente: Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo 2010.



Bodega de madera y lámina de la estación Progreso de Ixcaquixtla.²⁴

En el kilómetro 52 se construyó otra toma de agua que tenía una torre, tinaco, bomba, tubería y otros accesorios. Su valor fue de 969.00 pesos.

La estación Tula se edificó en el kilómetro 53. Tenía una vía lateral, terraplén, materiales de madera, edificio de mampostería, andenes, toma de agua, pedestal del aeromotor, torno, tinaco, tubería y otros accesorios. Alcanzó un valor de 7 788.42 pesos.



Estación Tula, ca. 1942-1944.²⁵

En el kilómetro 69 se instaló una Y griega con su terraplén. Se hicieron algunas construcciones menores y se colocaron materiales auxiliares, todo con valor de 3 970.80 pesos.

²⁴ Roberto Amorós, *op. cit.*, 1957. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.

²⁵ Tepexi de Rodríguez. *Un pueblo en la historia*, p. 51. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.



Talleres mecánicos en la estación Mucio Martínez.²⁶

La estación Mucio Martínez se situó en el kilómetro 76, exactamente un kilómetro adelante de la población de Santa Inés Ahuatempan. Comenzó a construirse el 30 de abril de 1902 y al mismo tiempo se desbarató la estación provisional de madera que estaba en el kilómetro 70. La nueva estación de mampostería se componía de una toma de agua, pozo, tinaco, bomba y tubería; además de un leñero, un edificio para la estación, una oficina, dos bodegas, una para equipajes y otra de carga con andén; vía lateral, terraplén y accesorios; talleres, fosa y pozo para residuos; dos vías férreas en los talleres, materiales y construcciones menores; dos terrenos, uno comprado a los señores Peregrina y otro a la familia Espinosa; y una Y griega en el kilómetro 77. Todo este complejo de obras y bienes alcanzó un valor de 15 272.67, como se aprecia en el siguiente cuadro.²⁷

Valor de las obras en la estación Mucio P. Martínez, kilómetros 76 y 77	
Obra	Valor \$
Toma de agua, pozo, tinaco, bomba y tubería	1,039.20
Leñero	15.00
Edificio para oficina y bodega de equipaje	1,113.67
Edificio para bodega de carga y andén	1,099.60
Vía lateral, terraplén y accesorios	1,781.80
Edificio para talleres, fosa y pozo	4,909.60
Construcción de vías en los talleres	2,160.60
Compra de terreno al señor Peregrina	250.00
Compra de terreno al señor Espinosa	90.00
Suma parcial	12,459.47
Y griega, excavaciones y terraplén en el kilómetro 77	2,813.20
Suma total	15,272.67

Cuadro elaborado por Vicente Emilio Maceda Vidal. Fuente: José María Mendoza Márquez, *op. cit.*, p. 58 y diferentes archivos.

²⁶ Prof. Froylán Espinosa Maceda, *Cuaderno de memorias*. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.

²⁷ Cuadro elaborado por Vicente Emilio Maceda Vidal. Fuente: CEDIF, Archivo, *Libro Mayor*.

Para su edificación se compraron 134 vigas que sirvieron para los jcalones de las máquinas y los coches; 730 tablas que se pagaron a J. Crespo; las tuercas, rondanas, fierro y nueve barricas de clavos, las facturó la casa J. Dorenberg y Cía. de la ciudad de Puebla; todas las láminas y tornillos los surtió la casa G. Lohse y Cía., también de la ciudad de Puebla; la casa Sommer, Herrmann y Cía. Sucs., surtió mucho material de clavos, herrajes y pintura de varios colores y marcas. También se adquirieron varias toneladas de piedra labrada y 11 toneladas de cal.



Publicidad comercial.²⁸

Durante los dos años que tardó la construcción se contrató a muchos trabajadores, ingenieros, contratistas, maestros de diversas especialidades, albañiles, carpinteros, canteros, pintores, peones, acarreadores de fletes, vigilantes y técnicos en áreas especializadas.

El 25 de julio de 1902 se contrató a la imprenta San Germán para que elaborara los impresos, cartulinas y papel membretado a fin de anunciar la gran inauguración de la estación Mucio Martínez. El acto se celebraría el día 1 de agosto de 1902, con la presencia del gobernador del estado de Puebla, general de División Mucio P. Martínez, y de otras personalidades.

Días después de inaugurada la estación, se tuvo que tomar en arrendamiento la casa²⁹ que estaba ubi

²⁸ Puebla y sus alrededores en el 1er Centenario de la consumación de la Independencia Nacional Mexicana, 1821-1921.

²⁹ Entrevista de Vicente Emilio Maceda Vidal al señor Jaime Vidal Tobón, realizada el 29 de agosto de 2009 en su casa de Santa Inés Ahuatempan. Comentó que cuando su papá, el señor Tomás Vidal Serrano, compró la casa a la señora Asunción Espinosa de Garnica el 16 de mayo de 1945, ella platicaba que por las escrituras simples que tenía, se sabía que el inmueble había pertenecido desde el 5 de abril de 1943 al señor Juan N. Espinosa, y que el anterior dueño había sido Juan Romualdo Espinosa desde del 2 de agosto de 1926. El entrevistado dijo que todos los anteriores poseedores siempre comentaron que allí había estado la oficina administrativa del



Casa para la administración del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León. Jaime Vidal Tobón, propietario.³⁰

cada en el lado nororiente de la parroquia de Santa Inés Ahuatempan, que utilizarían para la administración de la Empresa del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán de León, y que serviría como vivienda para el encargado.

El 31 de agosto de 1902 se firmó el contrato de renta por un mes, que correría del 25 de agosto al 24 de septiembre, por la cantidad de 10 pesos; el 15 de enero y el 15 de mayo de 1903 se efectuaron dos pagos de 15 pesos cada uno, y el último registro que se localizó corresponde al 31 de enero de 1904, por 72 pesos.³¹

En el *Libro Diario* se registró que el 15 de enero de 1903 unos albañiles hicieron reparaciones a la casa que la compañía había comprado al señor Mendoza; y que también había adquirido dos terrenos, uno al señor Peregrina por 250 pesos, y otro al señor Espinosa, por 90 pesos, mismos que se pagaron el 30 de noviembre de 1902. En estos terrenos se establecerían otras oficinas administrativas.³²

La última Y griega se instaló en el kilómetro 77 en donde se hicieron grandes excavaciones, pequeñas obras materiales y un terraplén, que costaron 2 813.20 pesos. Hasta ese lugar llegaron las obras del Ferro-

Ferrocarril de San Marcos a Huajuapán de León, en el tramo que correspondía a la Estación Mucio Martínez. Lo único que ignora es a quién había pertenecido la casa entre 1902 y 1904, sobre todo, cuando aseguran que fue construida hace 177 años, más o menos por el año de 1832.

30 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, 29 de agosto de 2009.

31 CEDIF, Sección Archivo Histórico, *Diario del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán*, 3 de agosto de 1900 al 31 de diciembre de 1902.

32 Es probable que en estos terrenos se construyeran un cobertizo en 1904 y la bodega número dos en 1906, para complementar las obras de la estación ferroviaria.

carril de Tlacotepec a Huajuapán de León, aunque el tren daba vuelta hasta el kilómetro 80 para retornar a la estación Mucio Martínez, lugar en donde lo abordaban los pasajeros y se cargaban las mercancías.³³

El 15 de septiembre de 1902 la empresa anunció la compra de tres locomotoras, la primera fue llamada Huajuapán, la segunda Tepexi y la tercera Acatlán. Cada una tenía un precio de 7 500.00, pero como venían equipadas con frenos Westinghouse, la cantidad se elevó a 8 145 pesos, que fue pagada al tipo de cambio de 2.50 pesos por dólar estadounidense.³⁴

En el cuadro siguiente se muestra el balance de las estaciones, con ubicación y costos:³⁵

Estaciones del ferrocarril Tlacotepec a Huajuapán de León, 1902-1906		
Estación	Kilómetro	Costo (\$)
Tlacotepec	0	4,681.38
Aranzazu	18	680.02
San Jerónimo	25	612.54
Las Pilas	30	2,107.70
Barranca Honda, toma de agua	40	1,317.50
Ixcaquixtla	46	2,294.73
Toma de Agua	52	969.00
Tula	53	7,788.42
Y griega	69	3,970.80
Mucio Martínez	76	12,459.47
Y griega	77	2,813.20
Total		\$39,694.76

A principios de 1913 el Ferrocarril Mexicano ya funcionaba con toda regularidad de la estación San Marcos hasta la de Mucio Martínez, pero por las difíciles condiciones económicas que enfrentaba la empresa, el concesionario Luis García Teruel decidió vender el ramal el 13 de agosto del mismo año, cuando las máquinas corrían con toda regularidad por las estaciones, a pesar de las amenazas del movimiento revolucionario zapatista.

33 CEDIF, Sección Archivo Histórico, *Libro Mayor*, agosto de 1900 a 1902; *Diario del Ferrocarril de Tlacotepec a Huajuapán*, agosto 1900-1904.

34 *Idem*.

35 CEDIF, Archivo Histórico, *Libro Mayor y Diario*, 1900 a 1904. Cuadro elaborado por Vicente Emilio Maceda Vidal.

Estación Mila, kilómetro 72.³⁶

Ramal de San Marcos a Santa Inés Ahuatempan, 1913-1923²

Estación	Kilómetros
San Marcos	0.0
Martínez Andrade	11.8
La cima	14.0
Pinal	18.9
Leña	21.5
Lizaola	28.6
Acatzingo	33.8
Actipan	36.4
El bosque	38.9
Rosendo Márquez	44.4
San Miguel Zacaola	48.4
Cascabel	50.4
Ometepec	51.6
Tepeyahualco de Cuauhtémoc	56.8
Santa Clara Huitziltepec	62.5
Santa Cruz Huitziltepec, Molcaxac	66.7
Mila	72.0
San José de Gracia	77.3
Dobladura	78.7
Barranca Honda	84.3
El Progreso, Ixcaquixtla	90.1
Toma de agua	96.1
Tula	97.1
Y griega	113.1
Mucio Martínez	120.1
Y griega	124.0

36 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo 2010.

En la ruta de Rosendo Márquez a Mucio Martínez se encontraban tres pozos con sus *garzos*, que se utilizaban para dar agua a las máquinas. El primero estaba en la estación Rosendo Márquez, el segundo en estación Tepeyahualco y el último en la población de Santa Inés Ahuatempan; y dos tomas de agua, una en Barranca Honda y otra un kilómetro antes de la hacienda Tula.



Ramal de San Marcos a Santa Inés Ahuatempan, 1913-1923.³⁷

En la estación Barranca Honda, mientras el tren se detenía para bajar y subir pasajeros y cargar o descargar los diferentes bienes que transportaba, el encargado del fogón sacaba agua hirviendo de la caldera para bajar la presión y la renovaba con agua fría. Como los habitantes ya se habían dado cuenta de esta maniobra, las mujeres y los niños esperaban con ansias la llegada del tren con sus cubetas, tinas, jarros, ollas o lo que tuvieran a la mano, para pedir que les regalaran el agua caliente que empleaban para darse un baño o simplemente lavarse la cabeza y las manos. Lo que más sorprende es que la utilizaban también para preparar sus alimentos, especialmente el té de los niños o el café de los mayores, preparar el nixtamal o cocinar los frijoles. También los viajeros que habían abordado el tren en la madrugada aprovechaban el agua caliente para darse una *acicaladita*.³⁸

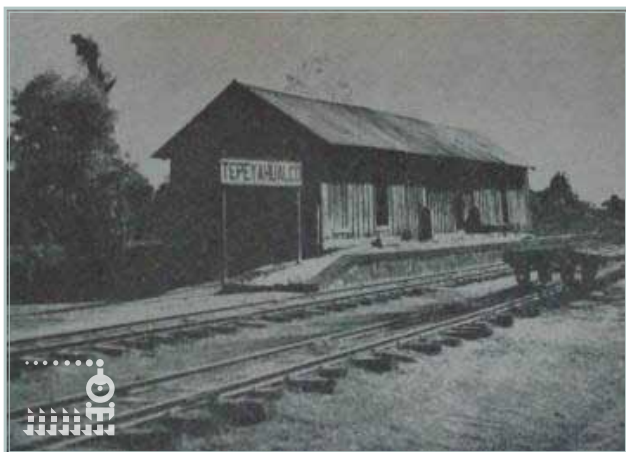
37 Fuente: CEDIF, Biblioteca, *Estadística comparada...*, 1927. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.

38 José María Mendoza Márquez, *op. cit.*, p. 57. Entrevista de Vicente Emilio Maceda Vidal a los señores Agustina Nolasco Robles y Emilio Rodríguez Sánchez, en marzo de 2010 en su casa de la ciudad de Puebla. Él comentó que cuando era pequeño viajaba con su abuelita por la década de 1940 en el tren que iba para Veracruz y era frecuente ver como en algunas estaciones los encargados de las calderas regalaban agua caliente para que se bañara la gente. Ella dijo que lo mismo ocurría en la estación del Ferrocarril Mexicano de la ciudad de Puebla, donde muchas personas se arremolinaban con sus cubetas para llevar el agua caliente a sus casas.



Estación Barranca Honda.³⁹

El escritor José María Mendoza señalaba que en la estación Tepeyahualco muchas señoras subían a los carros para vender comida. Llevaban en sus cazuelas arroz, pollo hervido, huevos duros, tamales de frijol, tlatloyos, tortillas calientes recién cocidas, tacos de bistec; y en sus canastas duraznos, pitayas, pitajayas, xoconoxtles, jiotillas, zapotes negros, anonas y otras frutas de la región; sin faltar el café aguado bien calentito, los atoles de granillo, pan y las memelas picadas con bastante chile verde o rojo, cuando llegaba la corrida de las ocho y cuarto de la mañana. En la corrida de regreso, entre las cuatro cuarenta y cinco de la tarde, de nueva cuenta las vendedoras corrían para ofrecer los alimentos preparados que los pasajeros comían con mucho apetito.⁴⁰



Estación Tepeyahualco, kilómetro 57.⁴¹

39 Archivo fotográfico Maceda Rodríguez, mayo 2010.

40 José María Mendoza Márquez, *op. cit.* Entrevista de Vicente Emilio Maceda Vidal a la profesora Violeta Espinosa Carrera en abril de 2010, en su casa de la ciudad de Puebla. Dijo que en las décadas de 1960 y 1970, cuando viajaba en el ferrocarril que iba para Oaxaca, subían las vendedoras para ofrecer fruta, alimentos, dulces y productos artesanales manufacturados por ellas mismas y sus familiares.

41 Roberto Amorós, *op. cit.*, 1957. Reprografía: Emilio Maceda Rodríguez.

El profesor Froylán Espinosa Maceda escribió en su *Cuaderno de memorias* que las grandes gavillas de revolucionarios del ejército zapatista y los pseudo revolucionarios llegaron en 1912 a la población de Santa Inés Ahuatempan por el barrio de los Reyes, y que desde que ingresaron empezaron a disparar sus armas, pistolas, carabinas 30.30, Winchester y escopetas en contra de quienes trataban de detenerlos, pero como no fue mucha la resistencia, de inmediato empezaron a robar y saquear mercancías, alimentos, granos, animales de carga y caballos, tanto de la población como de la hacienda de Santa Inés. Uno de los puntos que sufrió más daño fue el área del ferrocarril, de donde robaron todas las mercancías almacenadas en bodegas, almacenes, talleres, oficinas y estación. Cargaron todo a lomo de caballos, mulas, burros y carretas; y en su huida incendiaron parte de la infraestructura de los almacenes, con el pretexto de que todo pertenecía al gobierno federal.⁴²

Las fuerzas revolucionarias del Ejército Libertador del Sur, que enarbolaban el Plan de Ayala, se aposentaron en Santa Inés Ahuatempan en 1915, bajo el mando del coronel Dolores Damián, el mayor Ignacio Tobón, el mayor José Valentín Sánchez y el capitán Primero José Ramírez, con la intención de ejercer las funciones de gobierno municipal, de repartir las tierras de la hacienda de Santa Inés, y de controlar y entorpecer las corridas del ferrocarril que llegaba a la estación Mucio Martínez, que de por sí ya había sido muy dañada.⁴³

Las corridas se suspendieron en 1917 debido a la destrucción que habían sufrido la vía férrea, la estación y las oficinas en manos de los revolucionarios, lo que propició que durante dos años las actividades comerciales y el transporte de pasajeros quedaran totalmente paralizados. Fue hasta 1919 cuando se reconstruyeron parcialmente los rieles, durmientes, pozos, talleres y oficinas, y únicamente se reanudaron las actividades en los espacios reparados. Para 1922 ya se podían utilizar otros 44 kilómetros y en 1923 ya se habían rehabilitado y puesto en servicio los 90 kilómetros.

En estos últimos años las corridas ya eran muy irregulares y el servicio se canceló de manera definitiva en el año 1925.⁴⁴ El profesor Froylán Espinosa

42 Froylán Espinosa Maceda, *Cuaderno de memorias*, documento inédito, escrito a principios del siglo XXI; gracias a su hija, la profesora Violeta Espinosa Carrera, se pudo consultar este material en abril de 2010.

43 Dolores Damián, *Reparto de terrenos pertenecientes al pueblo de Santa Inés y la hacienda de la Concepción*, Manifiesto del 5 de febrero de 1915. Ver el texto completo al final de este capítulo.

44 Francisco Garma Franco, *Railroads in México, an Illustrated History*, vol. 1, p. 94; José María Mendoza Márquez, *op. cit.*, p. 55;

Maceda decía en sus *Memorias* que de niño visitó las bodegas del ferrocarril cuando estaban abandonadas, y sólo vio montones de fierro por todos lados, clavos de acero para sujetar, durmientes, maderas y basura. Cuando ya era grande, recordaba con tristeza la época de bonanza y progreso que había vivido el pueblo de Ahuatempan, cuando existían el tren y la hacienda. Señalaba que lo único que se conservaba del ferrocarril era la base del tinaco, que había sido hecha de mampostería, y de la hacienda sólo quedaba la noria, como mudos testimonios del grandioso pasado.

La cancelación del tramo de Ixcaquixtla a Santa Inés Ahuatempan causó gran revuelo y preocupación entre las autoridades y habitantes del pueblo de Acatlán. Todos resultaron perjudicados con esta decisión, porque la estación que les quedaba más cerca para comerciar sus productos y viajar a otros lugares era la de Mucio Martínez. Esta fue la razón por la que desde el 2 de junio de 1925, algunos munícipes y vecinos empezaron a preguntar a las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas si la línea se desviaría para Atexcal, y de ser así, proponían que se obligara a la empresa a que cumpliera el proyecto original de pasar por Acatlán hasta llegar a Huajuapán.

El 14 de junio del mismo año los señores Fidencio Gálvez, Jesús Fuentes, E. Márquez y E. Martínez dijeron al licenciado Miguel Hernández Jáuregui, funcionario de la Secretaría de Comunicaciones, que desde hacía muchos años anhelaban la llegada del ferrocarril de San Marcos a Huajuapán, porque según la concesión debía pasar por la ciudad de Acatlán. Exigieron la reconstrucción de la vía que estaba suspendida y dañada por la última revuelta o por lo menos que se conservara hasta la estación Mucio Martínez, que estimaban de gran importancia.⁴⁵

La respuesta que dieron las autoridades fue que la empresa había solicitado desviar la ruta del trazo primitivo por las dificultades topográficas y porque había pedido permiso para levantar el tramo entre los kilómetros 51 y 80, de Las Ánimas a Mucio Martínez, petición que concedió el gobierno federal con la condición de no quitar nada hasta que se construyera otra igual en la nueva ruta. Cuando la Secretaría de Comunicaciones preguntó a la empresa si construiría un ramal para Acatlán, los concesionarios contestaron el 18 de julio que aún no tenían nada resuelto sobre el troncal.⁴⁶

SCOP, *Estadística comparada de la Explotación de los ferrocarriles de jurisdicción federal, 1923-1925*. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1927.

45 AGN, AHSCOP, Oficio del 14 de junio de 1925 enviado por Fidencio Gálvez y otros vecinos.

46 AGN, AHSCOP, Oficio del 27 de agosto de 1925, Gral. Ricardo Reyes Márquez.

Entre 1936 y 1937 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas empezó la construcción de la línea Ixcaquixtla a Petlalcingo, con una longitud de 64 kilómetros, de calibre estrecho, utilizando durmientes largos que en el futuro permitieran ensanchar la vía a la medida estándar, según lo recomendaban los asesores del secretario federal, general Juan Andrew Almazán.⁴⁷ Para la década de 1950 los rieles tenían 70 años de funcionamiento, estaban muy gastados, vencidos y el equipo ya estaba fuera de serie. En el trayecto de 84 kilómetros había 11 000 durmientes de acero y 170 000 de madera, los que en su totalidad se tenían que reponer. Ya no existían las placas de asiento, 30 % de las planchuelas estaban rotas, 20 % de los tornillos faltaba y 40 % de los clavos se habían roto o perdido.⁴⁸



Deterioro de la vía en el Kilómetro 14, próximo a la estación La Cima.⁴⁹

Las obras señaladas se componían de 70 alcantarillas, 24 puentes provisionales y 139 definitivos, estos últimos tenían ocho traveses de alma llena, 89 de viguetas, 41 con traveses de rieles y sólo uno de traveses armada, y todos tenían mampostería de muy baja calidad. Las estaciones eran provisionales, hechas de madera, y su estado era deprimente. En la misma situación estaban las casas para los trabajadores de vía y la línea telegráfica era obsoleta, por lo que continuamente se interrumpía la comunicación.

47 José María Mendoza Márquez, *op. cit.*, p. 55; Roberto Amorós, *Razones para reducir el sistema del Ferrocarril mexicano*, serie Temas Ferrocarrileros, vol. 2, Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, núm. 63, junio-septiembre 1957.

48 Roberto Amorós, *op. cit.*, p. 35.

49 *Idem*.

T

rabajo y trabajadores ferroviarios

Patricio Juárez Lucas

Departamento de Archivo Histórico, CEDIF,
patjl2003@yahoo.com.mx

Hablar del trabajo y de los trabajadores ferroviarios es acercarse a un sector laboral muy complejo que ha sostenido al transporte ferroviario desde sus inicios, allá a finales del siglo XIX, hasta nuestros días. Estos trabajadores han protagonizado, encabezado y encendido varios movimientos sociales en el transcurso del siglo XX mexicano, entre los que podemos destacar el de los años 1958-1959 del siglo pasado. Pero así como estuvieron en batallas, también han estado durante siglo y medio, día a día, entregando su esfuerzo para hacer posible el movimiento de trenes.

El trabajo ferroviario se puede articular en tres grandes columnas, la primera de las cuales se refiere a la conservación de las vías, heredera de los trabajos de construcción y tendido de las vías. La segunda es la que se encarga de la operación y manejo de los trenes, y la tercera es la que se refiere al mantenimiento y reparación del equipo y de la fuerza motriz y maquinaria. Estas tres áreas laborales estructuran el funcionamiento del ferrocarril y en algunas de ellas se suman otras especialidades laborales. En el estudio de Ingrid Ebergényi,¹ escrito en 1986, ya se encuentra esbozada la separación que ahora propongo. Este artículo tiene la finalidad de dar a conocer los acervos resguardados en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF, y no pretende fundamentarse en alguna teoría o abstracción compleja, sino en el manejo y contacto cotidiano de tales documentos.

Los trabajadores del primer grupo, que en términos concretos corresponden al Departamento de Vía y Edificios, son los que se encargan de las labores de mantenimiento y conservación de las vías, así como de las edificaciones que se encuentran a lo largo de ellas, tales como puentes y estaciones. En este grupo de trabajadores podemos encontrar a los peones de vía y al ingeniero residente, así como a reparadores, carpinteros, albañiles, bomberos, guardavías, motoristas y mayordomos de vía. Estas son las especialidades que encontramos en este departamento, aunque con el tiempo y en otras empresas tendrán algunas variantes, como puede observarse, por ejemplo, en el convenio celebrado entre la Compañía del Ferrocarril

¹ Ingrid Ebergényi Magaloni, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México; 1917-1936*. México, INAH, 1986.

Mexicano y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, en el que aparecen también los telefonistas, los tlacualeros, los guardacruceiros, los guardapuentes, entre otros.²

El segundo grupo que es el encargado del manejo y operación de los trenes y se articulan en la Superintendencia de Transportes. En este grupo se encuentran los maquinistas, fogoneros, conductores, y garroteros. En estas cuatro especialidades encontramos a los trabajadores de patio y a los de camino, junto a los anteriores, en el departamento de transportes, también hallamos a los llamadores, lampareros, telegrafistas, boleteros, jefes de estación, agentes, despachadores de trenes, oficinistas, entre otros. Estas categorías laborales también sufren algunas variantes con el transcurso de los años, pues en la época del vapor aparecen las especialidades de pasa carbón o leña, encendedores de locomotoras, entre otras.³

El tercer grupo corresponde a los trabajadores del Departamento de Equipo, Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre, que son los que se encargan de la reparación y mantenimiento de los coches y carros; del equipo de arrastre, así como de las locomotoras. En este grupo encontramos al ayudante auxiliar, al maestro mecánico, así como a los trucqueros, mecánicos electricistas, forjadores, mecánicos, obreros, carpinteros, caldereros, paileros, empacadores, pintores, soldadores, inspectores de coches y carros, fundidores, modelistas y herreros. Cabe aclarar que cada una de estas especialidades tiene su propio escalafón para la movilidad de dichos trabajadores en la escala laboral, como lo señala el Contrato Colectivo de Trabajo.⁴

Las huellas, rastros y rostros de los trabajadores ferroviarios quedaron grabadas en las nóminas, en los expedientes personales y en otros documentos generados por esta industria.

Cuando llega el siglo XX, gran parte del sistema ferroviario mexicano está construido, las vías enlazan al

centro del país con la frontera norte mediante el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional y a la capital de la República con el Golfo de México con el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico. Pero el noroccidente aún se encuentra aislado, pues sólo funciona el Ferrocarril de Sonora, que enlaza al puerto de Guaymas con Nogales. En estas condiciones, la Cananea Consolidated Copper Company crea su Departamento de Ferrocarril e inicia la construcción de un tramo ferroviario que ha de comunicar a Naco, en la frontera, con sus minas e instalaciones en Cananea. Así es como inicia la construcción de lo que con los años llegará a conformar la línea del Ferrocarril Sudpacífico de México, una línea que terminará de construirse en 1926, cuando en el tramo de Tepic a La Quemada se coloca el último clavo y se logra la comunicación entre Guadalajara y Nogales.

El rastro del trabajo y los trabajadores ferroviarios que llevaron a cabo tales labores se encuentra en las nóminas del Fondo Guadalajara, en el que destacan 207 volúmenes del Ferrocarril de Cananea Río Yaqui y Pacífico, de 1901 a 1926, sin demeritar los 23 volúmenes de la compañía Grant Brothers Construction Company, de 1906 a 1910, y los 43 volúmenes del tramo Tepic a La Quemada, de 1923 a 1926.⁵ La compañía Ferrocarril Sudpacífico de México suspendió la construcción en 1912, a causa del movimiento revolucionario y solamente alcanzó a tender sus vías hasta Tepic.⁶

Estos registros son importantes, pues en ellos quedaron plasmados minuciosamente todos los datos del trabajo y de los trabajadores ferroviarios, como son los nombres de cada uno de ellos, sus categorías o especialidades, el tiempo de trabajo, sus percepciones y aún las deducciones que les hacían al final de cada mensualidad. Esta información nos permite realizar estudios sobre el origen de los trabajadores; formular la estructura y composición laboral, etcétera. Al respecto he aventurado algunos ensayos como "Migración, trabajo ferroviario y sociedad: 1900-1926; trabajadores asiáticos en el Ferrocarril Sudpacífico de México";⁷ "Estratificación laboral y salarial en el Ferrocarril Sudpacífico de México, 1881-1923",⁸ y más recientemente "Trabajadores extranjeros en los ferrocarriles del noroccidente de México", de próxima publicación en la

2 Archivo Histórico, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Conaculta, en adelante (AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta). Fondo Orizaba. *Convenio celebrado entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano, representada por su Gerente General, señor Bertram E. Holloway y la Sociedad Ferrocarrilera, Departamento de Vía, representada por su Presidente General señor Francisco de A. García*. México, 1923.

3 Biblioteca Especializada, (BE), CEDIF, CNPPCF, Conaculta. FNM, *CCT Celebrado entre la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Previsiones particulares de le especialidad de Similares de tripulantes de locomotoras, rama de trenistas, departamento de transportes*. México, 1942.

4 BE, CEDIF, CNPPCF, Conaculta. FNM, *CCT, contiene las previsiones comunes y particulares de las especialidades de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre*. México, 1974.

5 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo Guadalajara, series Ferrocarril de Cananea Río Yaqui y Pacífico, Grant Brothers Construction Company y Tepic a La Quemada.

6 John R. Signor y John A. Kirchner. *The Southern Pacific of Mexico and the West Coast Route*, U. S. A., Golden West Books, 1987.

7 Patricio Juárez Lucas, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México, Conaculta / SCT / FTVM / Ferrosur / Ferrocarril Mexicano, 2002, pp. 217-224.

8 Patricio Juárez Lucas, en *Memorias del VI Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril* (cd). México, Conaculta / SCT / IVEC / ALSTOM / Bombardier / Ferrosur / TFM, 2002.

revista digital del CEDIF *Mirada Ferroviaria*. Quiero dejar en claro que los trabajos que aquí cito tienen un carácter coyuntural, pero sirven como punto de partida para realizar análisis y estudios de carácter estructural en esos temas en el futuro.

Para el movimiento de los trenes es necesario el trabajo de un heterogéneo grupo de personas con diversas especialidades y habilidades. Cada uno de estos trabajadores que participaron en estas labores, literalmente dejaron su vida en esta en la empresa. Vidas que se encuentran registradas en los expedientes de personal. En estos documentos se encuentran asentadas la historia individual y colectiva de cada uno de ellos. Cada expediente de personal contiene todo lo que hizo o dejó de realizar el trabajador en cuestión. El legajo contiene desde la primera solicitud de empleo que entrega hasta los documentos que conciernen a su jubilación y en algunos casos hasta las actas de defunción. En lo individual podemos encontrar las luchas diarias, como sus ascensos en la escala laboral dentro de la empresa. En lo colectivo se reflejan las luchas en las que participaron o en las que fueron protagonistas junto con otros ferrocarrileros, como son las huelgas de 1926 o el ya mencionado movimiento de la década e 1950.

Entre los acervos más interesantes en lo que se refiere a los expedientes de personal, están los del Fondo Tierra Blanca, el Fondo Matías Romero, el Fondo San Luis Potosí, el Fondo Puebla, serie Transportes, y el Fondo Express. El primero consta de aproximadamente 3 000 expedientes y abarca de 1922 a 1995. Se trata de un acervo documental en la se encuentran expedientes del departamento de Conservación de Vía y del Departamento de Transportes, los más antiguos de 1922 correspondientes a varios conductores de trenes,⁹ dos jefes de estación y un garrotero.

En el Fondo Matías Romero se encuentran expedientes de personal y cubren un periodo que va de 1934 a 1996, con un total de 1 800 documentos. El de 1934 es de una persona que trabajaba como oficinista, dos de los expedientes corresponden al año de 1936, uno es de un maquinista y otro de un conductor. En estos dos grupos documentales se han encontrado personas que participaron en el movimiento de 1958-1959.¹⁰

Los documentos más antiguos que se han localizado son los expedientes de personal del Departamento de Transportes, que corresponden al Fondo Puebla, y son de los años 1914, 1915, y tres de 1917. El de 1914 es de una persona que llegó a ser jefe de estación;

el de 1915 corresponde a un fogonero, en tanto que los dos de 1917 corresponden a tres maquinistas, uno de ellos trabajó en el Ferrocarril Interoceánico mientras que los otros dos laboraron en el Puebla-Oaxaca, Ferrocarril Mexicano del Sur.¹¹

En cuanto al personal del Departamento de Equipo, Fuerza Motriz y Maquinaria destaca el acervo denominado Fondo San Luis Potosí, con documentación que abarca de 1928 a 1995, y aproximadamente 750 expedientes. El más antiguo corresponde a un trabajador de especialidad calderero.¹²

Otro de los servicios que prestaba Ferrocarriles Nacionales de México era el de Express, que es el traslado de correos, mobiliario y todo tipo de carga menor. Los expedientes del personal que laboró en este departamento constituyen un acervo de aproximadamente mil expedientes, y cubren un periodo de 1919 a 1992. El de 1919 corresponde a un trabajador cuya especialidad es la de conductor; hay dos expedientes que inician en 1921 y corresponden a un garrotero y a un conductor, respectivamente.¹³

En el Archivo Histórico del CEDIF se resguarda una gran cantidad de documentación que puede ser la base o fuente primaria para los análisis del trabajo y los trabajadores ferroviarios, partiendo desde diversas perspectivas de estudio interdisciplinarias, que abarcan las culturales, las económicas, de historia social, entre otras. Además de los acervos ya mencionados anteriormente, en el Archivo Histórico del CEDIF también se resguardan las nóminas de Ferrocarriles Nacionales de México. Se trata de un acervo que consta de 3 000 volúmenes y es una documentación que cubre el periodo de 1920 a 1938 para todo el sistema ferroviario mexicano, que conformaban los FNM en esos años; las de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, tanto del Departamento de Conservación de Vía, de 1909 a 1958, como del Departamento de Transportes de 1917 a 1935. En estos últimos se encuentran también los que corresponden a los talleres.

También debo mencionar los documentos que integran el Fondo Junta Directiva y el Fondo Consejo de Administración. En estos dos grupos documentales se encuentra toda la información generada durante cien años de administración y operación ferroviaria en México. Los documentos del fondo Junta Directiva dan cuenta de la historia ferroviaria de 1880 a 1938.

11 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo Puebla/transportes, José Hermilo Ponce Sánchez 1914-1944, 1945-1959, caja 13. Leobardo Meneses Huerta 1915-1946, caja 10. Benito González Galicia 1917-1973, caja 2. Rafael Galván Ramos 1917-1958 y Juan Ortega Sánchez Caja 10.

12 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo San Luis Potosí, Enrique Martínez Vázquez 1928-1973, caja 17.

13 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo Express, Daniel García Talavera 1919-1957, Rodolfo Serrano Sánchez 1921-1962, José Sánchez Ledezma 1921-1949, 1950-1957, caja 4.

9 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo Tierra Blanca, Francisco Rodríguez García 1922-1954, caja 15. Alfonso Schetino Wilches 1922-1966, caja 29. Sixto Silva Figueroa 1922-1959, caja 31. Carlos Abaunza Morales 1922-1957, caja 45. Francisco Daza Torres 1922-1975, caja 47.

10 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta, Fondo Matías Romero/transportes, Moisés Cueto Chávez, 1934-1953.

En este último año, se crea la Administración Obrera de los ferrocarriles.¹⁴ De hecho, la primera sesión del Consejo de Administración Obrera se da el 1 de mayo de 1938,¹⁵ y es a partir de esta fecha cuando la documentación se agrupa en el Fondo Consejo de Administración, fondo que abarca el periodo que va de 1938 a 1998. Con estos acervos se pueden realizar estudios sobre el trabajo y los trabajadores ferroviarios, así como análisis sobre la interrelación entre éstos y la empresa, pues en tales documentos se encuentra información sobre el desarrollo del trabajo a lo largo todos esos años. Basta acercarse a las actas de sesiones, tanto de la Junta Directiva como los del Consejo de Administración para cerciorarnos del quehacer diario en todas las especialidades ferroviarias; para enterarnos de las disputas y conflictos entre la empresa y los trabajadores; los acuerdos entre estas partes, que se reflejan en los contratos colectivos de trabajo y otros documentos que dan cuenta de esta relación.

Tanto en el fondo de la Junta Directiva como en el del Consejo de Administración se puede también rastrear el desarrollo y la capacitación de la fuerza laboral ferroviaria, y observar y analizar todos los conflictos y las disputas entre los trabajadores y la empresa que se originaron con la desincorporación ferroviaria y la posterior privatización de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.¹⁶

Sirva este esbozo como invitación a los investigadores, especialistas e interesados en el tema ferroviario a visitar el CEDIF y adentrarse en cada una de sus cuatro secciones: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca.

En la biblioteca el investigador se topará con ejemplares tan interesantes como *El proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, de Francisco Arrillaga, o alguno de los tantos contratos colectivos (1920-1998) del Fondo Torrescano, e incluso con las leyes, decretos, memorias, reglamentos, reseñas o estatutos agrupados y resguardados en el Fondo Amorós De Negre, o cualquiera de los 40 mil ejemplares que alberga la biblioteca. Una vez en el CEDIF, el investigador se puede asomar a la fototeca y observar las aproximadamente 85 mil imágenes que ahí se resguardan, y consultar o

solamente disfrutar estas imágenes que nos hablan de la historia de los ferrocarriles en nuestro país. Estas fotografías dan cuenta de la infraestructura ferroviaria, del equipo rodante, de los trabajadores, entre otros temas. El investigador no debe salir del CEDIF sin antes pasar a la planoteca, que contiene aproximadamente 214 000 planos. En esta área podrá descubrir o maravillarse con los planos del Fondo Orizaba, entre los que se encuentran los 40 planos del Ferrocarril Imperial Mexicano, que fueron elaborados por los intervencionistas franceses. Por si esto no fuera suficiente, puede acercarse también al Fondo Guadalajara, con planos de las etapas de la construcción del Ferrocarril Sudpacífico de México, sobre todo en la parte del estado de Sonora. Sean pues bienvenidos al CEDIF.

Bibliografía

Compañía del Ferrocarril Mexicano. *Convenio celebrado entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano, representada por su gerente general, señor Bertram E. Holloway y la Sociedad Ferrocarrilera, Departamento de Vía, representada por su presidente general señor Francisco de A. García*. México, 1923

Ebergenyi Magaloni, Ingrid, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México; 1917-1936*. México, INAH, 1986.

Ferrocarriles Nacionales de México, *Contrato Colectivo de Trabajo (CCT) Celebrado entre la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y líneas administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Prevenciones particulares de le especialidad de Similares de tripulantes de locomotoras, rama de trenistas, departamento de transportes*. México, 1942.

Ferrocarriles Nacionales de México, *CCT, contiene las prevenciones comunes y particulares de las especialidades de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre*. México. 1974.

Juárez Lucas, Patricio, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México. SCT / Conaculta / FTVM / Ferrosur / Ferrocarril Mexicano, 2002, pp. 217-224.

SCT/FNM, *Ley reglamentaria del servicio ferroviario*, México, SCT / FNM, 1995.

Reglamento del servicio ferroviario. México, SCT / FNM, 1996.

Signor John R. y John A. Kirchner, *The Southern Pacific of Mexico and the West Coast Route*. Estados Unidos, Golden West Books, 1987.

14 Gustavo López Pardo, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM/Ediciones el Caballito, 1997.

15 AH, CEDIF, CNPPCF, Conaculta. Fondo Consejo de Administración. Libro de actas no. 1, 1938.

16 SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, México, SCT/FNM, 1995. SCT, Ferrocarriles Nacionales de México, *Reglamento del Servicio Ferroviario*, México, SCT/FNM, 1996.

Arquitectura ferroviaria en Latinoamérica:

algunas aproximaciones

Jorge Daniel Tartarini

La llegada del ferrocarril a América Latina

La incorporación efectiva del ferrocarril a América Latina se produce en el momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente, y a diferencia de lo sucedido en Europa donde los ferrocarriles, en líneas generales, constituyeron un refuerzo activo de la estructura varia vigente desde la época de los romanos y sobre la cual se desarrollaron los estados modernos, en nuestros países este transporte cambió de raíz la red utilizada desde la colonia, dividió territorios en regiones ricas y pobres en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema, adecuándolas a las necesidades del nuevo modelo planteado por la división internacional del trabajo.

El ferrocarril permitió, además, salvar distancias y barreras geográficas antes infranqueables, comunicando regiones aisladas, y produciendo un importante proceso de fundación de pueblos.¹ La “urbanización de la locomotora”, como se dio en llamar a este movimiento poblador de fin del siglo XIX y principios del XX, tuvo en algunos países del continente un efecto poblador casi comparable al generado por la conquista siglos atrás. Y, como sucedió entonces, tuvo efectos positivos y negativos. A la vez que integró nuevos territorios, provocó el decrecimiento o desaparición de otros con economías que conocieron sus mejores épocas durante el período hispano o prehispánico. La lógica urbanizadora operó, en este sentido, con criterio crudamente selectivo.

Las minas de oro y plata mexicanas, los granos de café colombianos, el cobre y el salitre chilenos, el estaño boliviano, el azúcar cubano, los cereales, las lanas y carnes argentinas, encontraron en el ferrocarril el instrumento indispensable a un mercado de capitales en expansión que exigía el acarreo y traslado de grandes

¹ Los efectos de este fenómeno pueden verse en AAVV, “Argentina: La urbanización de la locomotora”, en revista *2 C Construcción de la Ciudad*, número 19, Barcelona, noviembre de 1981.

volúmenes de materias primas. Ecuación que tuvo éxito mientras operó en su faz extractiva y de transformación primaria.

Los poblados ferroviarios fueron una derivación directa de la nueva integración territorial propuesta por el mercado internacional. El ferrocarril, vía de salida de materias primas y llegada de inmigrantes, permitió la fundación de colonias por las mismas compañías ferroviarias, por iniciativa de propietarios de las tierras o bien por empresas de colonización. En algunos de ellos la base económica principal fueron los propios talleres y depósitos ferroviarios, en otros fueron las industrias (ingenios azucareros, poblados salitreros, poblados tanineros, etcétera) de cuya suerte dependió estrictamente la supervivencia del poblado.

El surgimiento de núcleos agroindustriales o mineros de origen a estructuras urbanas más complejas, organizadas a partir del establecimiento (ingenios azucareros en Tucumán, industria taninera en Chaco, Argentina) donde, aunque no surgen de una planificación institucionalizada como las colonias agrícolas, tienen una coherencia interna a partir de la estructura de producción, marcadamente jerárquica, conformada por la fábrica, galpones, edificios de administración, conjuntos de vivienda y otros elementos. En ellos, la inserción de la red ferroviaria es clave en la ordenación del espacio urbano-productivo.² Un esquema aproximado a esta estructura tenían los ingenios de la costa peruana conectados con Puerto Salaverry por el ferrocarril de la "Peruvian Corporation".

Con una estructura urbana distinta pero idéntica finalidad extractiva, surgen trazados de ciudades en medio de la nada, e incluso en uno de los lugares más desérticos del planeta como es la pampa salitrera chilena. Los enclaves portuarios salitreros de Iquique, Pisagua y Taltal, construidos por capitales ingleses, funcionaban en forma conjunta con una red ferroviaria de la misma compañía con sede en Londres: el ferrocarril salitrero de "The Taltal Railway Co.", realizado entre 1882 y 1889. Aledaño a los muelles y la infraestructura de transporte se encontraba el conjunto residencial y administrativo, con la típica casa de pino oregon de perímetro libre "que conjuga el bungalow de la India con elementos del georgiano".³ La decadencia del salitre convirtió a la mayoría de estos pujantes polos económicos en pueblos fantasmas.

2 Ver Olga Paterlini de Koch, *Pueblos azucareros de Tucumán*. Tucumán, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia y arquitectura y del Urbanismo, 1987, 158 pp.

3 Roberto Montandón, "Puesta de parte del ex ferrocarril salitrero de Taltal", en Archivo Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, MINEDIC, 1997.

Resulta evidente que, a nivel territorial, el efecto poblador de estos tendidos se relativizaba, pues más que desarrollar las potencialidades urbanas de las terminales y puntos intermedios su uso estaba casi exclusivamente centrado en la movilidad comercial. De tal forma que el efecto poblador de la locomotora encontró su contrapartida en países con extensas redes que atravesaban áreas abiertas y vacías.

Quizás los ejemplos más efectivos de desarrollo urbano y comercial sean las localidades vinculadas con los puertos de ultramar. En Venezuela, Barquisimeto se convierte en un pujante centro comercial cuando se concluye el ferrocarril de Aroa (1877), vía de traslado del cobre hacía la costa; en el Perú, la vinculación de los asentamientos de la Sierra como Arequipa y Juliaca con la costa (Mollendo) potencia su crecimiento, o bien la articulación de los asentamientos industriales mineros y la costa a través del ferrocarril que sube a Oroya (4.800 metros de altura) y el tramo hacia el centro industrial del Centro de Pasco realizado por empresas norteamericanas (1869-1886).⁴

Cuando se trazaron ciudades a nuevo, la estación de ferrocarril ocupó un espacio jerarquizado dentro de la trama, junto a los principales edificios y espacios de valor cívico y monumental; tal como se evidencia en el caso de la ciudad de La Plata, fundada en 1882 como nueva capital de la Provincia de Buenos Aires.

En los asentamientos preexistentes, la aparición del ferrocarril tuvo múltiples consecuencias. En ocasiones, alteró los usos y costumbres tradicionales con la aparición de hoteles, negocios y conglomerados como "el barrio de la estación", la calle comercial, y otras funciones que exigía la llegada de otros medios de transportes para vincularlos con el centro de la ciudad. La estación misma, como polo de atracción, desplazó el foco de interés, estableciendo horarios y nuevas rutinas de recorridos, según los horarios de llegada y partida de los trenes. Un cambio lógico, si pensamos que la vida en torno al ferrocarril comenzaba y terminaba en la estación.

El ritmo de vida cotidiana en los pueblos y ciudades, marcado por las campanas de la iglesia, comenzó a ser compartido por la campana y el silbato de la locomotora de vapor, introduciendo nuevos símbolos y significados.

El ferrocarril no fue un elemento aislado en este desparejo proceso de cosmopolitización operado en Latinoamérica, entre 1880 y 1930; aun considerando que en algunos países los cambios prolongados hasta

4 Ramón Gutiérrez, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Cátedra, 1984, pp. 503-504.

avanzada la segunda posguerra, y en otros se iniciaron bastante antes de 1880. Se trazaron avenidas, bulevares, diagonales, parques y paseos, y un bagaje que la urbanística neoconservadora desplegó con similares recetas en ciudades como Nueva Delhi, Camberra, Buenos Aires, Río de Janeiro y otras no menos dispares, geográfica y demográficamente; aunque cercanas en sus anhelos de europeización y en su función dentro de la nueva división internacional entre países industrializados y países proveedores de materias primas.

La irrupción del ferrocarril en las ciudades no sólo determinó cortes irreversibles y privilegió áreas, sino que además las amojonó con el equipamiento que demanda el tendido de ramales y la infraestructura en torno a las estaciones. Puentes, cabinas, talleres, viaductos, depósitos, barrios de empleados y un sinnúmero de obras de ingeniería generalmente asociadas a los complejos ferroporuarios, causarán impactos limitando, cercenando y alzando barreras en la expansión de las ciudades. Dos elementos adicionales –que actuaron asociados– potenciaron este impacto en algunas ciudades: el tendido de las redes de tranvías y el de los ferrocarriles subterráneos.

Desde los ingenieros cubanos a las pampas argentinas, en toda Latinoamérica las crónicas sobre las inauguraciones de ramales ferroviarios y estaciones repetían el mismo entusiasmo popular, con idénticas expresiones de alegría vitoreando el paso de las locomotoras, la pompa de los vagones llevando comitivas oficiales... y la íntima convicción de que el sueño de la prosperidad y el progreso indefinido estaban presentes en esa innovación tecnológica que prometía transformar la utopía en realidad

Un trasplante directo

El trasplante del sistema ferroviario desde la Europa industrial hacia Latinoamérica se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación y transferencia tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje seco (estaciones, cabinas, viviendas, etcétera), reglamentos, personal técnico, profesionales, mano de obra e infinidad de accesorios, que en su conjunto reflejan la producción del diseño industrial alcanzado por los principales países proveedores como Gran Bretaña –en un primer plano casi excluyente– y luego Francia, Bélgica y los Estados Unidos entre 1825 y 1930, aproximadamente.

Hablar del ferrocarril es hablar de nuevas tipologías, sin precedentes en nuestro continente aunque de

probado uso en sus países de origen. Es, en suma, analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia. La arquitectura de los ferrocarriles pasa entonces a América como un trasplante directo y asimétrico, como un sistema de elementos componentes ya experimentados en sus países de origen. Un principio que no adquiere condición de regla general y que muchas veces – aunque no demasiadas– tuvo alteraciones de acuerdo a la escala del territorio, las condiciones del clima, la topografía y ,en menor medida, los aspectos demográficos. Como era habitual entonces, las concesiones a lo local no caracterizaban precisamente el tipo de transferencia a que aludimos, y no hay más que examinar los catálogos de las compañías proveedoras para observar que incluso aludimos, y no hay más que examinar los catálogos de las compañías proveedoras para observar que incluso ciertas adaptaciones venían pautadas de origen. Porque, de la misma forma en que se definían en el país proveedor los estudios de inversiones y la rentabilidad de los ramales concesionados por los gobiernos locales, las tarifas, y demás aspectos técnicos y legales, también en él las compañías diseñaban y determinaban qué tipo de elementos se destinaban a la construcción de estaciones, talleres, depósitos y equipamiento en general. A menor capacidad de adaptación y aporte –técnico y de mano de obra– mayor era el volumen y contundencia del trasplante, que no dejaba librado al azar ningún elemento integrado al sistema.

Tampoco es posible analizar las estaciones ferroviarias sin mencionar el momento que vivía la cultura profesional, dominada por los criterios de composición y otros principios difundidos por el célebre École des Beaux Arts, que eran asimilados más como “recetas” y formas a copiar que como tipos a desarrollar. En este contexto la tipología se transforma en modelo, pues deja de ser una referencia formal y se convierte en un objeto precisado y determinado de antemano que se repetía en forma mecánica cuantas veces fuera necesario. Un principio coherente para una arquitectura en la que lo esencial era la transferencia tecnológica y estilística. En estos modelos importados, a menudo la universalización del gusto por la tecnología y por el eclecticismo historicista como ropaje estilístico de rigor, hacía del contraste una regla: empinadas mansardas esperando nieves imposibles; puentes de hierro y pequeñas estaciones con cubiertas de pagoda china, y hasta refinados repertorios ornamentales borbónicos o clásicos hechos con barro, caña y otros materiales y técnicas ancestrales.

Con estos condimentos locales, la lectura de los métodos y ejemplos ofrecidos por los tratadistas perdían de este lado del Atlántico su carácter de “combinaisons” y “assemblages” genéricas, para ser modelos que los arquitectos reprodujeron durante más de medio siglo. No obstante, esta forma de proyectar no era patrimonio local sino de difundido hábito en la cultura profesional del momento.

Por ello, afirmar que el vasto y complejo proceso de transferencia de estilos y tecnología desde Europa y Estados Unidos hacia Latinoamérica se trató simplemente de un traspaso y copia de ejemplos sería tan erróneo como suponer que los excelentes ejemplos de arquitectura ferroviaria proyectados en los países latinoamericanos son tan solo un remedo de los modelos concebidos en los países centrales. La calidad de estaciones como Julio Prestes y Da Luz en Sao Paulo, Retiro en Buenos Aires, Mapocho y Central en Chile, entre otras, permite dosificar estas afirmaciones para valorar en su justo término las reelaboraciones, adaptaciones y ajustes efectuados en el lugar de “destino” de la transferencia de “origen”, por profesionales, técnicos y artesanos locales y extranjeros radicados en estas tierras.

Actualmente, la ausencia de estudios globales que abarquen lo sucedido en el continente o en un conjunto de países y no solo en uno o varios, así como la dispersión de información y escasez de datos que permitan definir con mayor precisión las etapas que tuvo la arquitectura de los ferrocarriles desde su llegada, atentan contra una percepción integral del fenómeno. Hacer un análisis tipológico en un continente tan vasto es sumamente difícil. En especial si incorporamos países de Centroamérica y el Caribe, en donde además de los países mencionados, Estados Unidos tuvo notable influencia en la transferencia de profesionales y tecnología.

Como afirmamos en trabajos anteriores, este paso indispensable es una asignatura pendiente en la bibliografía local, que solo el esfuerzo mancomunado de investigadores y especialistas de distintos países del continente puede saldar.

Las estaciones latinoamericanas

Afirmábamos que la envergadura del trasplante variaba de acuerdo a las características del enclave elegido y el nivel de desarrollo compatible con las nuevas exigencias técnicas. En el período fundacional del sistema en Latinoamérica (1837-1880) se construyeron las primeras terminales; edificios austeros que en su mayoría adaptaron su lenguaje expresivo a los linea-

mientos vigentes en cada lugar y, principalmente, a sus limitaciones tecnológicas. Se pueden ver galerías de andenes con columnas de postes de madera, muros de adobe y otras variantes constructivas cuyo modelo original era en hierro y ladrillo. Cuando estos problemas no pudieron ser resueltos se optó por importar edificios prefabricados de montaje en seco, ya sea en chapa o madera.

Apenas transcurrido un año desde la inauguración de la línea Liverpool-Manchester, en Cuba comienzan en julio de 1830 las gestiones para promover el que se transformaría en el primer ferrocarril de las Antillas y del mundo iberoamericano. Terratenientes azucareros interesados en mecanizar la industria, impulsaron en Cuba la construcción del ramal La Habana-Bejucal, nacido de la conjunción de tecnología inglesa y norteamericana.⁵ Para levantar aquella primera estación en Bejucal en 1837, la Comisión Directiva del Camino de Hierro había contratado para los cimientos a Juan Giraud y para la carpintería y colocación del tejado a Miguel Nins y Pons.

En general, muchas de las terminales de ferrocarril construidas en este período y en el siguiente obedecen a dos grandes variantes: las que acusan al exterior la estructura metálica dominante que cubre los andenes, y las que la encubren, jerarquizando las funciones accesorias a través de los estilos del momento en los edificios de pasajeros.

Dentro de las primeras, en Perú se encuentra la estación del ferrocarril Lima –Chorrillos construida hacia 1860, hoy demolida. En ella, dos pabellones de mampostería laterales flanqueaban una pequeña cubierta metálica que por sus luces parecía hacer innecesaria la utilización del hierro. En este y en otros casos, al no existir fundamentos técnicos de diseño, se hacía más evidente la importancia del símbolo en el uso del material nuevo, en la necesidad de asumir las pautas emblemáticas del prestigio que el consumo del hierro tenía para las metrópolis de la revolución industrial.⁶ Perú había inaugurado el primer ferrocarril sudamericano en abril de 1851, aunque ya el viaje preinaugural con autoridades se había realizado en noviembre de 1850. En la construcción del ramal que partía cerca del muelle viejo de El Callao penetrando en Lima por

5 Ver Berta Alfonso Ballol, Mercedes Herrera Sorzano, Eduardo Moyano, Jesús Sanz Fernández y Martín Socarras Matos, *El camino de hierro de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarriles de Cuba, 1987, 153 pp.

6 Manuel Cuadra, “Arquitectura de los siglos XIX y XX en los países andinos”, en *Colección Sumarios*, número 121. Buenos Aires, Summa, 1990.

la puerta llamada del Callao intervinieron ingenieros ingleses que estudiaron, diseñaron y dirigieron los trabajos.

Le siguió Chile, en donde el descubrimiento de las minas de plata de Chañarcillo en 1831-1832 atrajo el capital extranjero para unir por ferrocarril el puerto de Caldera con la ciudad de Copiapó, iniciándose los trabajos para unir el tramo de 81 kilómetros en junio de 1850, inaugurado al público el 25 de diciembre de 1851. La compañía de ferrocarril de Copiapó, con el norteamericano William Weelwright como administrador principal y solventada por acaudalados magnates de la zona, adquirió en Estados Unidos las locomotoras y contrató a un grupo de ingenieros, mecánicos y artesanos, entre los que se encontraba el ingeniero Allan Campbell, quien luego construiría numerosos ferrocarriles en Argentina.⁷ La misión principal de esta línea era el traslado del mineral desde las minas hasta el puerto de embarque.

La estación de Copiapó se construyó en 1854 y tipológicamente era un bloque con su lado mayor paralelo a las vías, compuesto por dos volúmenes rectangulares: uno abierto que correspondía a la nave con techo a dos aguas y armaduras de madera, sobre una sucesión de arcos de medio punto apoyados en una hilera de pilares; el otro, cerrado, perteneciente al edificio de pasajeros y administración, con un cuerpo central levemente saliente donde se encontraba el ingreso coronado por un reloj y jerarquizado por una torrecilla de ventilación y dos alas simétricas a ambos lados.⁸

Más modesta aún fue la estación que recibía minerales y pasajeros en el puerto de Caldera, comenzada a construir al mismo tiempo que la línea férrea en 1850. Tenía una planta rectangular de 32 por 82 metros, con cuatro grandes portones de madera, delimitada por gruesos muros revocados en barro, paja y afinado, y dos frontones de estilo neoclásico, uno de ellos con reloj, y ambos rematados por un campanario en forma de torrecilla. Este monumento histórico es lo único que queda en pie de un complejo mayor, que tenía talleres, fundiciones, almacenes de depósitos, etcétera.⁹

Definitivamente, los primeros edificios de pasajeros en poco se diferenciaban de la arquitectura doméstica, con sus formas clasistas o neorrenacentistas, y jugaron

7 Emilio Schickendantz, Emilio Gaspar Reuelto y Fernando, *Los Ferrocarriles en la Argentina, 1857 – 1910*. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, 1994 (Reedición de textos originales de los autores).

8 Consejo de Monumentos Nacionales de Chile- MINEDUC, Chile. Ver además Roberto Montandón y Silvia Pirote, *Monumentos Nacionales de Chile. 225 fichas*. Santiago, Dirección de Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1991.

9 Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, *op cit*.

un papel secundario frente a la locomotora y las estructuras de hierro que cubrían los andenes convertidas en novedad y la atracción principal. Una muestra de esta austeridad constructiva es la primera Estación Central de Santiago de Chile, puerta de entrada a la ciudad para quienes venían de Vaparaíso. A decir de los cronistas, la inauguración de la estación en 1856 – luego demolida para construir la segunda, que antecede a la actual- no impresionó demasiado a los santiaguinos, pues el público solo concurría a mirar “los oscuros y poderosos monstruos de hierro” y no la construcción de adobe y ladrillo, con una cubierta sostenida en postes de cedro.¹⁰

La construcción de los ferrocarriles en México comenzó en 1842, con el ramal de Veracruz al Río San Juan, inaugurándose los primeros 13 kilómetros, entre el puerto de Veracruz y los llanos del Molino, en septiembre de 1850, habilitando de esta manera el primer tramo de lo que después sería la línea a la ciudad de México, de 432 kilómetros de extensión. Como en otras naciones de vasta geografía, el sistema – construido inicialmente por inversores ingleses y norteamericanos – contribuyó a que el país se conociera a sí mismo, uniendo diversidades productivas, culturales y étnicas.

En la Argentina, la inauguración del ferrocarril en 1857, tuvo una modesta propuesta edilicia, pues el tren que partió de la Estación Parque lo hizo desde una austera casilla de madera con galería lateral, casi una anécdota para los miles de porteños que aclamaron el recorrido de 10 kilómetros de la primera locomotora. Para la construcción de la línea, se contrataron en Gran Bretaña profesionales, capataces y 160 obreros, además de adquirir el material rodante, las maquinarias, herramientas y útiles de trabajo. ¹¹La que puede considerarse primer terminal fue el edificio que le sucedió, habilitado en 1872, en la manzana que hoy ocupa el Teatro Colón. La Estación Parque del Ferrocarril del Oeste (demolida) tenía una “U”, con hall de llegada al frente y dos alas, una correspondiente al andén de llegada, con oficinas administrativas y de despacho de encomiendas. Aunque en su interior como adelanto técnico tuviese una sucesión de cabriadas metálicas cubriendo la zona de los andenes; en su exterior adoptaba las formas del neorrenacimiento italiano, en boga entonces en la arquitectura doméstica y monumental de Buenos Aires.¹²

10 Miguel Laborde, *Santiago, lugares con historia*. Santiago de Chile, Contrapunto, 1990, p. 141.

11 Emilio Schickendantz y Emilio Reuelto. *Los ferrocarriles en Argentina, 1857 – 1910*. Buenos Aires, Fundación del Museo Ferroviario, 1994, 235 pp. + apéndice de fotografías.

12 Jorge D. Tartarini. “Llega el ferrocarril”, en revista *Summa*. Buenos Aires. Enero/febrero de 1989. Número 257/58.

Uno de los ejemplos de mayor envergadura en estaciones terminales totalmente prefabricadas en chapa, madera, hierro y vidrio, lo encontramos en la Estación Central del Ferrocarril de La Boca a Ensenada, adquirida en Londres por Guillermo Wheelwright, y vecina a la sede del gobierno en Buenos Aires, al edificio de la aduana y al viejo muelle de pasajeros, sobre el Río de la Plata. Tipológicamente respondía a las terminales laterales, ubicadas con su lado mayor en forma paralela a las vías, de composición simétrica y lenguaje afrancesado, con mansardas gemelas laterales y torre alta con reloj sobre su segundo piso. La terminal, que hacia 1872 era utilizada por varias compañías ferroviarias inglesas, se incendió totalmente en 1897, y en ella todas las comodidades eran por duplicado, como aconsejaban los tratadistas franceses y la experiencia inglesa.¹³

Paraguay fue otro de los países en donde las obras del ferrocarril estuvieron en manos de profesionales británicos. La construcción de los edificios ferroviarios, levantados entre 1859 y 1866, fue dirigida por el maestro arquitecto Alonso Taylor con una cuadrilla de albañiles, mientras que el tendido de líneas estuvo a cargo del ingeniero Eril Percy Burrel. Precisamente fue Taylor quien tuvo a cargo la obra de la estación Central del Ferrocarril o de San Francisco en Asunción, iniciada en 1859 y concluida en 1864. De la importancia y significado que tenía para la gente de la ciudad este edificio como lugar de encuentro y recreo dan cuenta las crónicas de aquellos años, cuando admiran “los espaciosos salones con asiento y música con que se obsequia a los paseantes todos los domingos”. Esta es una historia que se repetirá en todas y cada una de las terminales urbanas y que irá cobrando intensidad con el crecimiento y expansión del sistema ferroviario en todo el continente.¹⁴

Aunque faltaban algunos años para que el desembarco ferroviario alcanzara similar intensidad en todos los países del continente, ya en 1890 Argentina y Brasil contaban cada uno con 9.483 y 9.500 kilómetros de rieles respectivamente, sumando el total de países sudamericanos los 25 000 kilómetros. Los dos decenios que van de 1890 a 1910 serán los de mayor crecimiento en Sudamérica, y la red pasará de 25 000 a casi 74 000 kilómetros.

Uruguay había inaugurado su primer ferrocarril el 1° de enero de 1869, con un tramo de 17 kilómetros entre una estación alejada del centro de Montevideo,

denominada Bella Vista, y la localidad de Las Piedras. Recién en 1871 se ganó terreno al río, permitiendo la prolongación de la vía hasta la capital, instalándose una estación terminal provisoria en una casa alquilada. Al igual que en la Argentina, las compañías ferroviarias inglesas fueron las protagonistas principales de la expansión ferroviaria que fue definiendo un sistema radial en el que todas las líneas convergían a la ciudad-puerto de Montevideo. En 1893, un incendio destruyó por completo la Estación del Ferrocarril central, por lo que fue necesario comenzar el edificio actual, proyectado por el ingeniero Luis Andreoni e inaugurado en junio de 1897.

La estación Central de Ferrocarril “General Artigas” muestra el tipo de estación de cabecera con planta en forma de “U”, con un edificio de pasajeros de dos plantas que combina formas del neorrenacimiento italiano y elementos afrancesados, en una clara composición académica con eje en el volumen central saliente de acceso, jerarquizado por una empinada mansarda y terraza sobre la loggia que servía de llegada a los carruajes. A Ambos lados, como era habitual, dos alas simétricas destacaban las esquinas con volúmenes almohadillados levemente exentos, mansardas con buhardillas y crestería ornamental. En la planta baja, el aspecto palladiano de la estación se acentuaba con una galería de arcos de medio punto y pares de columnas sobre pedestales que enmarcaban estatuas –hoy inexistentes- de Watt, Stephenson, Galvani y Volta, personajes vinculados a los adelantos de la ciencia y la técnica, en obvia alusión a su destino de uso.¹⁵ Por detrás del edificio de pasajeros, se extendía la gran cubierta de armaduras de hierro sobre los andenes, iluminados cenitalmente por grandes paños vidriados, dispuestos en los arranques y en el vértice de las mismas.

En la Argentina los grandes monopolios ferroviarios de las compañías inglesas, una vez divididos los territorios y las ganancias, produjeron fuertes inversiones en obras de ampliación y ensanche de las terminales originales, anticuadas e insuficientes para los nuevos movimientos de pasajeros y cargas. Y así surgen edificios emblemáticos de ese nuevo medio de transporte que acortaba tiempo y distancias, no tanto por su arquitectura a la francesa y de marcado eclecticismo, sino por los significados y el impacto de la tecnología del hierro y el material rodante. Donde dos décadas atrás se ubicaban los denominados “huecos” o mercados a los que llegaban carretas con cueros y lanas

13 W. Rögind, *op cit.* p. 55.

14 Ramón Gutiérrez, *Evolución urbanística y arquitectónica del Paraguay. 1537 – 1911*. Resistencia, Departamento de Historia, Universidad Nacional del Noroeste, 1978, p. 225.

15 Alfredo R. Castellanos, *Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829 – 1914)*. Montevideo, Junta Departamental de Montevideo, Biblioteca José Artigas, 1971, p. 214.

desde el campo, ahora se levantaban grandes espacios verdes parquizados y terminales ferroviarias asiduamente concurridas.

Un ejemplo claro de esta evolución edilicia es la Estación Constitución del ferrocarril Sud, ubicada en el extremo sur de Buenos Aires, frente al mercado de Constitución, había sido levantada en 1864 e inaugurada al año siguiente. Poco puede decirse de su aspecto exterior, que conjugaba elementos clásicos y renacentistas, compuesto por un volumen bajo, compacto, enfrentando la culminación de las vías, y entradas laterales. Como era común, por atrás del edificio de pasajeros estaban las dos plataformas de arribo y partida, cubiertas por arcos de hierro empotrados en muros laterales.

Hacia 1880, este pequeño edificio era obsoleto, y la compañía encargó en Londres un nuevo proyecto (1883) al estudio de los arquitectos Parr & Strong & Parr. Los profesionales, a partir de la demolición del edificio anterior y la adquisición de 37 000 m² adicionales, diseñaron una terminal en estilo renacimiento francés, aunque con el particular sello británico de sus proyectistas. En el lenguaje historicista victoriano, se omitió cualquier asociación con las soluciones tecnológicas de hierro y vidrio de los andenes posteriores, en este caso no pensadas para ser vistas y exaltadas, como en otras terminales del continente. La tipología de esta terminal, inaugurada en 1885, junto con sus nuevos depósitos y plataformas, adoptó la forma de "L".

Pero la capacidad de cambio de estos edificios no corría paralela a las demandas que exigía el crecimiento continuo del sistema, y así es como en 1899 la "L" se convirtió en "U" por el agregado de las nuevas plataformas y dependencias de cargas, a la vez que se ensanchó el edificio de pasajeros, con nuevos volúmenes coronados por mansardas y una cúpula central. Con la reforma, el edificio de pasajeros acentuó su aspecto palaciego, recibiendo mayor ornamentación afrancesada, dentro de una composición típicamente Beaux Arts.

El panorama ferroviario en el continente hacia 1910 arrojaba las siguientes extensiones:

País	Extensión de la red ferroviaria
Argentina	35.064 km.
Brasil	22,880 km.
Chile	6,370 km.
Perú	2,664 km.
Bolivia	1,254 km.
Colombia	999 km.
Ecuador	895 km.
Venezuela	888 km.
México	19,280 km.
Cuba	2,719 Km.
Guatemala	780 km.

El resto de los países de la región con cifras muy inferiores.¹⁶

Si bien fue el período de mayor auge del sistema, no hay que perder de vista que el crecimiento de las redes se operará años más tarde en países como Colombia, Chile, Perú y Bolivia, que duplicarán y triplicarán la extensión de sus vías antes de 1932. Y este desarrollo también se reflejará en la aparición diferencial de las tipologías arquitectónicas respecto a otros países de Sudamérica.

En Chile, la segunda estación Central de Santiago (c. 1885) mostraba un despliegue ornamental totalmente alejado del tímido estilo neoclásico de su antecesora. Manteniendo el mismo esquema de pabellones paralelos y un gran espacio para los andenes entre los mismos, la ampliación comprendió la incorporación de una esbelta torre con reloj, elemento central jerárquico de la fachada, sobre el que apoyaban los dos grandes tímpanos metálicos ornamentados de las cerchas que cubrían los andenes. Los macizos laterales presentaban especies de arcos de triunfo monumentales, uno de los recursos utilizados por el historicismo finisecular.¹⁷

Pero si queremos encontrar la expresión más acabada del apogeo ferroviario en el país trasandino, tendremos que esperar a la tercera y actual Estación Alameda o Central, que amplía y modifica la anterior incorporando una monumental cubierta metálica construida por la compañía francesa Scheider- Creusot en 1897. A diferencia de los ejemplos argentinos, en donde los protagonistas principales eran los grandes edificios de pasajeros, aquí la estructura de hierro de 160 m. de largo, 48 de ancho y 25 de alto, asume un rol predominante, con un tratamiento decorativo de alto valor expresivo. La gran armazón metálica de mil toneladas, compuesta por 12 arcos triarticulados de hierro, apoyados en cuerpos laterales macizos, había sido fabricada en Francia por las usinas Creusot, y se montó en solo seis meses, cubriendo cuatro rieles y cinco andenes. Los elementos ornamentales y decorativos en estas y otras estructuras evidenciaban que la "huida al pasado" no era patrimonio exclusivo de los de los arquitectos, pues el diseño ingenieril también buscaba prestigiar sus creaciones -especialmente cuando quedaban a la vista del observador- con formas de la antigüedad clásica, o bien, ya en pleno eclecticismo, con los estilos más dispares.

16 Pedro J. Cristiá y Vicente F. Otado, *Planificación ferroviaria sudamericana*. Rosario, Rosario, 1946, p. 11.

17 Patricio Basaez Yau y Ana María Amadori Gundelach, *Estación Central - estación Mapocho. Construcciones ferroviarias en Santiago*. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 1995, p. 52.

El denominador común de este período fue el eclecticismo. La danza de estilos iniciada ese fin de siglo se prolongó durante varias décadas de iniciado el siglo XX, modificando no sólo la apariencia de las terminales sino la de los edificios menores del sistema, esto es, estaciones intermedias de distintas categorías, y ciertos edificios anexos. La desnudez ornamental original irá perdiendo terreno ante los estilos afrancesados de los distintos Luises y de las corrientes pintoresquistas.

Un estilo similar al de muchas estaciones intermedias argentinas (en cuanto a la influencia de la tradición funcional y cierto pintoresquismo) es el observado en Brasil, en los edificios de la línea que unía Santos con Jiundiá de la antigua Sao Pablo Railway, cuya construcción se inició en 1860. Los edificios tienen muros de ladrillo visto desornamentados, con juntas esgrafiadas, columnas de hierro fundido en plataformas laterales sobre andenes (fabricadas por la firma Walter Macfarlane, de Glasgow), cresterías de madera en cubiertas, y elementos anexos como puentes peatonales de vigas de celosía de hierro fundido, tanques de agua del mismo material sobre base de mamapostería, casillas y depósitos.

Un interés especial poseen las estaciones totalmente prefabricadas, construidas con placas de hierro estampado. Una de ellas, la pequeña estación Babanal en el límite de los Estados de Río de Janeiro y Sao Paulo (1888, año de llegada de la construcción a la localidad) presumiblemente provista por la empresa belga Forges D'Aiseau.

Pero si de terminales se trata, debemos hablar de la gran Estación da Luz, ubicada en el centro de la ciudad de Sao Paulo, un ejemplo destacado por su magnitud, su propuesta estructural y su calidad estética. Proyectada por el arquitecto inglés Charles Henry Driver, y concluida en 1901, su esbelta torre con reloj marcaba un hito nuevo en el paisaje urbano, a la vez que sus espigadas mansardas hacían caso omiso a las temperaturas locales, aunque respondieran al gusto por esta arquitectura ecléctica en aquel momento. Los arcos metálicos provistos por distintas firmas inglesas cubrían 39 metros de luz y tenían ricos motivos decorativos próximos a sus bases. El detalle singular lo ofrecía la inclusión de puentes peatonales de hierro que pasaban por sobre los trenes, bajo la gran cubierta de los andenes iluminada en forma cenital.¹⁸

Un ejemplo sorprendente de la estación intermedia, de segunda, lo encontramos en la estación Mairinque,

18 Ver Beatriz Mugayar Kühl, *Arquitetur do Ferro e arquitetura ferroviária em Sao Paulo*. Sao Paulo, Atelie editorial: Fapeps. Secretaría de Cultura, 1998.

proyectada por el arquitecto Víctor Dubugras en 1906, e inaugurada dos años después cuando el ferrocarril de Sorocaban se encontraba bajo responsabilidad del gobierno estadual. Se trata de una estación construida en hormigón armado (una estructura de hierro revestida de cemento) apartada de los historicismos en boga, con un lenguaje despojado de ornamentos con detalles antiacadémicos (secesión vienesa) y propio de los pioneros del movimiento moderno europeo. Una verdadera obra avanzada en el continente.¹⁹

Otra terminal de envergadura, también en Sao Paulo, es la actual Estación Julio Prestes, ex Estación Sorocabana, proyectada por el estudio de Samuel y Christiano das Neves, y construida entre 1926 y 1938. El proyecto, presentaba un monumental frente en estilo –según un cronista de la época- renacimiento francés (Luis XVI), “modernizado”, en el que se destacaba la tradicional torre con reloj, el juego de cúpulas y mansardas de pizarras con óculos y buhardillas en las cubiertas, y en las columnas de doble altura que ritmaban la disposición de aventanamientos superiores. Por detrás, la gran nave metálica que cubría las cuatro plataformas, provista por la firma alemana August Klöne de Dortmund, tenía 206 metros de longitud y 43.90 metros de luz, con grandes arcos de hierro triarticulados “ojivales, del tipo Tudor” dispuestos cada 10 metros.²⁰

Merced a su enorme expansión y a las ganancias obtenidas, el principal monopolio ferroviario inglés en la Argentina, el ferrocarril central Argentino, decidió construir su estación terminal al norte de la ciudad, en la zona de Retiro. Los autores del proyecto de la Terminal Retiro, confeccionado en 1908, fueron los arquitectos ingleses Eustace Lauriston Conder (1863-1935), Roger Conder, Frances Farmer, Sidney G. Follet y el ingeniero Reginald Reynolds. En la construcción de las bóvedas metálicas de cañón corrido sobre los ocho andenes intervino la firma británica Francis P. Morton & Co., de Liverpool, y actuó como ingeniero constructor Charles John Dudley, dirigido por el ingeniero jefe Reginald Reynolds. También los ingleses fueron el contratista general, Scott & Hume, y los subcontratistas estructurales Dorman-Long, y la firma proveedora de las mayólicas: Royal Doulton. La construcción se inició en junio de 1909 y la terminal fue inaugurada con toda solemnidad el 2 de agosto de 1915, mientras Europa vivía el primer año de la gran guerra.²¹

19 *Ibid.*, p. 174.

20 *Ibid.*, pp. 127-128.

21 Jorge D. Tartarini y Rolando Schere, “La terminal de Retiro y su historia”, en *revista SCA*, número 175. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos, mayo – junio de 1995.

Durante los años Retiro fue una de las terminales más importantes de Latinoamérica, por su monumentalidad, calidad arquitectónica, dimensiones y, especialmente, por sus adelantos técnicos. Las ocho plataformas tenían entonces vías auxiliares para maniobras, y estaban conectadas por túneles transversales con montacargas para circulación de equipajes. Los rieles finalizaban en paragolpes hidráulicos (entonces publicitados como los mayores del mundo) calculados para resistir el choque de un tren con un peso de 750 toneladas a una velocidad de 16 km/h. También contaba con un sistema de señalización electroneumático único en América del Sur. La estructura de las bóvedas de cañón corrido de los andenes era equivalente en sus luces a las de la Sala de Máquinas de la Exposición Internacional de París de 1889. La arquitectura eduardiana del edificio de pasajeros combina elementos arquitectónicos de diversos ejemplos ingleses construidos en años precedentes y resume la experiencia británica en grandes terminales fuera del Reino Unido. En su tamaño y grandiosidad simboliza el apogeo de esta tipología.

En los años de 20 del siglo XX ensanches y modificaciones de las grandes terminales serán terreno propicio para introducir nuevas tecnologías y materiales. Un ejemplo del monumentalismo vigente en esta década encontramos la amplia estación Constitución del Ferrocarril Sud. El aumento del número de plataformas había alcanzado su máxima expansión posible, y a esta altura era necesario un plan general de ensanche pensado como una verdadera reconstrucción de la estación cabecera. Se confeccionaron entonces los planos de una estación nueva, pero la guerra europea (1914-1917) y la crisis financiera hicieron suspender el proyecto momentáneamente. El trabajo recién se retomó en 1922 con un proyecto modificado, ya que a la fecha los pasajeros que pasaban anualmente por la terminal habían aumentado y llegaban a más de 30 millones. Este número ascendió a 38 millones para 1924, para llegar a 43 millones y medio en 1927, con un movimiento diario de 120 000 pasajeros. El proyecto –o “proposed enlargement”– confeccionado por los arquitectos del ferrocarril Sud Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas, de dilatada actuación en la empresa, preveía la total demolición del edificio anterior aumentando el número de plataformas y levantando un frente imponente de 148 metros sobre la plaza. De las 14 plataformas, 9 eran para el tráfico local (7 con un largo de 330 m. y 2 de 290 m) y 5 para trenes generales (largo de 390 m), con pasajes subterráneos de vinculación de pasajeros.

La planta del edificio adoptaba la forma de un gran rectángulo con un monumental hall en su espacio central, de 123 metros de largo por 27 metros de ancho libre, con una altura total de 25 metros, cubierto por una gran bóveda de cañón corrido, con sus arranques a 11 metros del piso, formada por arcos de acero unidos con losas de cemento y un cielorraso artesonado, construido con yeso fibroso. La iluminación sería a través de los arcos monumentales de las entradas laterales. Las principales modificaciones planteadas en el proyecto no se realizaron por los efectos del crack financiero de 1929. A la colocación de piedra fundamental del nuevo edificio, que tuvo lugar el 19 de septiembre de 1925, asistió el Príncipe de Gales, de visita en la Argentina. Un auspicioso comienzo que tuvo abrupto final en la crisis, dejando las obras a medias y al palacio francés (el tercer edificio de 1900) sobre la Plaza Constitución casi intacto, aunque con dos molestos vecinos en sus extremos: los volúmenes de las nuevas entradas laterales. De esta forma, quedaban reflejados en un mismo edificio dos monumentos de arquitectura inglesa en nuestro país, la influencia Beaux Arts de principios de siglo y el monumentalismo eduardiano, que recreaba los motivos de la antigüedad grecorromana, claramente expuestos en la especialidad del gran hall o en la grandilocuencia de los grandes arcos sobre las calles laterales.

En Colombia, no es sino en 1854 cuando se construye el primer “camino de hierro”: el ferrocarril de Panamá (antes de la separación de Colombia). En un comienzo los ferrocarriles colombianos priorizaron el tendido de ramales hacia los puertos del río Magdalena, principal eje económico-fluvial del país, como Santa Marta, Cartagena y Barranquilla. Las guerras civiles del siglo XIX detuvieron la construcción de ferrocarriles, que recién cobró nuevo impulso en la década de 1920, por el apoyo económico de Estados Unidos como indemnización por su intervención en la secesión de Panamá. Este desarrollo tardío influyó en los estilos de algunas estaciones, pues junto con la prolongada vigencia del historicismo aparecen estaciones art déco, neocoloniales y de austero racionalismo.

Pocas son las construcciones que quedan de aquel primer momento ferroviario, como la Estación Montoya de Barranquilla (1871) en estilo neoclásico, proyectada por el arquitecto jamaicano Leslie Arbouin.²² De principios de siglo se conserva la Estación Bogotá del

22 Gustavo Arias de Greiff, “El patrimonio de los ferrocarriles en Colombia, en AAVV, *Patrimonio ¿Qué patrimonio?* Santafé de Bogotá, Instituto Nacional de Vías, Subdirección de Monumentos Nacionales, 1997, p. 44.

Ferrocarril de la Sabana (1913- 1917), proyectada en Estados Unidos, en estilo neoclásico, y completada por el arquitecto Mariano Santamaría.²³

Otras estaciones colombianas realizadas durante las décadas de 1920 – 1930 –en realidad las más importantes- fueron la estación Chiquinquirá (1926), Boyacá, en un atemperado eclecticismo afrancesado con mansardas, óculos y buhardillas; la estación Armenia (1927-1929), Quindío, en un austero neoclasicismo; y la estación Manizales (1926), Caldas, con el tradicional cuerpo central con cúpula y reloj, dos alas laterales simétricas, hoy sede de la Universidad Autónoma de Manizales. Un ejemplo que simboliza el desfase temporal de estos eclecticismos tardíos y que reafirma su vigencia avanzado el siglo en el continente es la estación Medellín (1937), cuyas sucesivas ampliaciones – desde el proyecto original de 1907- fueron respetando la composición académica original. Durante los años 30 también se realizaron estaciones dentro de la corriente de expresión nacional, inspirada en el neocolonial, como las estaciones de Nelva, en el departamento de Huila (1938), y la de Café Madrid en Santander.²⁴

Como sucede en otros países latinoamericanos –y en México, especialmente-, la arquitectura de las estaciones intermedias de Colombia frecuentemente se corresponde con el origen de la compañía ferroviaria que las proyectó y construyó, sea ésta belga, francesa, inglesa o estadounidense. En muchos casos los proyectos originales han tenido adaptaciones de carácter vernacular, con tejas de barro cocido, corredor perimetral para aliviar los rigores del clima y carpinterías de madera maciza, típicas de cada región o lugar.

A medida que avanza este período, la diversidad estilística irá alcanzando a otros elementos del sistema, como las estaciones intermedias, barrios de viviendas, etcétera. A la vez que se proyectan edificios en estilos antiacadémicos, las corrientes pintoresquistas incrementarán su desarrollo, especialmente en las localidades veraniegas y suburbanas, y el auge de los movimientos americanistas trasladará a la arquitectura ferroviaria sus variantes estilísticas, que iban desde la copia de modelos del Renacimiento español, pasando por estilos neocoloniales locales, hasta otros que recreaban presuntos estilos prehispánicos.

Cerrando este recorrido, volveremos al país que vio nacer el ferrocarril en Latinoamérica, para mencionar la Estación Central de Ferrocarriles de La Habana

(1912), proyectada por el arquitecto estadounidense Kenneth H. Murchinson, siguiendo la tradicional tipología de edificio de pasajeros enfrentando por su lado mayor la culminación de las vías, con dos torres miradores flanqueando un cuerpo central jerarquizado por un pequeño frontis con reloj. La disposición de las torres recuerda la tipología de una estación europea muy difundida: la Thüringer Bahnhof, Leipzig (E. Pötsch, 1840-44). Particular interés presentan estas tempranas manifestaciones neocoloniales (el estilo alcanzará su apogeo en Cuba recién a fines de los años 20), proyectadas fuera de la isla, y en las que motivos hispanizantes distribuidos en sus fachadas procuraban encontrar un nexo con la cultura local como sustento a la expresión de sus proyectos. Esta terminal, al igual que el edificio de la Aduana (1914, Barclay, Parsons & Klapp), mostraba el despertar de un estilo que años más tarde fue considerado el más apropiado para evidenciar los adelantos de este país en los eventos internacionales (1915, Pabellón de Cuba en la Feria Internacional de San Francisco; 1929, Pabellón cubano en la Exposición Iberoamericana de Sevilla) y servía para ofrecer “una inicial reflexión sobre la cultura del país a los viajeros que llegaban a la ciudad”.²⁵ Argentina alcanzará en 1945 los 43 666 kilómetros de rieles, Brasil llegará a los 34 283, Chile a los 9 915, Perú a 3 183, Colombia a 3 118 kilómetros, Ecuador a 1 115, y Venezuela a los 961 kilómetros de manera que toda América del Sur totalizaba 103 000 kilómetros de extensión. Los cambios en la economía mundial producidos a partir de la segunda posguerra con el deterioro del precio de las materias primas y el proceso de sustitución de importaciones, sumado al auge de nuevos medios de transporte y la ausencia de inversiones y políticas de mantenimiento y renovación del sistema, afectaron seriamente la funcionalidad y razón de ser del sistema ferroviario en casi todos los países del continente.

La arquitectura ferroviaria. Pieza clave de un sistema en crisis

¿Cómo es la arquitectura ferroviaria de hoy en nuestro Continente? Mito y realidad se entrecruzan al abordar uno de los fenómenos de transferencia tecnológica y cultural más ricos del continente. Huellas, fragmentos aislados de un extinto universo integrado (en el sentido más pleno de este último término), recodos ineludibles de una nostalgia de tiempos mejores (cornucopia y granero del mundo mediante), terreno experimental de maquillajes edilicios al servicio de identidades corpo-

23 Instituto Colombiano de COLCULTURA, *Programa Reciclaje de la Estaciones del Ferrocarril*. Santafé de Bogotá, Presencia, s/ año.

24 *Ibid.*

25 Eduardo Luis Rodríguez, *Arquitectura del siglo XX*. La Habana. Barcelona, Blume, 1998, pp. 172-175.

rativas de ocasión, símbolos elocuentes de un Estado ausente y anodino, escenarios de ficciones recurrentes y de padecimientos cotidianos... Lo cierto es que, en los tiempos que corren, encontrar estaciones en aceptables condiciones de autenticidad e integridad, no es tarea fácil. Si esto sucede con las que, para bien o para mal, se encuentran en uso, qué decir de la inmensa mayoría de edificios desactivados dispersos en todo el continente, a menudo librados a su propia suerte luego que el tren se fuera para siempre. Muchos de ellos fueron brutalmente desmantelados, una gran mayoría ocupados como viviendas, y, en no pocos casos —cuando todo parecía condenarlos a una ruina segura— fue la gente de cada lugar la que inició su rescate, encontrando en ellos, no sólo valores ignorados por quienes deberían protegerlos, sino espacios para responder a sus propias necesidades en materia cultural, educativa, de esparcimiento, vivienda, etcétera.

Paradójicamente, fue y es la comunidad quien ocupa un rol vacante, asumiendo como propia la protección de eslabones de su memoria, de su historia cotidiana, pero también para paliar acuciantes necesidades del presente. Con escasez de recursos y en la mayoría de los casos movidos por un sentido de pertenencia que el patrimonio ferroviario, quizás como ningún otro, puede generar.

Teóricos de la participación, abstenerse.

Proponer el rescate y recuperación de la arquitectura ferroviaria a secas, desconociendo la necesaria integración que debe existir entre los estudios históricos, técnicos, de conservación y valoración patrimonial, de planificación urbana, ambientales, y, especialmente, de factibilidad y sustentabilidad de las intervenciones, puede llevar a dislates en los que el principal damnificado es el patrimonio que se pretende recuperar.

Los resultados más eficaces, demostraron estar cimentados en estudios, en los que pasado y presente se nutren mutuamente y en los que se ha considerado seriamente la autosustentabilidad de los emprendimientos. Así parece probarlo el desarrollo de la oferta turística del riel en distintos puntos del país, la recuperación de terrenos y construcciones ferroviarias convertidos en predios feriales, espacios verdes parquizados, sedes de universidades, conjuntos de viviendas, centros culturales, museos, ferroclubs, etcétera.

No obstante, y a pesar de lo que se ha avanzado en la consideración de este patrimonio, es mucho lo que falta por recorrer. Especialmente en la protección de expresiones no monumentales, de componentes

supuestamente menores, que permiten dimensionar mejor la envergadura, coherencia y diversidad tipológica del sistema en su conjunto. Porque, el panorama actual indica que, salvo las grandes terminales, el resto del patrimonio ferroviario se encuentra en la más completa orfandad. Entre otras cosas, porque aún no se ha tomado conciencia que, es la protección de estas partes, la que garantiza la lectura de un todo, de un cuerpo, del que sólo hablan parcialmente sus cabecezas o terminales.

Algunos países del continente, que entendieron esta integralidad, han optado por declaratorias temáticas, que comprenden el conjunto de edificaciones sobre cada ramal. Pero entiéndase bien, no se trata de declarar indiscriminadamente todas las expresiones, sin antes conocer para valorar. Si en cualquier acción de protección el paso previo indispensable es el conocimiento sistemático del bien, en el caso de la arquitectura ferroviaria esta premisa resulta insoslayable, en especial si consideramos que hablamos de sistemas, de elementos interrelacionados estética, constructiva y funcionalmente.

De allí la importancia de su identificación, valoración y posterior evaluación, para determinar qué tipo de protección amerita y cuáles las ecuaciones técnicamente factibles y económicamente proponibles según cada caso. Este planteo demanda fortalecer los mecanismos y organismos de control, y superar la faz declamatoria del trabajo interdisciplinario, para hacerlo efectivo, trabajando codo a codo en la salvaguarda y recuperación de un patrimonio hoy en serio riesgo.

Las migraciones menonitas al norte de México entre 1922 y 1940

Lawrence Douglas Taylor Hansen¹

ltaylor@colef.mx

Teléfono (664) 631-6300, ext. 3224

Los menonitas comenzaron a llegar a México a principios de la década de 1920 y se han convertido en uno de los grupos de inmigrantes de origen extranjero más destacados de la historia de la inmigración en México. Esto en parte se debe a l hecho de que los que los miembros de este grupo en vez de mezclarse con la población mexicana en general, han preferido conservar muchos de sus propios rasgos como pueblo étnico y religioso. La imagen popular de los menonitas en México es la de ser gente pacífica y trabajadora que ha optado por vivir alejada en gran medida del resto de la sociedad mexicana.

En términos generales los menonitas no llegaron a la República mexicana de manera individual o solamente acompañados de sus familias, sino más bien lo hicieron como parte de grupos más o menos numerosos. Para ellos, migrar a México --un país del que sabían muy poco-- constituía la única manera de conservar intacta su identidad étnica y religiosa. Las circunstancias que provocaron su migración fueron muy complejas y se relacionan fundamentalmente con su desarrollo como pueblo. Del mismo modo, su traslado a México, como país receptor, fue posible gracias a las políticas del gobierno mexicano con respecto a la inmigración extranjera, que estaban en boga en aquel tiempo. A pesar de las grandes diferencias culturales entre este grupo y los mexicanos, los menonitas, además de los mormones, cuyas colonias fueron fundadas durante el porfiriato, fueron los que más éxito tuvieron como parte de los proyectos colonizadores integrados por extranjeros.

El propósito principal de este artículo consiste en examinar el proceso mediante el cual este grupo de inmigrantes en particular llegó a México, así como profundizar sobre las razones que hicieron al gobierno mexicano no sólo darle su aprobación al proyecto de

¹ Doctor en Historia de México y América Latina por El Colegio de México. Su área de investigación es la historia de la región fronteriza México-Estados Unidos, en El Colegio de la Frontera Norte. Teléfono 01 (664) 631-6300, ext. 3224.

colonización menonita, sino su apoyo durante los primeros años. Al abordar este segundo aspecto, también se analizarán las actitudes del gobierno de Chihuahua, lugar en el que se ubicaron las principales colonias menonitas, con respecto a esta iniciativa federal.

Aunque las actividades colonizadoras de los menonitas en México continuaron a lo largo del siglo pasado, este artículo se limitará a analizar las dos primeras décadas de este movimiento, ya que fue durante este período cuando se dio el debate principal en México en torno a la posición de los menonitas en el contexto del Estado que había surgido de la Revolución, así como sobre los beneficios y las desventajas de esta inmigración. Cabe señalar que también durante este período las colonias menonitas lograron consolidarse y comenzaron a tener repercusiones importantes para el desarrollo de las regiones en las que se ubicaron.

Los menonitas: un pueblo migrante

Para comprender por qué los grupos de menonitas más tradicionales y conservadores de Canadá optaron por inmigrar a México —un país que apenas había salido de un período largo de guerra civil—, conviene delinear a grandes rasgos el trasfondo de la historia de esta migración.

Los menonitas tienen sus orígenes ideológicos en el ala pacifista del movimiento anabaptista, que se inició en Zurich, Suiza, en 1525, encabezado por Ulrich Zwingli. La secta particular del anabaptismo, denominada menists o menonitas, derivó su nombre de su líder, el holandés Menno Simons (1496-1561), quien se incorporó al movimiento en 1536. Los menonitas se diferenciaron de los demás grupos protestantes que² surgieron durante este período por sus creencias principales: el bautismo únicamente de adultos, después de que éstos aceptaran voluntariamente los principios de la religión menonita; la separación entre la Iglesia y el Estado, y el repudio al servicio militar, además de

abstenerse de participar en los asuntos políticos y gubernamentales, así como a prestar juramento de cualquier tipo. Debido a que las personas que se convirtieron en anabaptistas durante este período tenían raíces culturales alemanas y holandesas, los menonitas desde sus inicios compartían esta misma herencia cultural.³ La persecución que sufrieron los obligó a refugiarse en las áreas rurales de Europa y se convirtieron en agricultores; sólo así pudieron sostenerse y conservar su integridad como grupo. Su estrecha vinculación con este tipo de actividad volvió a ser un factor importante en la historia de sus migraciones posteriores.⁴ A mediados del siglo XVI, los menonitas que radicaban en los Países Bajos se mudaron a la región de Danzig, que en aquel tiempo formaba parte del reino de Polonia. El rey polaco Sigismund II (1548-1572), impresionado por la habilidad de este grupo para ganar terreno mediante la desecación del suelo —una técnica que habían aprendido en Holanda—, les concedió un privilegium (privilegio), que consistía en otorgarles la libertad para practicar su religión, la exención del servicio militar, así como el derecho a tener escuelas propias, en las que el alemán fuera el idioma de enseñanza.⁵

Después del primer reparto de Polonia (1772), Prusia adquirió el control sobre la zona. La Iglesia luterana, que predominaba en Prusia, convenció al nuevo gobierno de imponer a los menonitas restricciones para la adquisición de terrenos.⁶ En 1786 el gobierno imperial ruso envió a Danzig al agente Georg von Trappe con el objetivo de persuadir a los menonitas para que se asentaran en la provincia de Ekaterinoslav, al sur de Ucrania, y por eso en esta región se fundaron varias colonias: Chortitza (1789), sobre el río del mismo nombre; Molotschna (1804), ubicada cerca de Berdiansk, al norte del mar de Azov; así como Bergthal (1836) y Fürstenland (1864), que eran subcolonias de Chortitza. El gobierno ruso les concedió un privilegium con las mismas concesiones que habían disfrutado en Prusia.

Sin embargo, en 1870 el mismo gobierno ruso publicó un decreto que cancelaba la administración de las colonias extranjeras por parte del Departamento de Tierras de la Corona. Se establecía que en lo sucesivo formarían parte de la jerarquía gubernamental en general. Así las cosas, los menonitas también estarían

2 Los grupos que profesaban la fe anabaptista surgieron durante el mismo período en que los luteranos, los calvinistas y otros movimientos pugnaban por reformas sustanciales dentro de la Iglesia cristiana o católica. Mientras que algunos historiadores consideran que formaban el ala radical de la reforma, otros, incluso muchos menonitas, los ven como un tercer movimiento que no era ni protestante ni católico. Una parte de la dificultad al intentar clasificar a los menonitas como grupo religioso radica en el hecho de que las ideas y creencias de los anabaptistas no resultaron de las enseñanzas de un solo líder ni tuvieron sus orígenes en un lugar particular de Europa, sino que surgieron en varias regiones a la vez. Así mismo, si bien en un principio los menonitas tenían una base teocrática y utópica hasta cierto punto, hoy día existe una diversidad enorme entre los diferentes grupos. Ver Calvin Wall Redekop, "Religion and Society: A State within a Church", en *Mennonite Quarterly Review*, 47, 4, 1973, pp. 329-332, 334-336.

3 Roland H. Bainton, *The Reformation of the Sixteenth Century*, pp. 95-96; Ernst Troeltsch, *The Social Teaching of the Christian Churches*, t. 2, pp. 695-705.

4 J. Winfield Fretz, "Farming", en *Mennonite Encyclopedia*, 1969-1973, vol. II, pp. 307-309.

5 Ernst Crous, "Privilegium", en *Mennonite Encyclopedia*, vol. IV, pp. 220.

6 Horst Penner, "The Anabaptists and Mennonites of East Prussia", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 22, vol. 4, 232-245.

sujetos al servicio militar.⁷ A raíz de estos cambios, y dada la abolición virtual del privilegium que habían disfrutado durante más de un siglo, algunos de los dirigentes menonitas empezaron a investigar las posibilidades de establecer nuevas colonias en las Américas. Había otros factores que también los motivaron a emigrar, entre ellos el debilitamiento en el liderazgo entre algunos grupos y el hecho de que varios de los colonos no poseían terrenos, mientras que los terrenos de otros no servían para la agricultura. Entre estos grupos, en los cuales predominaban los menonitas más conservadores, la falta de una educación adecuada también constituía un obstáculo para el desarrollo de instituciones sociales más sólidas y firmes.⁸

El gobierno estadounidense no quiso negociar ningún contrato particular con grupos de personas para este propósito ni concederles un privilegium. Las pocas familias menonitas que emigraron hacia Estados Unidos durante este período lo hicieron de manera individual y por su propia cuenta.⁹ En cambio, el gobierno de Canadá, que había adquirido los territorios del noroeste de la Compañía de la Bahía Hudson en 1869, manifestó su interés en firmar un arreglo con los menonitas para apoyar la colonización de las nuevas tierras. Así, en 1873 les otorgó dos “reservas”: la East Reserve (Reserva del Este) y la West Reserve (Reserva del Oeste, que consistían en más de 1 500 hectáreas de terrenos a bajo precio, ubicados a ambos lados del río Rojo, en la provincia de Manitoba, fundada en 1870. El gobierno canadiense también les concedió los mismos privilegios que habían tenido anteriormente en Rusia.¹⁰

De 1874 a 1880, aproximadamente 7 000 mil menonitas migraron a Manitoba. En vista de que no se requería mucho capital para establecerse en Canadá,

este grupo fue más conservador y pobre.¹¹ Los inmigrantes de Bergthal y Melotschna ocuparon la Reserva del Este, establecida en 1874, mientras que los de Chortitza y Fürstenland, quienes se movilizaron después, se asentaron en la Reserva del Oeste, establecida en 1876.¹² Los grupos de inmigrantes eran muy conservadores y trataban de mantener a sus miembros alejados de las influencias seculares. La Iglesia mantenía una disciplina estricta sobre las escuelas, la arquitectura de los edificios y la decoración de sus interiores, así como los vehículos, la ropa, el idioma —de hecho, sobre la vida entera de la comunidad.¹³

Fue durante los primeros años después de su llegada a Canadá que los inmigrantes menonitas llegaron a constituir tres grupos distintos: los Altkolonier, u Old Colony, que provenían de Chortitza y Fürstenland; los Sommerfelder, como se denominaba a todos los grupos conservadores que migraron de Bergthal, y los Kleine Gemeinde (“Pequeña Congregación”), originarios de Melotschna.

Los Altkolonier, que era el grupo de menonitas más conservador, se formó alrededor de 1880, cuando después de una reunión entre los hombres de la comunidad se tomó la decisión de seguir viviendo según las antiguas creencias y estilo de vida. Los Bergthalers o Sommerfelder, en cambio, se fueron involucrando cada vez más en las actividades cívicas de Manitoba y en algunos casos participaron en elecciones para ocupar ciertos puestos. También se mostraron favorables a los ofrecimientos del gobierno de la provincia para el establecimiento de escuelas en la colonia a fin de proporcionar un mejor sistema y calidad de educación para sus hijos.¹⁴ Con el tiempo, las diferencias entre los Altkolonier, que ocupaban principalmente la Reserva del Oeste, y los Sommerfelder y los Kleine Gemeinde, de la Reserva del Este, se volvieron más marcadas. Los colonos que no querían aceptar los principios de los Altkolonier tuvieron que unirse a los otros grupos, que fueron vistos como más liberales con respecto a las ideas e influencias de afuera.¹⁵

A partir de 1890, algunos Altkolonier y Sommerfelder comenzaron a emigrar hacia los territorios del noroes-

7 Emerich K. Francis, “The Russian Mennonites: From Religion to Ethnic Group”, en *American Journal of Sociology*, núm. 54, pp. 101-107; Emerich K. Francis, “The Mennonite Commonwealth in Russia, 1789-1914: A Sociological Interpretation”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 25, pp. 173-182.

8 P. Albert Koop, “Some Economic Aspects of Mennonite Migration: with Special Emphasis on the 1870s Migration from Russia to North America”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 55, vol. 2, pp. 148-153.

9 Georg Leibbrandt, “The Emigration of the German Mennonites from Russia to the United States and Canada, 1873-1880”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 6, vol. 4, pp. 205-226., parte 1, y pp. 5-41, parte 2.

10 John Lowe, secretario del Departamento de Agricultura, Ottawa, a William Hespeler, agente de inmigración, 1 de julio de 1872, en Ernst Correll, “Mennonite Immigration into Manitoba”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 11, vol. 3, p. 220; Francis, *In Search of Utopia: The Mennonites in Manitoba*, pp. 44-45. Únicamente una tercera parte de la población menonita de Rusia decidió emigrar y aproximadamente dos tercios de los emigrantes escogieron asentarse en Estados Unidos. P. Albert Koop, “Some Economic Aspects of Mennonite Migration: with Special Emphasis on the 1870s Migration from Russia to North America”, *op. cit.*, pp. 144-149.

11 *Ibid.*, Koop, pp. 148-153.

12 Ernst Correll, “Canadian Agricultural Records on Mennonite Settlements, 1875-1877”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 21, vol. 1, pp. 36-46; Manitoba, Historic Resources Branch, *Mennonite Settlement: The East and West Reserves*, pp. 3-10.

13 Calvin Wall Redekop, *op. cit.*, pp. 340-357 y del mismo autor *Mennonite Society*, pp. 280, 295, 298-299.

14 Cornelius Krahn, “Manitoba”, en *Mennonite Encyclopedia*, vol. III, p. 461; vol. IV, pp. 38-39 y “Old Colony Mennonites”, en *Mennonite Encyclopedia*, vol. IV, pp. 38-42 y 461; Calvin Wall Redekop, “The Old Colony: An Analysis of Group Survival”, en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 40, vol. 3, pp. 6-10.

15 Emerich K. Francis, *Altona (Manitoba)*, p. 75.

te, concretamente a las provincias modernas de Alberta y Saskatchewan. Primero se asentaron en la región de Hague-Osler, al norte de Saskatoon, después un grupo de Sommerfelder fundó otra colonia cerca de la aldea de Herbert, al oeste de Regina. En 1900 algunos Altkolonier colonizaron una zona semiárida del sur del pueblo de Swift Current,¹⁶ y aunque el gobierno canadiense inicialmente había concedido a los menonitas la autonomía en el área de la educación, con el tiempo el gobierno de Manitoba comenzó a ejercer presión para hacerse cargo de los asuntos educativos de la provincia. De conformidad con la Manitoba Schools Act (Acta de las Escuelas Públicas de Manitoba), aprobada en 1890, todas las escuelas de la entidad fueron sometidas a la autoridad del Departamento de Educación de Manitoba. Durante la década de 1890 y los primeros años del siglo XX se establecieron varias escuelas públicas en las comunidades menonitas, en las que se enseñaba inglés y alemán. Es probable que al paso de los años la mayoría de los colonos menonitas, incluso los Altkolonier, haya aceptado este sistema de escuelas bilingües, a raíz del estallido de la Primera Guerra Mundial, en 1914.¹⁷ Cabe destacar que Canadá entró a esa conflagración en agosto de 1914, lo que provocó el surgimiento de una ola de patriotismo en el país. Miles de hombres se unieron al cuerpo de voluntarios canadienses que fue enviado a Europa en el otoño de 1914 y durante los primeros meses de 1915. Los menonitas eran un grupo de minoría étnica y no sólo se diferenciaban del resto de la sociedad canadiense por su pacifismo, sino porque desde el punto de vista de la cultura y el idioma eran alemanes. Así, al igual que otros inmigrantes provenientes de los países que integraban las potencias centrales, incluso los ucranianos, fueron vistos como personas cuya lealtad a la patria era sospechosa.

En 1916, el gobierno de Manitoba se aprovechó del ambiente patriótico propiciado por la guerra para acabar con el sistema de escuelas bilingües. Utilizando la School Attendance Act (Acta de Asistencia a la Escuela) del 10 de marzo de 1916, se decretó que el inglés sería el único idioma de enseñanza en las escuelas.¹⁸ Los hijos de los menonitas tendrían que asistir forzosamente a estas escuelas, a menos que hubiera una escuela particular que cumpliera con las normas es-

tablecidas por el Departamento de Educación de la provincia. La nueva ley también prohibía la enseñanza religiosa en las escuelas.

A finales de 1916, a fin de tener una idea más precisa del número de hombres aptos para el servicio militar, el gobierno federal dispuso que se registraran ante él todos los varones de 16 a 65 años de edad. Los Altkolonier de Manitoba y Saskatchewan se reunieron en la aldea de Reinland, en la Reserva del Oeste, y consideraron, por vez primera, la conveniencia de migrar hacia otro país.

En 1917, cuando el gobierno decretó la Military Service Act (Acta de Servicio Militar), los menonitas, al igual que otros canadienses, estuvieron sujetos a la leva. Los que no aceptaron ingresar al ejército fueron enjuiciados y posteriormente dejados en libertad. No obstante, el juicio, que fue ampliamente difundido por la prensa, sirvió para aumentar el resentimiento del público contra los privilegios que disfrutaban los menonitas.¹⁹ Para el otoño de 1918 se habían clausurado ya todas las escuelas particulares menonitas. En 1919 y 1920 la comunidad menonita envió al tribunal de apelaciones del gobierno de Manitoba peticiones para que se les concediera el derecho de administrar sus propias escuelas, pero en ambas ocasiones las solicitudes fueron rechazadas. El gobierno basó su decisión en el hecho de que a pesar de las promesas que el gobierno federal de Canadá había hecho a los menonitas en 1873, en los términos de la Manitoba Act (Acta de Manitoba) de 1870, año en el que se fundó la provincia, se había otorgado a las provincias el derecho de establecer sus propias leyes educativas. Aunque los menonitas también llevaron su petición al Privy Council en Londres, el resultado fue el mismo. Los Altkolonier y Sommerfelder que se habían mudado a Hague-Osler, Herbert y Swift Current también enfrentaron el mismo problema cuando se fundaron las provincias de Alberta y Saskatchewan en 1905.²⁰

Cabe resaltar la enorme importancia que para los menonitas Altkolonier, Sommerfelder y Klein Gemeinde implicaba la autonomía en la enseñanza, pues la educación servía para estrechar los lazos entre la Iglesia y los jóvenes, así como para aquellas personas que se habían convertido a la fe anabaptista. Su papel prin-

16 *Ibid.*, p. 148.

17 (*Manitoba Free Press*, 26 de noviembre de 1910; Emerich K. Francis, "The Manitoba School Problem", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 27, vol. 3, pp. 211-212; W. L. Morton, "Manitoba Schools and Canadian Nationality, 1890- 1923", en Craig Brown, ed., *Minorities, Schools, and Politics*, pp. 10-17.

18 *Ibid.*, pp. 17-18.

19 *Winnipeg Tribune*, 4 de enero de 1918; A. M. Willms, "Conscription 1917", en Carl Berger, ed., *Conscription 1917*, pp. 1-14.

20 "Memorandum Concerning Mennonite Schools", febrero de 1919, en Calvin Wall Redekop, *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*, pp. 245-250. Véase también *Winnipeg Tribune*, 30 de julio y 20 de septiembre de 1920, y Emerich K. Francis, "The Manitoba School Problem", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 27, vol. 3, pp. 232-233.

cial, sin embargo, consistía en ser el mecanismo mediante el cual se perpetuaba el estilo de vida tradicional de los menonitas como grupo.²¹

La pérdida de su capacidad para administrar sus propias escuelas condujo a la decisión definitiva de los menonitas conservadores de emigrar a otro país que estuviera dispuesto a otorgarles un privilegium. El ambiente de hostilidad en su contra, acrecentado por la actitud xenofóbica de los anglocanadienses y la caída de los precios de los productos agrícolas después de la guerra influyeron también sin duda alguna en esta decisión. Los controles sobre la educación impuestos por el gobierno de Manitoba fueron resentidos particularmente por los Altkolonier, cuyos jefes no estaban dispuestos a aceptar los controles educativos, razón por la cual comenzaron a investigar las posibilidades de establecer nuevas colonias en otros países.²²

En agosto de 1919 enviaron a Sudamérica una delegación integrada por Klaas Heide y Cornelius Rempel, de Manitoba; David Rempel y el reverendo Julius Wiebe, de Swift Current (Saskatchewan), y Johann Wall y el reverendo Johann P. Wall, de Hague-Osler. Después de ver algunos terrenos de la Compañía Ferroviaria de Brasil, cerca de Curitiba, en el estado de Paraná, la delegación continuó hasta Buenos Aires. Allí intentaron ganar el apoyo del gobierno de Argentina para su proyecto de colonización. Sus esfuerzos fracasaron dado que el país ya recibía un gran número de migrantes —principalmente alemanes y austriacos— sin que el gobierno tuviera que otorgarles un privilegium.²³

Los Sommerfelder, al darse cuenta de que el gobierno de Manitoba no estaba dispuesto a ceder en lo relativo a la cuestión de las escuelas, también se prepararon para emigrar. Los Kleine Gemeinde, por su parte, también estaban preocupados por los cambios en la administración de las escuelas, así como por la amenaza de ser sujetos a la leva. No obstante, de los tres grupos de menonitas conservadores, ellos habían ofrecido la menor resistencia al nuevo sistema de escuelas públicas de la provincia. De hecho, para 1903 seis de las siete aldeas en que radicaban ya habían sido organizadas en distritos que contaban con escuelas públicas. Para entonces los Kleine Gemeinde no contemplaban unirse al movimiento en busca de nuevas tierras.²⁴

21 Calvin Wall Redekop, "The Old Colony: An Analysis of Group Survival", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 40, vol. 3, pp. 204-211 y *Mennonite Society*, p. 190; Leo Driedger, "Impelled Group Migration: Minority Struggle to Maintain Institutional Completeness", en *International Migration Review*, núm. 7, vol. 3, pp. 259-260, 265-266.

22 (Redekop, 1969:6-11; Sawatzky, 1971:27-35).

23 (*Manitoba Free Press*, 18 de mayo de 1920; Sawatzky, 1971:27, 31-32).

24 Solicitud enviada al gobierno de la provincia por las congregaciones

La decisión de emigrar no fue fácil para los grupos menonitas conservadores. No obstante, cuando se dieron cuenta que ya no les quedaba otra alternativa para conservar su integridad religiosa y social como grupo optaron por repetir el proceso de migración una vez más, ahora hacia la América Latina. Durante este proceso cabe destacar el rol que tuvieron las escisiones entre liberales y conservadores en los grupos menonitas, las cuales constituyeron un factor que condujo a los primeros a buscar un nuevo sitio en el que pudieran mantener la hegemonía del grupo y de sus creencias.

América Latina resultaba atractiva para el establecimiento de colonias por varias razones. En primer lugar era casi imposible que los Altkolonier y los otros dos grupos pudieran obtener grandes extensiones o bloques de terrenos para el establecimiento de colonias en Estados Unidos. Los intentos que realizaron en Alabama y Mississippi no resultaron exitosos.²⁵

Ahora existía la posibilidad de que una vez que pudieran vender sus propiedades en Canadá, podrían conseguir otros terrenos en América Latina al mismo precio o incluso más baratos. También era posible que, tal como había ocurrido en el pasado, algún país de estas regiones les ofreciera el privilegium que consideraban esencial para la sobrevivencia de sus grupos.

México: la nueva tierra de oportunidad

Entre tanto, otro grupo de menonitas Altkolonier de la región de Hague-Osler, Saskatchewan, había hecho contacto con el empresario Arturo J. Braniff, cuñado del presidente Álvaro Obregón, para abrir la posibilidad de adquirir terrenos y un privilegium en México. El medio de contacto fue John F. D. Wiebe, dueño de una compañía de bienes raíces y seguros en el pueblo de Herbert, Saskatchewan.²⁶ Los Altkolonier no tenían mucho conocimiento de México ni de ningún otro país de América Latina. Consideraban, sin embargo, que era preferible mudarse a México, en caso de que pu-

Sommerfelder de Manitoba, 14 de octubre de 1921, citada en Harry Leonard Sawatzky, *They Sought a Country: Mennonite Colonization in Mexico*, p. 28. Posteriormente, entre 1948 y 1952, un grupo de casi 600 *Kleine Gemeinde*, como parte de un proyecto llevado a cabo conjuntamente con *Altkolonier* de Manitoba y Saskatchewan, estableció una colonia en los terrenos de la ex hacienda de Los Jagüeyes, Chihuahua, a unos 20 kilómetros al oeste de la colonia *Sommerfelder* de Santa Clara (*Ibid.*, pp. 88-97).

25 Aunque los dos proyectos fracasaron en términos generales, algunas familias menonitas se trasladaron a Alabama (*Winnipeg Tribune*, 30 de abril de 1920 y 25 de junio de 1921).

26 Wiebe era miembro del grupo menonita *Krimmer*; que se había mudado a Canadá desde Kansas durante la Primera Guerra Mundial. Ver Allan Teichroew, "World War One and the Mennonite Migration to Canada to Avoid the Draft", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 45, vol. 3, p. 233.

dieran conseguir un privilegium, que quedarse en Canadá. Ya contaban con una amplia experiencia en el desmonte de los bosques y las praderas de Manitoba, y se habían adaptado a su clima extremoso, por lo que no tenían miedo de empezar de nuevo en un ambiente desconocido.

En septiembre de 1920, Wiebe realizó un viaje a la ciudad de México para indagar sobre este proyecto. En la capital conoció a Braniff, quien encabezaba una de las compañías colonizadoras reconocidas oficialmente por la Secretaría de Agricultura y Fomento.²⁷ Alentado por los resultados de su entrevista con Braniff, Wiebe decidió que era conveniente enviar una delegación más formal para explorar el tema más a fondo. Al mismo tiempo, envió una carta a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la que se explicaban a detalle los motivos de los menonitas para querer establecerse en México, así como los beneficios que podrían aportar al país.²⁸

Cuando los grupos de Altkolonier de Manitoba se dieron cuenta de que ya era inútil buscar un arreglo con el gobierno de la provincia, se unieron, junto con los Altkolonier de Swift Current, Saskatchewan, a los esfuerzos del grupo de Hague-Osler para emigrar a México.²⁹ En enero de 1921 la delegación que Wiebe, integrada por Klaas Heide, Cornelius Rempel y el reverendo Julius Loewen, de Manitoba; Benjamin Goertzen y el reverendo Johann Loeppky, del distrito de Hague-Osler, y David Rempel, de la colonia de Swift Current, había partido rumbo a México. El 28 de enero llegó a El Paso, donde un intérprete, Daniel Salas López, se unió al grupo. Cinco días más tarde, el 3 de febrero, el grupo entró a México por Nogales, acompañado por Enlow, un corredor de fincas rurales. Los representantes Altkolonier inspeccionaron algunas posibilidades de compra en Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco, sin encontrar el tipo de terrenos que buscaban.³⁰

27 *El Universal*, 26 de mayo de 1922; Gustavo Durón González, *Problemas migratorios de México: apuntamientos para su resolución*, pp. 67, 97-98.

28 John F. D. Wiebe a la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, DF, 25 de noviembre de 1920, en AHGE, SREM, exp. 11-18-126.

29 Calvin Wall Redekop, "The Old Colony: An Analysis of Group Survival", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 40, vol. 3, pp. 10-14.

30 Dos sitios que visitaron en los estados de Sonora y Sinaloa eran demasiado áridos y estaban muy cerca de áreas pobladas (Thomas Dyer, cónsul estadounidense en Nogales, Sonora, al Departamento de Estado, 14 de junio de 1921, en NA/RG 59, 812.5541/6; Dyer al Departamento de Estado, 29 de noviembre de 1921, en NA/RG 59, 812.5541/5). En septiembre del año anterior Dyer había reportado al Departamento de Estado que una delegación de menonitas había llegado a Nogales para inspeccionar algunos terrenos en las cercanías de Altar, Sonora (Dyer al Departamento de Estado, 20 de septiembre de 1920, en NA, RG 59, 812.5541/2). No existen datos respecto a los resultados de este viaje.

La delegación menonita continuó su viaje hasta la ciudad de México vía Guadalajara. El 17 de febrero, acompañados por el secretario de Agricultura, Antonio I. Villarreal, y por Braniff, el grupo se entrevistó con Obregón para discutir sus motivos para inmigrar a México y la posibilidad del otorgamiento de un privilegium. El presidente se mostró favorable al proyecto colonizador, dado que encajaba bien con las metas de su gobierno con respecto a la inmigración extranjera a México, así como con sus intentos para reconstruir económicamente al país después de la lucha de 1910-1920.

Obregón tenía mucho interés en mejorar la imagen de México en el mundo, sobre todo frente a Estados Unidos, que todavía no había reconocido su gobierno.³¹

A pesar de la fuerte corriente de nacionalismo y antiextranjerismo que había surgido en el transcurso de la lucha, existía un consenso entre los jefes revolucionarios sobre los beneficios de la inmigración extranjera para el desarrollo de la nación. En un discurso pronunciado en 1920, poco después de haber asumido la presidencia, Obregón repitió algunas de las ideas de los ideólogos liberales del siglo XIX en México al declarar que aun cuando México era "uno de los países más ricos de la tierra", también era "de los que tiene menos habitantes". Aunque tenía "riquezas suficientes para dar de comer y vestir a cien millones de habitantes [...] hasta ahora, sólo se han podido vestir dos millones y el resto de ellos andan semidesnudos". Para resolver esta dicotomía, se requería, según Obregón, el capital extranjero para desarrollar "todas nuestras riquezas".³² En lo particular, a Obregón le interesaba la posibilidad de atraer a colonos extranjeros para ayudar en la tarea de revitalizar la agricultura, el sector de la economía que había experimentado más daños a consecuencia de la lucha armada.³³

A partir de enero de 1921 el gobierno federal empezó a tomar medidas para estimular y facilitar la inmigración extranjera. El 11 de enero de 1921, por ejemplo, la Secretaría de Agricultura y Fomento inauguró una oficina de colonización para que los potenciales colonos pudieran ponerse en contacto con aquellos propietarios interesados en vender terrenos. El 27 del mismo mes la Secretaría de Agricultura anunció que el gobierno mexicano cubriría el importe del pasaje de los inmigrantes extranjeros dentro de la República;

31 Narciso Bassols Batalla, *El pensamiento político de Álvaro Obregón*, p. 131.

32 Moisés González Navarro, *Población y sociedad en México, 1900-1970*, t. 2, p. 24.

33 Narciso Bassols Batalla, *op. cit.*, pp. 132-133; Martina E. Will, *The Old Colony Mennonite Colonization of Chihuahua and the Obregón Administration's Vision for the Nation*, pp. 13-32.

también les proporcionaría cincuenta por ciento del costo del transporte de sus enseres, herramientas y animales de cría, y pagaría el importe de los derechos aduanales que debieran pagar por los mismos. Poco después el gobierno publicó otro decreto en el que se comprometía a pagar a cada colono un peso diario durante las dos primeras semanas de su estancia en el país, y también a cubrir un subsidio de treinta pesos mensuales durante un período de medio año a las primeras cincuenta familias que se asentaran en el país. Por último, el gobierno agregó a las funciones de los cónsules mexicanos en el extranjero la de ser agentes de colonización.³⁴

En sus discursos públicos, Obregón a menudo insistió en que México aceptaría a los “buenos inmigrantes”, sin tomar en cuenta su raza.³⁵ En realidad, su política sobre la inmigración, al igual que la de Estados Unidos, Canadá y otros países, se basaba en actitudes racistas y en nociones acerca de la superioridad de la raza blanca. Al igual que en el caso de la política de inmigración del gobierno de Díaz, había una preferencia marcada por los inmigrantes europeos o que tuvieran ascendencia europea. Las autoridades de la Secretaría de Agricultura y Fomento y del Departamento de Trabajo del gobierno de Obregón consideraban pertinente intentar atraer a México una porción de los miles de campesinos y obreros europeos que buscaban migrar a Estados Unidos.³⁶

Por supuesto que los Altkolonier y otros grupos menonitas no eran europeos, sino de ascendencia europea, pero encajaban bien en el tipo de inmigrante –tanto por la cuestión de procedencia u origen como por la de oficio o profesión– que el gobierno consideraba más adecuado para las necesidades del país. A diferencia de los mormones, que establecieron varias colonias en el noroeste de Chihuahua y en el sureste de Sonora durante el porfiriato, los menonitas no eran estadounidenses, sino canadienses. Los pasaportes que los acreditaban cuando arribaron a México los identificaban como ciudadanos de Canadá (y también del Imperio británico). Este hecho hacía aparecer a estos colonos, desde el punto de vista del gobierno, menos problemáticos en lo que se refiere a la seguridad de las zonas fronterizas del norte, a diferencia de los colonos de origen estadounidense.³⁷

Con respecto a la noción de recibir como inmigran-

34 *Diario Oficial*, 14 de febrero de 1921; Luis Aboites Aguilar, *Norte precario: poblamiento y colonización en México, 1760-1940*, pp. 150-151.

35 Moisés González Navarro, *op. cit.*, cap. 2, p. 112.

36 *El Universal*, 17 de marzo y 19 y 23 de mayo de 1922; Linda B. Hall, *Álvaro Obregón: Power and Revolution in Mexico, 1911-1920*, p. 27.

37 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 29, 91.

tes a personas de otras razas, el gobierno mostraba una actitud reticente e incluso hostil. Durante el período en cuestión, la inmigración china constituía la fuente principal de preocupación para el gobierno en este sentido, quizá debido a la hostilidad hacia los chinos que había surgido durante la lucha revolucionaria, así como al fuerte incremento de chinos, particularmente en Baja California.³⁸ De hecho, para ellos la prensa y algunos senadores propusieron restricciones para frenar su llegada. El 26 de septiembre de 1921 el presidente Obregón aprobó una enmienda al tratado de 1899 para detener la inmigración entre los dos países. Únicamente a los chinos que entraban al país con el propósito de realizar transacciones comerciales o de negocios les fue permitido radicar en el país.³⁹ La campaña contra los chinos se incrementó a lo largo del resto de la administración de Obregón y continuó durante el régimen de Plutarco Elías Calles (1924-1928). Calles había mostrado una ferviente actitud antichina en varias ocasiones durante su período como gobernador de Sonora y como secretario de Gobernación en el gobierno de Álvaro Obregón.⁴⁰ La Liga Pro Raza, los Comités Antichinos organizados en los estados del noroeste, así como los gobernadores, senadores y diputados de Baja California, Sonora, Sinaloa, Chihuahua, Coahuila, Tamaulipas y Nayarit hicieron todo lo posible para mantener viva la campaña de propaganda contra los chinos, sobre todo mediante la prensa. La campaña fue particularmente intensa en Sonora, donde culminó en 1931 con la expulsión de los chinos del estado.⁴¹

Los negros, hindúes y gente de color también fueron calificados como inmigrantes “indeseables”. En mayo de 1922 el secretario del Departamento de Agricultura y Fomento emitió una declaración de prensa en que manifestaba que la llegada de colonos de “razas inferiores”, como los chinos, negros e hindúes debería ser evitada. Calles, el secretario de Gobernación, reafirmó esta opinión al declarar que la inmigración de gente de color, en lugar de mejorar la raza, sólo complicaría el problema étnico del país, “de suyo grave”.⁴² En diciembre de 1923 el gobierno de Obregón prohibió la

38 Leo Michael Dambourges Jacques, *The Anti-Chinese Campaigns in Sonora*, pp. 128-159; Evelyn Hu-DeHart, “Immigrants to a Developing Society: The Chinese in Northern Mexico, 1875-1932”, en *Journal of Arizona History*, núm. 21, vol. 3, pp. 300-312.

39 *Diario Oficial*, 25 de noviembre de 1921.

40 *El Universal*, 29 de marzo de 1921.

41 El sentimiento antichino estuvo más difundido en los estados y territorios que en el Distrito Federal, en donde existía una actitud más relajada al respecto. Ver John W. Dye, cónsul estadounidense en Ciudad Juárez, al secretario de Estado, 3 de julio de 1921, en NA, RG 59, 812.43C44; Jean Meyer, Enrique Krauze y Cayetano Reyes, *Estado y sociedad con Calles*. Meyer, pp. 204-208.

42 *El Universal*, 23 de mayo de 1922.

inmigración hindú “debido a sus hábitos y costumbres inmorales”.⁴³ El gobierno también intentó bloquear los intentos para que los negros se asentaran en el país. En febrero de 1925, durante la presidencia de Calles, la Secretaría de Gobernación negó permiso de inmigración a cerca de mil familias negras de Estados Unidos que habían planeado establecerse en Chihuahua.⁴⁴

Gustavo Durón González, autor del libro *Problemas migratorios de México: apuntamientos para su resolución*, fungía como vocero del régimen callista al respecto. “No teniendo nosotros el problema del negro”, comentó Durón González al referirse a un proyecto que el estadounidense J. D. Pettigrew llevaba a cabo en San Luis Potosí en los años 1923 y 1924, “es torpe formarlo artificialmente. Su mezcla con nuestro indio da, por otra parte, un producto a todas luces inferior [...]”⁴⁵

Durante las discusiones con la delegación menonita en México, Obregón se mostró reticente respecto a la cuestión de permitir el establecimiento de escuelas sectarias y la enseñanza en alemán. Consideraba que aunque podría ser conveniente en un principio, con el tiempo los menonitas comprenderían la conveniencia de también incorporar el español a la curricula académica. Cuando los delegados le explicaron las razones para no querer esto, el presidente cedió en el asunto.⁴⁶

El 25 de febrero de 1921 el presidente consintió en otorgar a los Altkolonier el privilegium que acostumbraban pedir a los gobiernos de los países en los que querían asentarse. El documento, que consistía en una carta dirigida a los miembros de la delegación menonita, especificaba las siguientes garantías: 1) exención del servicio militar, 2) liberación de cualquier juramento, 3) libertad religiosa, 4) libertad para establecer sus propias escuelas con sus propios maestros, 5) libertad para administrar sus propiedades según sus propios criterios, así como para establecer sus propios reglamentos al respecto.⁴⁷

43 Moisés González Navarro, *op. cit.*, cap. 2, p. 38.

44 Informe de Frank Weddell, del Departamento de Estado, Washington, D. C., 11 de febrero de 1925, en NA, RG 59, 812.5511/46.

45 Gustavo Durón González, *op. cit.*, p. 100. Durón González consideraba que los franceses, italianos y portugueses serían más adecuados como colonos que los mormones o los menonitas debido a que, en su opinión era más factible su asimilación al resto de los habitantes (*Ibid.*, pp. 8, 74, 89-90, 103).

46 Testimonio de David Rempel, en Martina E. Will, *op. cit.*, p. 46.

47 Carta firmada por Álvaro Obregón y Antonio I. Villarreal, secretario de Agricultura y Fomento, a los representantes de la Old Colony Reinland-Mennonite Church: el reverendo Julius Loeppky, el director Benjamin Goertzen, así como los miembros Cornelius Rempel, Klaas Heide y David Rempel, 25 de febrero de 1921, en Calvin Wall Redekop, *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*, pp. 251- 252. El documento también se encuentra impreso en otras publicaciones. Sobre el acuerdo entre Obregón y

Las garantías otorgadas en este documento eran incompatibles con la Constitución de 1917, sobre todo en relación con la autonomía completa en la administración de las escuelas e iglesias menonitas. Durante una entrevista con el periodista estadounidense James A. Holloman sobre los términos del acuerdo, Obregón aseveró que la exención de los menonitas del servicio militar no constituía un privilegio, puesto que este tipo de exclusión se aplicaba a todos los extranjeros residentes en México. Con respecto a la autorización para que los menonitas administraran sus propias escuelas y enseñaran una curricula académica específica, cuyo contenido era en su mayor parte era religioso, Obregón argumentaba que hasta entonces se había permitido la educación religiosa en algunas escuelas particulares de México. En lo que se refiere a la edificación de iglesias, apuntaba que los menonitas no podrían “adquirir ningún edificio para tal propósito”. No se discutió, sin embargo, la posibilidad de que los menonitas construyeran iglesias por su propia cuenta en los terrenos que habían comprado.⁴⁸

Después de conseguir el privilegium, los Altkolonier continuaron con su búsqueda de terrenos adecuados para establecer una colonia. El 27 de febrero de 1921 la delegación, acompañada por Braniff, salió rumbo a Durango a fin de visitar algunos sitios del estado en los que había terrenos en venta.⁴⁹ Entre tanto, Wiebe, quien había establecido una oficina de bienes raíces en El Paso, Texas, fungía como intermediario entre los jefes Altkolonier y las compañías que tenían interés en vender grandes extensiones de terrenos. La Newmann Investment Company tenía, entre las propiedades que manejaba, la ex hacienda Bustillos, que pertenecía a los herederos de Carlos Zuloaga y que se ubicaba cerca del pueblo de San Antonio de los Arenales (hoy Ciudad Cuauhtémoc), Chihuahua. La empresa del Ferrocarril del Noroeste, que veía el establecimiento de los menonitas en Chihuahua como de mucho beneficio para el futuro de su negocio, proporcionó a Wiebe y a los menonitas encargados de inspeccionar los terrenos un vagón pullman con pasajes gratis para que hicieran el viaje de Canadá a México. Después de visitar la propiedad, los menonitas ofrecieron comprar una porción de 112 mil hectáreas (225 mil acres) de los terrenos de la ex hacienda. La compra se efectuó el 6 de septiembre de 1921 en nombre de dos compañías formadas para tal propósito: la Sociedad Heide, Neufeld y Rein-

los delegados menonitas, véase también *El Universal*, 16 de marzo de 1922.

48 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 49-51.

49 Harry Leonard Sawatzky, *They Sought a Country: Mennonite Colonization in Mexico*, p. 39.

länder, y la Sociedad Rempel, Wall y Reinländer, que habían reunido el dinero de las familias interesadas en asentarse en Chihuahua.⁵⁰

Pedro Zuloaga, el hijo de Carlos Zuloaga, quería aprovecharse de la oportunidad para vender sus propiedades a un buen precio antes de ser obligado a venderlas ante las demandas agrarias en el estado.⁵¹ Los jefes Altkolonier escogieron la región de Bustillos para establecer ahí sus colonias por considerarla adecuada para el tipo de agricultura que ellos habían practicado en Canadá y en Rusia. Los terrenos, cuyo suelo era de tipo aluvial, se ubicaban en una región con un nivel promedio de precipitación mayor a los 400 milímetros. También se encontraban en una zona no muy densamente poblada y cerca de una ruta ferroviaria, la del Ferrocarril del Noroeste.

El trabajo de deslinde de los terrenos lo llevaron a cabo en el otoño de 1921 dos ingenieros mexicanos contratados por Klaus Heide, uno de los dirigentes de las dos compañías de tierras ya mencionadas. Una vez concluido, la tierra comprada se dividió en unidades de 166 acres, ubicadas a lo largo de la calle o avenida central de cada aldea proyectada.

Estas parcelas fueron apartadas para las familias que llegarían según los deseos y necesidades de cada una. Los títulos de propiedad originales se quedaron bajo los nombres de las compañías de tierras menonitas, mismas que a su vez se encargaron de pagar los impuestos al gobierno. Por su parte, los jefes de familia de los inmigrantes recibieron títulos emitidos por las dos compañías. Algunas parcelas fueron apartadas para la construcción de escuelas e iglesias. Por lo general, dos secciones, de 1 280 acres, fueron designadas para servir como pastizales. Una pequeña porción de los terrenos de un lado de cada aldea fue apartada para las familias sin recursos (anwohner). La parte que sobraba se destinó a la expansión de la colonia.⁵² En el verano de 1922 les fue concedido otro privilegium a los Sommerfelder, quienes compraron unas 6 000 hectáreas (doce mil acres, con la opción de compra de cincuenta mil más) de terrenos que pertenecían al banquero chihuahuense David S. Russek, uno de los

herederos de la ex hacienda Santa Clara, que colindaba con el límite norte de la hacienda Bustillos.⁵³

Los Altkolonier que habían decidido migrar inicialmente intentaron vender sus propiedades en bloque. Cuando este procedimiento falló, cada persona las vendió por su propia cuenta. Debido a la recesión en el campo, los precios de venta eran bajos, a pesar de lo cual los Aktkolonier se hicieron de buenos recursos, dado que Wiebe, quien manejaba el proyecto colonizador desde su oficina en El Paso, reportó que existía un fondo de cinco millones de pesos disponibles para cubrir los gastos de traslado de los menonitas desde Canadá hasta Chihuahua.⁵⁴

Para febrero de 1922 un primer grupo ya estaba listo para salir a México. Los emigrantes de Manitoba alquilaron cuatro trenes para transportarse, junto con sus animales de granja, implementos agrícolas y demás enseres, mientras que los de Swift Current, Saskatchewan alquilaron dos trenes adicionales. Del 1 al 11 de marzo los seis trenes partieron rumbo a El Paso.⁵⁵ Una vez que llegaron, los inmigrantes continuaron su viaje por el Ferrocarril del Noroeste hasta su destino final: la estación de San Antonio de los Arenales. Para proteger a los trenes de asaltos de bandoleros, Obregón ordenó al general Juan Andreu Almazán, jefe de operaciones militares en Chihuahua, que se destacara tropa adicional a lo largo de la ruta ferroviaria. Esta precaución fue necesaria en vista de que en el mes anterior, el ex villista Nicolás Rodríguez había atacado en varias ocasiones el Ferrocarril Central entre Ciudad Juárez y Chihuahua. Los Sommerfelder comenzaron a viajar a Chihuahua en octubre y noviembre de aquel año.⁵⁶

Hacia finales de 1922 unos tres mil menonitas se habían establecido en la región de Bustillos. Los trenes de inmigración siguieron llegando de manera esporádica de 1922 a 1925 y algunas familias se dirigieron a las colonias de Bustillos y Santa Clara por su propia cuenta en los años posteriores. Para 1927 casi diez mil menonitas habían llegado a México.⁵⁷

50 Informe del consulado estadounidense en Chihuahua al Departamento de Estado, 22 de octubre de 1921, en NA, RG 59, 812.5541/7.

51 También pudo haber sido un factor en la venta a los menonitas el hecho de que Pedro Zuloaga tenía cierta fascinación por la cultura alemana. Había estudiado física y matemáticas en Alemania y Suiza y hablaba con facilidad inglés, francés y alemán. Ver Armando B. Chávez, *Diccionario de hombres de la Revolución en Chihuahua*, p. 229; Zacarías Márquez Terrazas, *Chihuahuenses ilustres*, pp. 87-88.

52 Calvin Wall Redekop, *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*, pp. 79-80; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 202-204.

53 Cónsul Dye al Departamento de Estado, 20 de septiembre de 1922, en NA, RG 59, 812.5541/16.

54 George T. Summerlin, encargado de negocios estadounidense en México, al Departamento de Estado, 24 de julio de 1922, en NA, RG 59, 812.5541/15; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 46-49.

55 Informe de Stewart al Departamento de Estado, 7 de marzo de 1922, en NA, RG 59, 812.5541/11.

56 Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 48-49; Martina E. Will, *op. cit.*, p. 6.

57 En total, unos 36 trenes fueron contratados para llevar a los menonitas a México. Las cifras con respecto al número de inmigrantes son únicamente aproximaciones, dado que varios menonitas regresaron a Canadá durante este mismo período. Ver Orrie O. Miller, "The Present Mennonite Migration", en *Mennonite Quarterly Review*, 1, 2, 1927, pp. 7-17.

p. 15; Cornelius Krahn, "Old Colony Mennonites", en *Mennonite*

El inicio de la Gran Depresión, junto con los controles más estrictos que el gobierno mexicano aplicó al ingreso de migrantes al país, provocó una disminución sustancial de los proyectos colonizadores de los menonitas en México. El estallido de la Segunda Guerra Mundial y el resurgimiento de la germanofobia detuvieron durante un tiempo la migración menonita a México, y no fue sino hasta los últimos años del conflicto y durante el período de posguerra cuando se emprendieron nuevos proyectos.⁵⁸

Ahora bien, cabe anotar que no todos los menonitas que llegaron a México durante la década de 1920 se establecieron en la región central de Chihuahua. En 1924, un grupo pequeño de los Altkolonier de Hague-Osler compró 1 500 hectáreas (tres mil acres) en el valle de Guatimapé, cerca de Estación Patos (hoy Nuevo Ideal), al noroeste de la ciudad de Durango. A diferencia de los Altkolonier de Manitoba y de Swift Current, la mayoría de los menonitas del grupo de Hague-Osler permaneció en Canadá.⁵⁹

Durante este mismo período, la Mennonite Board of Colonization (Junta Menonita de Colonización) facilitó el establecimiento de unos cuantos menonitas que provenían de Estados Unidos y Rusia en distintos lugares de Chihuahua, Durango y Guanajuato.⁶⁰

Para los colonos menonitas de Chihuahua, los primeros dos o tres años fueron particularmente difíciles. La sequía de 1922 y 1923 hizo que las cosechas fueran bajas en términos de calidad y rendimiento. Los colonos descubrieron que el suelo era demasiado pedregoso y delgado para el cultivo de trigo, que habían sembrado con éxito en Rusia y Canadá. Tuvieron mejores resultados al experimentar con nuevas variedades de cebada, así como con algunos cultivos locales como maíz y frijol. La avena, debido a que era más resistente a la sequía y a las heladas y podría servir para alimentar al ganado, fue uno de los cultivos con los que los menonitas tuvieron más éxito.

De manera gradual, los menonitas adoptaron ciertos implementos y métodos de cultivo de los agricultores mexicanos. Aprendieron, por ejemplo, a utilizar el

Encyclopedia, t. IV, pp. 41-42; Harry Leonard Sawatzky, pp. 49, 62. 58 Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, p. 84.

59 Informes del consulado estadounidense en Durango a la Secretaría de Estado en Washington, 20. C., varias fechas (mayo de 1924-enero de 1925), en NA, RG 59, 812.5541/19,20 y 21; *Ibid.*, pp. 43, 49-52.

60 J. M. Suderman, "Mennonite Colonization Board", en *Mennonite Encyclopedia*, vol. III, p. 617; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 76-83; Martina E. Will, *op. cit.*, p. 29. En 1926 y 1927, otros *Sommerfelder*, después de conseguir un *privilegium* del gobierno de Paraguay, establecieron la colonia Menno en la región del Chaco. Ver Orrie O. Miller, *op. cit.*, pp. 7-17; Walter Quiring, "The Canadian Mennonite Immigration into the Paraguayan Chaco, 1926-27", en *Mennonite Quarterly Review*, núm. 8, vol. 1, pp. 32-42.

palo sembrador para meter los granos de maíz a suficiente profundidad a fin de aprovechar la humedad del subsuelo. Otra técnica, que los menonitas llamaban coppicing, consistía en una serie de procedimientos para sacar el máximo rendimiento del maíz como alimento y como forraje para los animales. Sustituyeron el arado tradicional, moldboard (vertedera), por el de discos, y en lugar de los grandes caballos belgas empezaron a utilizar los más resistentes caballos locales. También comenzaron a emplear algunos materiales de construcción (adobe, por ejemplo) y estilos arquitectónicos más adecuados para el clima de las regiones en que se ubicaban las colonias.⁶¹

Si bien sus vecinos mexicanos los ayudaron a adaptarse a su nuevo medio, las relaciones entre los menonitas y los pobladores locales no eran del todo armoniosas. Casi desde el arribo de los primeros grupos de colonos, los ganaderos mexicanos de las comunidades cercanas dejaban que su ganado pastara en los campos de cultivo de los menonitas, y aunque éstos pusieron cercas de alambre de púas alrededor de sus campos, los ganaderos las cortaron de manera sistemática.⁶² Hubo también varios robos cometidos contra los menonitas, principalmente de dinero y alimentos, y en algunos casos aislados hasta asesinatos y violación de mujeres. En abril de 1921 el gobierno federal envió un piquete de soldados para proteger a los colonos, y aunque los asaltos siguieron, los menonitas, a pesar de su pacifismo, decidieron armarse y salir en persecución de aquellos a quienes creían culpables.

También organizaron patrullas para vigilar las aldeas y sus alrededores durante la noche. A finales de 1929 el gobierno federal empezó a destacar piquetes de soldados en cada aldea. Los oficiales encargados tenían la autoridad para enjuiciar en seguida a las personas acusadas y, si según su criterio, a considerarlas culpables y llevar a cabo su ejecución. La aplicación de esta drástica medida resultó en una disminución notable de los casos de robos y otros actos criminales en contra de los menonitas.⁶³

Además, los migrantes también se vieron envueltos en las tensiones entre los gobiernos federal y estatal con respecto a la reforma agraria. Se esperaba que el gobierno federal cumpliera las expectativas referentes al reparto agrario y a la creación de ejidos en Chihuahua, que habían surgido a lo largo de la lucha armada de 1910-1920, pero no fue del todo así, porque

61 Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 115-120, 133, 246.

62 *Ibid.*, p. 68.

63 Estas medidas de seguridad también se aplicaron en la colonia menonita de Durango a partir de 1933. Ver *Ibid.*, pp. 146-148.

en los terrenos que ocupaban los menonitas radicaban algunos mexicanos que trabajaban anteriormente como aparceros en terrenos de la familia Zuloaga, o que los habían alquilado de alguna forma. Los aparceros y demás campesinos sin tierra se sintieron agraviados por la venta de una porción sustancial de las ex haciendas de Bustillos y Santa Clara a grupos de extranjeros. Consideraban que las personas que tenían más derecho a los terrenos, por haberlos trabajado y por ser los más necesitados, eran ellos mismos.⁶⁴

Por su parte, los menonitas no podían esperar mucho apoyo en el asunto de las autoridades estatales, ya que el gobernador de Chihuahua, Ignacio Enríquez (1920-1924), a diferencia de Obregón, tenía opiniones algo conservadoras con respecto a la reforma agraria. Aunque estaba convencido de que era necesario repartir los terrenos de los grandes latifundios entre los campesinos, se oponía a la idea del ejido. A diferencia de Obregón, Enríquez creía que la solución del problema del campo consistía en mejorar la condición de los habitantes rurales en lugar de traer migrantes de otras regiones de México o del extranjero. El 25 de septiembre de 1921 el gobernador había acordado entregar en forma provisional 7 323 hectáreas a 145 familias de aparceros. No obstante, en diciembre de 1923 esta decisión había tenido que ser revocada a raíz de que la familia Zuloaga ya había hecho la venta de terrenos a los menonitas. Enríquez opinaba que la acción de los Zuloaga constituía un precedente peligroso; temía que los terratenientes imitaran su ejemplo y vendieran sus terrenos a compañías extranjeras para evitar los efectos de la reforma agraria. Así las coas, creía que era mejor, dada la inevitabilidad del reparto agrario, que los terrenos obtenidos de esta manera se quedarán en manos de la población local y no en las de extranjeros.⁶⁵ En julio de 1922 la familia Zuloaga había establecido dos colonias agrícolas en cuyos terrenos se reubicarían los aparceros: Rubio ("Colonia Obregón"), que abarcaba alrededor de diez mil hectáreas, y San Antonio de los Arenales, con 7 500 hectáreas.⁶⁶ No todos los aparceros aceptaron reubicarse; quedaban, además, unas cincuenta familias que insistían en que tenían derechos de propiedad sobre los terrenos de Ojo Caliente, Moyotal (El Moyote), Napavéchic y Arroyo de Dolores. La disputa finalmente se resolvió en agosto de 1924, cuando Obregón y la Comisión Na-

cional Agraria otorgaron a la población de San Antonio de los Arenales cuatro mil hectáreas y a los habitantes de Ojo Caliente, El Moyote, Napavéchic y Arroyo de Dolores 1 476 hectáreas de los terrenos de la familia Zuloaga. El gobierno también ordenó que la familia Zuloaga contribuyera con 10 500 pesos para la reubicación de los residentes de San Antonio de los Arenales y con la realización de mejoras en los terrenos –incluyendo la construcción de una presa en un período de seis meses después de la aprobación de la decisión de la CNA. A pesar de estos acuerdos, los habitantes de la región quedaron resentidos por lo que consideraban una imposición del gobierno federal, que en lugar de promover la reforma agraria, la obstaculizaba.⁶⁷

Los desafíos al privilegium

El 26 diciembre de 1924, a menos de un mes después de haber asumido la presidencia, Calles ordenó la suspensión de los permisos de colonización para los menonitas. En lo sucesivo, todos los menonitas que quisieran entrar al país recibirían el mismo trato que cualquier otro grupo de extranjeros. Esta decisión se debió en gran parte a la influencia de Luis L. León, el secretario de Agricultura y Fomento, quien utilizó argumentos muy parecidos a los del gobernador Enríquez en sus críticas contra la colonización menonita. León también afirmaba que los peones se quedarían como trabajadores asalariados de los menonitas y que éstos, agregaba, nunca se asimilarían a la población mexicana. La suspensión de los permisos de colonización fue seguida en 1925 por otra disposición gubernamental que imponía aranceles sobre todos los bienes de importación y exportación de los menonitas.⁶⁸

La posición de Calles empezó a relajarse a partir de su visita, el 17 de noviembre de 1925, a San Antonio de los Arenales y a otras colonias menonitas. Para entonces, las aldeas establecidas estos grupos habían crecido y contaban ya con numerosas viviendas y edificios, como fue el caso de San Antonio de los Arenales. Las cosechas de aquel año habían sido abundantes; de hecho, fueron las mejores en la historia de las colonias. Calles quedó muy impresionado y elogió la labor de los colonos, quienes aprovecharon la ocasión para pedirle al presidente que revocara la imposición de los aranceles. A su regreso a la capital de la República, Calles accedió a la petición, aunque la medida no fue retroactiva.⁶⁹

64 Summerlin al Departamento de Estado, 29 de marzo de 1922, en NA, RG 59, 812.5541/14; *El Universal*, 29 de marzo de 1922.

65 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 63, 69-71; Luis Aboites Aguilar, *op. cit.*, pp. 170-173.

66 Luis Aboites Aguilar, *op. cit.*, p. 211.

67 Martín E. Will, *op. cit.*, p. 68,

68 Thomas McEnelly, cónsul estadounidense en Chihuahua, al secretario de Estado, 31 de diciembre de 1924, en NA, RG 59, 812.5561m52/1; Gonzalo Durón González, *op. cit.*, pp. 101-102.

69 Dye al secretario de Estado, 18 de enero de 1926, en NA, RG 59, 812.5541/23; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 124-125.

El presidente también aseguró a los menonitas que no estarían sujetos a la serie de leyes promulgadas en 1926 con respecto al cierre de iglesias, la confiscación de propiedades eclesiásticas, así como la vigilancia de las organizaciones religiosas y sus clérigos en general por el gobierno.⁷⁰ Sin embargo, en Chihuahua la situación fue distinta. En 1927, Fernando Orozco, quien había reemplazado al gobernador anterior, Jesús Antonio Almeida, después de un golpe de Estado, utilizó las nuevas leyes como pretexto para junto con el presidente municipal de San Antonio de los Arenales, intentar debilitar el privilegium. Se lanzaron críticas y quejas, por ejemplo, contra las escuelas menonitas porque proporcionaban instrucción religiosa. Se decretó que sólo un panteón sería permitido para cada colonia menonita, en lugar de uno para cada aldea dentro de las colonias. El Waisenamt, que se encargaba de los testamentos de las viudas y huérfanos estaría sujeto a impuestos y multas; se tendría que sacar permiso para la circulación de cualquier vehículo (carros, tractores, camiones, carretas), etcétera. No obstante, después de una reunión entre el gobernador y el Vostehar, o consejo de administradores de las colonias, todos los reglamentos que constituían violaciones del privilegium fueron anulados.⁷¹

Calles había comprendido la importancia económica de los menonitas para el desarrollo del noroeste de Chihuahua, y esto había sido factor determinante en la retención oficial del privilegium. De hecho, la inmigración menonita fue el detonador de la transformación de San Antonio de los Arenales en un importante centro comercial de la región. La cantidad de los recursos colectivos de los menonitas, sus abundantes cosechas y las de los nuevos productores mexicanos de la región convirtieron a San Antonio de los Arenales —que en julio de 1927 fue elevado a la categoría de municipalidad, con el nombre de Cuauhtémoc— en el mercado y punto de distribución de varios productos. Llegaron a establecerse en el pueblo una variedad de empresas y casas comerciales: hoteles, bancos, plantas embotelladoras de refrescos, ferreterías y talleres de refacción, expendios de combustible, etcétera. Con el dinero ganado con la exportación de los productos del campo se importó una variedad de artículos de consumo del centro del país y de Estados Unidos. El

70 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 101-102.

71 La incertidumbre, sin embargo, había provocado el regreso de varios colonos a Canadá.

El retiro de los ahorros por los colonos que salieron y una severa sequía que padeció la región en aquel año (1927) constituyeron duros golpes que amenazaron durante un tiempo la solvencia económica de las colonias. Ver Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 134-138.

mismo fenómeno, aunque en menor escala, ocurrió en el municipio de Nuevo Ideal, en Durango.⁷² Es posible que este factor —el notable desarrollo económico en las áreas en que los menonitas se habían asentado— haya motivado a Calles para que en 1927 permitiera el ingreso al país de un grupo de 2 500 menonitas, que se unieron a la colonia de Bustillos.⁷³

Golpeados por la Gran Depresión, que causó una baja en el precio de los productos agrícolas, los menonitas, a fin de ganar dinero, comenzaron a producir queso —lo que habían aprendido de los mormones. Dado que el queso era un alimento popular en la dieta de los mexicanos, este producto, así como la leche que se vendía para elaborarlo, se convirtió en una importante fuente de ingresos para la economía de las colonias.⁷⁴

Durante la administración del presidente Lázaro Cárdenas (1934- 1940), la cuestión en torno a la legitimidad y conveniencia de mantener el privilegium surgió de nueva cuenta. En diciembre de 1934 se modificó el artículo tercero de la Constitución de 1917. De entonces en adelante, el Estado tendría la responsabilidad de asegurar que se siguieran en todas las escuelas los lineamientos de la educación socialista, y en mayo de 1935 el gobierno federal ordenó el cierre de las escuelas menonitas.⁷⁵

Una delegación integrada por representantes de las colonias menonitas visitó las oficinas del gobernador en Chihuahua y luego el palacio nacional en la ciudad de México, pero no fueron recibidos por Cárdenas. Antes este rechazo, decidieron enviarle una carta en la que manifestaron su queja por la clausura de sus escuelas, hecho que consideraban constituía una violación al privilegium otorgado por el gobierno de Obregón. Dado que el mantenimiento de su propia autoridad sobre sus escuelas era esencial para la preservación de su identidad étnica y religiosa, los delegados también declararon en la carta que si no se reabrían las escuelas, los menonitas tendrían que “buscar otro lugar de refugio”.⁷⁶ La idea de regresar a Canadá ganaba cada vez más adeptos, por lo que los jefes de la Iglesia en-

72 Luis Aboites Aguilar, *op. cit.*, p. 257; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 126-127.

73 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 92-93.

74 Calvin Wall Redekop, *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*, pp. 88-89; Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 139-142.

75 Mensaje del presidente de la República al magisterio nacional con motivo del Día del Maestro, 15 de mayo de 1935, en Cárdenas, 1978, 1:165; Redekop, *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*, p. 163; Victoria Lerner, *La educación socialista*, pp. 83-105.

76 Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, p. 151.

viaron delegados para investigar la posibilidad de comprar terrenos en ese país.

Sabían que en caso de regresar a Canadá tendrían que prestar el servicio militar y sus hijos acudir a las escuelas seculares de las provincias.⁷⁷ Durante unos meses, los menonitas y sus jefes discutieron las opciones. Finalmente, en diciembre de 1935, después de una reunión entre el presidente y el reverendo Johann P. Wall (uno de los delegados menonitas que había viajado a la capital), Cárdenas dio órdenes al secretario de Educación para que las autoridades regionales de Chihuahua en este ramo permitieran la reapertura de las escuelas menonitas. Al tomar esta decisión, el presidente hizo hincapié en la necesidad de respetar las garantías que originalmente Obregón había dado a la comunidad menonita. No obstante, las escuelas permanecieron cerradas hasta junio del año siguiente (1936), situación que se corrigió cuando Cárdenas envió un recordatorio a los funcionarios chihuahuenses para que acataran la orden presidencial.⁷⁸

Cuando Obregón otorgó el *privilegium* a los menonitas había guardado la esperanza de que este grupo de inmigrantes algún día se integrara a la sociedad mexicana. No advirtió, y en general la población de México no lo ha advertido aún, el hecho de que fue precisamente para mantener su identidad étnico-religiosa que los grupos de menonitas conservadores y tradicionales migraron a México. Como se ha comentado, en el proceso de establecer sus colonias en México los menonitas vieron la conveniencia de adoptar cambios en sus prácticas de cultivo tradicionales, así como en la construcción de sus casas, pero en términos de su verdadera identidad cultural (idioma, modo de vida, redes familiares, etcétera; es decir, todos los ingredientes esenciales de la etnicidad), los menonitas permanecieron alejados y aislados con respecto al resto de la población. De la misma manera en que habían rechazado la enseñanza del inglés en sus comunidades de Canadá, resistieron la del español en las escuelas que administraban en sus colonias de México. También se oponían a matrimonios entre los miembros de su grupo y los mexicanos.⁷⁹

La creciente urbanización de las regiones en que los menonitas se encuentran ha provocado, a lo largo de las décadas desde su llegada a México, ciertos cam-

bios en sus actitudes tradicionales sobre una variedad importante de temas. Al mismo tiempo, las fuerzas de la modernización, junto con el estrechamiento de los lazos entre las comunidades menonitas y la sociedad mexicana en general han conducido a que los propios menonitas demanden un liderazgo más sofisticado en sus congregaciones. También exigen un tipo y nivel de educación para sus hijos que les proporcione, no sólo más oportunidades, sino también una perspectiva mucho más amplia para poder juzgar y tomar decisiones en el mundo actual.⁸⁰

Conclusiones

Desde los inicios de su desarrollo como pueblo, los menonitas habían recurrido a la migración como una manera de conservar la identidad e integridad étnico-religiosa del grupo. Las razones para las sucesivas migraciones menonitas variaron según la época y las circunstancias. En un principio, la persecución religiosa constituía el motivo por el cual los anabaptistas buscaron refugio en el campo y en otros lugares alejados. Con el tiempo, no sólo la marginación religiosa sino también la económica se convirtió en la fuerza motriz de la reubicación progresiva de los menonitas holandeses hasta su llegada a América del Norte. El control gubernamental sobre la educación en las distintas provincias de Canadá constituyó el motivo principal para las migraciones menonitas a México. En general, los grupos más conservadores y tradicionales entre los menonitas de Canadá fueron los que decidieron emigrar a México para seguir conservando sus antiguas prácticas y modos de vida. Los que optaron por quedarse fueron los grupos de tendencias más liberales, los que estaban dispuestos a adaptarse a las nuevas condiciones. De hecho, las divisiones entre los grupos liberales y conservadores habían comenzado a surgir desde la década de 1880. A pesar de los problemas inherentes al *privilegium* que Obregón otorgó a los Altkolonier y Sommerfelder, la propuesta de colonización menonita fue atractiva para los propósitos de desarrollo nacional del gobierno mexicano durante el período posrevolucionario. Sin embargo, la visión y el entusiasmo que el gobierno de Obregón tenía con respecto a las posibilidades de la inmigración menonita no fueron compartidos por el gobernador de Chihuahua ni por los sectores del estado que abogaban en favor del reparto agrario y la formación de ejidos, quienes veían el establecimiento de los menonitas en el país como una imposición del gobierno federal y como un obstáculo al

77 Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 104-105.

78 Lázaro Cárdenas, "Decreto núm. 6-330, del 19 de diciembre de 1935", en Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, p. 154; Martina E. Will, *op. cit.*, p. 106.

79 Harry Leonard Sawatzky, *op. cit.*, pp. 323-329; Calvin Wall Redekop, *Mennonite Society*, p. 324; Martina E. Will, *op. cit.*, pp. 93-94.

80 Calvin Wall Redekop, *Mennonite Society*, pp. 168, 179.

proceso de la reforma revolucionaria.

Sea como fuere, para mediados de la década de 1920 la situación en torno a las colonias menonitas había cambiado. Aunque Calles en un principio intentó impedir la llegada de más menonitas al país, después de ver con sus propios ojos el desarrollo de las colonias no pudo negar los beneficios que habían aportado al desarrollo de la región, y hacia el final de su régimen no sólo levantó los aranceles que su gobierno había impuesto a estos inmigrantes, sino que comenzó a relajar los controles en su ingreso al país. Las aportaciones de las colonias menonitas al desarrollo se volvieron todavía más evidentes con el crecimiento de San Antonio de los Arenales (Cuauhtémoc) y su transformación en un centro comercial importante del noroeste de Chihuahua. Calles también excluyó a los menonitas de la aplicación de los nuevos controles gubernamentales sobre las instituciones religiosas y sus clérigos, aunque la situación fue distinta en Chihuahua, donde tuvieron que enfrentar los intentos de las autoridades estatales y locales de quitarles las libertades que se planteaban en el privilegium.

Durante el sexenio de Cárdenas el cuestionamiento de la legitimidad del privilegium con respecto a la administración de las escuelas menonitas tuvo un desenlace semejante. Aunque Cárdenas no era el tipo de persona que daba marcha atrás sobre alguna decisión tomada, en el caso particular de las escuelas menonitas optó por respetar el acuerdo que había hecho Obregón. Es probable que Cárdenas haya considerado, al igual que Calles, que era mejor ejercer cierta flexibilidad, con la idea de que, con el tiempo, los asuntos serían resueltos a su propia manera. El caso de la migración menonita a México plantea varios interrogantes en torno a las políticas de inmigración nacionales, así como en relación con sus implicaciones para el desarrollo —no sólo económico sino también sociocultural— de los países que las adoptan. La experiencia de México con los menonitas nos muestra que a pesar de las dificultades y los problemas que han surgido, a la larga han servido para fortalecer y enriquecer la nación en lugar de debilitarla.

Referencias

Archivos

AHGE, SREM Archivo Histórico Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, D. F.

NA, RG 59, 812.00 United States, Department of Sta-

te, Record Group 59, file 812.00, Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of Mexico, 1910-1929, Microcopy 274, National Archives and Records Service, Washington, D. C.

Periódicos

Diario Oficial de la Federación, México, DF.

Manitoba Free Press, Winnipeg, Manitoba.

El Universal, México, DF.

Winnipeg Tribune, Winnipeg, Manitoba.

Bibliografía

Aboites Aguilar, Luis, Norte precario: poblamiento y colonización en México, 1760-1940. México, El Colegio de México, 1995.

Bainton, Roland H., The Reformation of the Sixteenth Century. Boston, Beacon Press, 1952.

Bassols Batalla, Narciso, El pensamiento político de Álvaro Obregón. México, Impresiones Modernas, 1967.

Cárdenas, Lázaro, Palabras y documentos públicos de Lázaro Cárdenas, 3 vols. México, Siglo XXI, 1978.

Correll, Ernst, "Mennonite Immigration into Manitoba", en Mennonite Quarterly Review, 11, 3, 1937, pp. 196-227.

———, "Canadian Agricultural Records on Mennonite Settlements, 1875-1877", en Mennonite Quarterly Review, 21, 1, 1947, pp. 34-46.

Crous, Ernst, "Privilegium", en Mennonite Encyclopedia, 4 vols., 1955-1959; reimpresso en Hillsboro (Kan.) por la Mennonite Brethren Publishing House, 1969-1973, IV:220.

Chávez, Armando B., Diccionario de hombres de la Revolución en Chihuahua. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez / Meridiano 107 Editores, 1990.

De la Peña, Moisés T., "Problemas demográficos y agrarios", en Problemas agrícolas e industriales de México, 2, 3-4, 1950, pp. 9-327.

Driedger, Leo, "Impelled Group Migration: Minority

- Struggle to Maintain Institutional Completeness", en *International Migration Review*, 7, 3, 1973, pp. 257-269.
- Durón González, Gustavo, *Problemas migratorios de México: apuntamientos para su resolución*. México, Talleres de la Cámara de Diputados, 1925.
- Francis, Emerich K., "The Russian Mennonites: From Religion to Ethnic Group", en *American Journal of Sociology*, 54, 1948, pp. 101-107.
- , "The Mennonite Commonwealth in Russia, 1789-1914: A Sociological Interpretation", en *Mennonite Quarterly Review*, 25, 1951, pp. 173-182.
- , "The Manitoba School Problem", en *Mennonite Quarterly Review*, 27, 3, 1953, pp. 204-237.
- , *In Search of Utopia: The Mennonites in Manitoba*. Altona (Manitoba), D. W. Friesen, 1955.
- Fretz, J. Winfield, "Farming", en *Mennonite Encyclopedia*, 1969-1973, vol. II, pp. 307-309.
- González Navarro, Moisés, *Población y sociedad en México, 1900-1970*, 2 vols. México, Universidad Autónoma de México, 1974.
- Hall, Linda B., *Álvaro Obregón: Power and Revolution in Mexico, 1911-1920*. College Station (Texas), Texas A&M University Press, 1981.
- Hu-Dehart, Evelyn, "Immigrants to a Developing Society: The Chinese in Northern Mexico, 1875-1932", en *Journal of Arizona History*, 21, 3, 1980, pp. 275-312.
- Jacques, Leo Michael Dambourges, *The Anti-Chinese Campaigns in Sonora*, tesis doctoral. Arizona, University of Arizona, 1974.
- Koop, P. Albert, "Some Economic Aspects of Mennonite Migration: with Special Emphasis on the 1870s Migration from Russia to North America", en *Mennonite Quarterly Review*, 55, 2, 1981, pp. 143-156.
- Krahn, Cornelius, "Manitoba", en *Mennonite Encyclopedia*, 1969-1973a, vol. III, p. 461.
- , "Old Colony Mennonites", en *Mennonite Encyclopedia*, 1969-1973b, vol. IV, pp. 38-42.
- Leibbrandt, Georg, "The Emigration of the German Mennonites from Russia to the United States and Canada, 1873-1880", en *Mennonite Quarterly Review*, 6, 4, 1932, pp. 205-226., parte 1, y 7, 1, 1933, pp. 5-41 parte 2.
- Lerner, Victoria, *La educación socialista*. México, El Colegio de México, 1979.
- Manitoba, Historic Resources Branch, *Mennonite Settlement: The Eastand West Reserves*, 3a ed. Winnipeg, HRB, 1997.
- Márquez Terrazas, Zacarías, *Chihuahuenses ilustres*. Chihuahua, Imprenta Camino, 1990.
- Meyer, Jean, Enrique Krauze y Cayetano Reyes, *Estado y sociedad con Calles*. México, El Colegio de México, 1977.
- Miller, Orrie O., "The Present Mennonite Migration", en *Mennonite Quarterly Review*, 1, 2, 1927, pp. 7-17.
- Morton, W. L., "Manitoba Schools and Canadian Nationality, 1890- 1923", en Craig Brown, ed., *Minorities, Schools, and Politics*. Toronto, University of Toronto Press, 1969, pp. 10-18.
- Penner, Horst, "The Anabaptists and Mennonites of East Prussia", en *Mennonite Quarterly Review*, 22, vol. 4, 1948, pp. 212-225.
- , "West Prussian Mennonites through Four Centuries", en *Mennonite Quarterly Review*, 23, vol. 4, 1949, pp. 232-245.
- Quiring, Walter, "The Canadian Mennonite Immigration into the Paraguayan Chaco, 1926-27", en *Mennonite Quarterly Review*, 8, 1, 1934, pp. 32-42.
- Redekop, Calvin Wall, "The Old Colony: An Analysis of Group Survival", en *Mennonite Quarterly Review*, 40, 3, 1966, pp. 204-211.
- , *Old Colony Mennonites: Dilemmas of Ethnic Minority Life*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1969.
- Redekop, Calvin Wall, "Religion and Society: A State within a Church", en *Mennonite Quarterly Review*, 47, 4, 1973, pp. 339-357.
- , *Mennonite Society*. Baltimore / Londres, Johns Hopkins University Press, 1989.
- Sawatzky, Harry Leonard, *They Sought a Country: Mennonite Colonization in Mexico*. Berkeley, California,

University of California Press, 1971.

Suderman, J. M., "Mennonite Colonization Board", en Mennonite Encyclopedia, 1969-1973, vol. III, p. 617.

Teichroew, Allan, "World War One and the Mennonite Migration to Canada to Avoid the Draft", en Mennonite Quarterly Review, 45, 3, 1971, pp. 219-249.

Troeltsch, Ernst, The Social Teaching of the Christian Churches, 2 vols. Nueva York, Harper & Brothers, 1960.

Will, Martina E., The Old Colony Mennonite Colonization of Chihuahua and the Obregón Administration's Vision for the Nation, tesis de maestría. San Diego, California, University of California, 1993.

Willms, A. M., "Conscription 1917", en Carl Berger, ed., Conscription 1917. Toronto, University of Toronto Press, s.f., pp. 1-14.

“El tren a Burdeos”

Cuento de Marguerite Duras¹

Una vez tuve dieciséis años. A esa edad todavía tenía aspecto de niña. Era al volver de Saigón, después del amante chino, en un tren nocturno, el tren de Burdeos, hacia 1930. Yo estaba allí con mi familia, mis dos hermanos y mi madre. Creo que había dos o tres personas más en el vagón de tercera clase con ocho asientos, y también había un hombre joven enfrente mío que me miraba. Debía de tener treinta años. Debía de ser verano. Yo siempre llevaba estos vestidos claros de las colonias y los pies desnudos en unas sandalias. No tenía sueño. Este hombre me hacía preguntas sobre mi familia, y yo le contaba cómo se vivía en las colonias, las lluvias, el calor, las verandas, la diferencia con Francia, las caminatas por los bosques, y el bachillerato que iba a pasar aquel año, cosas así, de conversación habitual en un tren, cuando uno desembucha toda su historia y la de su familia. Y luego, de golpe, nos dimos cuenta de que todo el mundo dormía. Mi madre y mis hermanos se habían dormido muy deprisa tras salir de Burdeos. Yo hablaba bajo para no despertarlos. Si me hubieran oído contar las historias de la familia, me habrían prohibido hacerlo con gritos, amenazas y chillidos. Hablar así bajo, con el hombre a solas, había adormecido a los otros tres o cuatro pasajeros del vagón. Con lo cual este hombre y yo éramos los únicos que quedábamos despiertos, y de ese modo empezó todo en el mismo momento, exacta y brutalmente de una sola mirada. En aquella época, no se decía nada de estas cosas, sobre todo en tales circunstancias.

De repente, no pudimos hablarnos más. No pudimos, tampoco, mirarnos más, nos quedamos sin fuerzas, fulminados. Soy yo la que dije que debíamos dormir para no estar demasiado cansados a la mañana siguiente, al llegar a París. Él estaba junto a la puerta, apagó la luz. Entre él y yo había un asiento vacío. Me estiré sobre la banqueta, doblé las piernas y cerré los ojos. Oí que abrían la puerta, salió y volvió con una manta de tren que extendió encima mío. Abrí los ojos para sonreírle y darle las gracias. Él dijo: “Por la noche, en los trenes, apagan la calefacción y de madru-

gada hace frío". Me quedé dormida. Me desperté por su mano dulce y cálida sobre mis piernas, las estiraba muy lentamente y trataba de subir hacia mi cuerpo. Abrí los ojos apenas. Vi que miraba a la gente del vagón, que la vigilaba, que tenía miedo. En un movimiento muy lento, avancé mi cuerpo hacia él. Puse mis pies contra él. Se los di. Él los cogió. Con los ojos cerrados seguía todos sus movimientos. Al principio eran lentos, luego empezaron a ser cada vez más retardados, contenidos hasta el final, el abandono al goce, tan difícil de soportar como si hubiera gritado.

Hubo un largo momento en que no ocurrió nada, salvo el ruido del tren. Se puso a ir más deprisa y el ruido se hizo ensordecedor. Luego, de nuevo, resultó soportable. Su mano llegó sobre mí. Era salvaje, estaba todavía caliente, tenía miedo. La guardé en la mía. Luego la solté, y la dejé hacer.

El ruido del tren volvió. La mano se retiró, se quedó lejos de mí durante un largo rato, ya no me acuerdo, debí caer dormida.

Volvió. Acaricia el cuerpo entero y luego acaricia los senos, el vientre, las caderas, en una especie de humor, de dulzura a veces exasperada por el deseo que vuelve. Se detiene a saltos. Está sobre el sexo, temblorosa, dispuesta a morder, ardiente de nuevo. Y luego se va. Razona, sienta la cabeza, se pone amable para decir adiós a la niña. Alrededor de la mano, el ruido del tren. Alrededor del tren, la noche. El silencio de los pasillos en el ruido del tren. Las paradas que despiertan. Bajó durante la noche. En París, cuando abrí los ojos, su asiento estaba vacío.

Final del juego

Julio Cortázar

Con Leticia y Holanda íbamos a jugar a las vías del Central Argentino los días de calor, esperando que mamá y tía Ruth empezaran su siesta para escaparnos por la puerta blanca. Mamá y tía Ruth estaban siempre cansadas después de lavar la loza, sobre todo cuando Holanda y yo secábamos los platos porque entonces había discusiones, cucharitas por el suelo, frases que sólo nosotras entendíamos, y en general un ambiente en donde el olor a grasa, los maullidos de José y la oscuridad de la cocina acababan en una violentísima pelea y el consiguiente desparramo. Holanda se especializaba en armar esta clase de líos, por ejemplo dejando caer un vaso ya lavado en el tacho del agua sucia, o recordando como al pasar que en la casa de las de Loza había dos sirvientas para todo servicio. Yo usaba otros sistemas, prefería insinuarle a tía Ruth que se le iban a paspar las manos si seguía fregando cacerolas en vez de dedicarse a las copas o los platos, que era precisamente lo que le gustaba lavar a mamá, con lo cual las enfrentaba sordamente en una lucha de ventaja por la cosa fácil. El recurso heroico, si los consejos y las largas recordaciones familiares empezaban a saturarnos, era volcar agua hirviendo en el lomo del gato. Es una gran mentira eso del gato escaldado, salvo que haya que tomar al pie de la letra la referencia al agua fría; porque de la caliente José no se alejaba nunca, y hasta parecía ofrecerse, pobre animalito, a que le volcáramos media taza de agua a cien grados o poco menos, bastante menos probablemente porque nunca se le caía el pelo. La cosa es que ardía Troya, y en la confusión coronada por el espléndido si bemol de tía Ruth y la carrera de mamá en busca del bastón de los castigos, Holanda y yo nos perdíamos en la galería cubierta, hacia las piezas vacías del fondo donde Leticia nos esperaba leyendo a *Ponson du Terrail*, lectura inexplicable.

Por lo regular mamá nos perseguía un buen trecho, pero las ganas de rompernos la cabeza se le pasaban con gran rapidez y al final (habíamos trancado la puerta y le pedíamos perdón con emocionantes partes teatrales) se cansaba y se iba, repitiendo la misma frase:

SILBATOS Y PALABRAS

-Acabarán en la calle, estas mal nacidas.

Donde acabábamos era en las vías del Central Argentino, cuando la casa quedaba en silencio y veíamos al gato tenderse bajo el limonero para hacer también él su siesta perfumada y zumbante de avispas. Abríamos despacio la puerta blanca, y al cerrarla otra vez era como un viento, una libertad que nos tomaba de las manos, de todo el cuerpo y nos lanzaba hacia adelante. Entonces corríamos buscando impulso para trepar de un envión al breve talud del ferrocarril, y encaramadas sobre el mundo contemplábamos silenciosas nuestro reino.

Nuestro reino era así: una gran curva de las vías acababa su comba justo frente a los fondos de nuestra casa. No había más que el balasto, los durmientes y la doble vía, pasto ralo y estúpido entre los pedazos de adoquín donde la mica, el cuarzo y el feldespato —que son los componentes del granito— brillaban como diamantes legítimos contra el sol de las dos de la tarde. Cuando nos agachábamos a tocar las vías (sin perder tiempo porque hubiera sido peligroso quedarse mucho ahí, no tanto por los trenes como por los de casa si nos llegaban a ver) nos subía a la cara el fuego de las piedras, y al pararnos contra el viento del río era un calor mojado pegándose a las mejillas y las orejas. Nos gustaba flexionar las piernas y bajar, subir, bajar otra vez, entrando en una y otra zona de calor, estudiándonos las caras para apreciar la transpiración, con lo cual al rato éramos una sopa. Y siempre callada, mirando al fondo de las vías, o el río al otro lado, el pedacito de río color café con leche.

Después de esta primera inspección del reino bajábamos el talud y nos metíamos en la mala sombra de los sauces pegados a la tapia de nuestra casa, donde se abría la puerta blanca. Ahí estaba la capital del reino, la ciudad silvestre y la central de nuestro juego. La primera en iniciar el juego era Leticia, la más feliz de las tres y la más privilegiada. Leticia no tenía que secar los platos ni hacer las camas, podía pasarse el día leyendo o pegando figuritas, y de noche la dejaban quedarse hasta más tarde si lo pedía, aparte de la pieza solamente para ella, el caldo de hueso y toda clase de ventajas. Poco a poco se había ido aprovechando de los privilegios, y desde el verano anterior dirigía el juego, yo creo que en realidad dirigía el reino, por lo menos se adelantaba a decir las cosas y Holanda y yo aceptábamos sin protestar, casi contentas. Es probable que las largas conferencias de mamá sobre cómo debíamos portarnos con Leticia hubieran hecho su efecto, o simplemente que la queríamos bastante y no nos molestaba que fuese la jefa. Lástima que no te-

nía aspecto para jefa, era la más baja de las tres, y tan flaca. Holanda era flaca, y yo nunca pesé más de cincuenta kilos, pero Leticia era la más flaca de las tres, y para peor una de esas flacuras que se ven de fuera, en el pescuezo y las orejas. Tal vez el endurecimiento de la espalda la hacía parecer más flaca, como casi no podía mover la cabeza a los lados daba la impresión de una tabla de planchar parada, de esas forradas de género blanco como había en casa de las de Loza. Una tabla de planchar con la parte más ancha para arriba, parada contra la pared. Y nos dirigía.

La satisfacción más profunda era imaginarme que mamá o tía Ruth se enteraran un día del juego. Si llegaban a enterarse del juego se iba a armar una meresunda increíble. El si bemol y los desmayos, las inmensas protestas de devoción y sacrificio malamente recompensados, el amontonamiento de invocaciones a los castigos más célebres, para rematar con el anuncio de nuestros destinos, que consistían en que las tres terminaríamos en la calle. Esto último siempre nos había dejado perplejas, porque terminar en la calle nos parecía bastante normal.

Primero Leticia nos sorteaba. Usábamos piedritas escondidas en la mano, contar hasta veintiuno, cualquier sistema. Si usábamos el de contar hasta veintiuno, imaginábamos dos o tres chicas más y las incluíamos en la cuenta para evitar trampas. Si una de ellas salía veintiuna, la sacábamos del grupo y sorteábamos de nuevo, hasta que nos tocaba a una de nosotras. Entonces Holanda y yo levantábamos la piedra y abríamos la caja de los ornamentos. Suponiendo que Holanda hubiese ganado, Leticia y yo escogíamos los ornamentos. El juego marcaba dos formas: estatuas y actitudes. Las actitudes no requerían ornamentos pero sí mucha expresividad: para la envidia mostrar los dientes, crisar las manos y arreglárselas de modo de tener un aire amarillo. Para la caridad el ideal era un rostro angélico, con los ojos vueltos al cielo, mientras las manos ofrecían algo —un trapo, una pelota, una rama de sauce— a un pobre huerfanito invisible. La vergüenza y el miedo eran fáciles de hacer; el rencor y los celos exigían estudios más detenidos. Los ornamentos se destinaban casi todos a las estatuas, donde reinaba una libertad absoluta. Para que una estatua resultara, había que pensar bien cada detalle de la indumentaria. El juego marcaba que la elegida no podía tomar parte en la selección; las dos restantes debatían el asunto y aplicaban luego los ornamentos. La elegida debía inventar su estatua aprovechando lo que le habían puesto, y el juego era así mucho más complicado y excitante porque a veces había alianzas contra, y

la víctima se veía ataviada con ornamentos que no le iban para nada; de su viveza dependía entonces que inventara una buena estatua. Por lo general cuando el juego marcaba actitudes la elegida salía bien parada pero hubo veces en que las estatuas fueron fracasos horribles.

Lo que cuento empezó vaya a saber cuando, pero las cosas cambiaron el día en que el primer papelito cayó del tren. Por supuesto que las actitudes y las estatuas no eran para nosotras mismas, porque nos hubiéramos cansado enseguida. El juego marcaba que la elegida debía colocarse al pie del talud, saliendo de la sombra de los sauces, y esperar el tren de las dos y ocho que venía del Tigre. A esa altura de Palermo los trenes pasaban bastante rápido, y no nos daba vergüenza hacer la estatua o la actitud. Casi no veíamos a la gente de las ventanillas pero con el tiempo llegamos a tener práctica y sabíamos que algunos pasajeros esperaban vernos. Un señor de pelo blanco y anteojos de carey sacaba la cabeza por la ventanilla y saludaba a la estatua o la actitud con el pañuelo. Los chicos que volvían del colegio sentados en los estribos gritaban cosas al pasar, pero algunos se quedaban serios mirándonos. En realidad la estatua o la actitud no veía nada, por el esfuerzo de mantenerse inmóvil, pero las otras dos bajo los sauces analizaban con gran detalle el buen éxito o la indiferencia producidos. Fue un martes cuando cayó el papelito, al pasar el segundo coche. Cayó muy cerca de Holanda, que ese día era la maldicencia, y rebotó hasta mí. Era un papelito muy doblado y sujeto a una tuerca. Con letra de varón y bastante mala, decía: "Muy lindas las estatuas. Viajo en la tercera ventanilla del segundo coche. Ariel B.". Nos pareció un poco seco, con todo ese trabajo de atarle la tuerca y tirarlo, pero nos encantó. Sorteamos para saber quien se la quedaría, y me lo gané. Al otro día ninguna quería jugar para poder ver cómo era Ariel B., pero temimos que interpretara mal nuestra interrupción, de manera que sorteamos y ganó Leticia. Nos alegramos mucho con Holanda porque Leticia era muy buena como estatua, pobre criatura. La parálisis no se notaba estando quieta, y ella era capaz de gestos de una enorme nobleza. Como actitudes elegía siempre la generosidad, la piedad, el sacrificio y el renunciamento. Como estatuas buscaba el estilo de la Venus de la sala que tía Ruth llamaba la Venus del Nilo. Por eso le elegimos ornamentos especiales para que Ariel se llevara una buena impresión. Le pusimos un pedazo de terciopelo verde a manera de túnica, y una corona de sauce en el pelo. Como andábamos de manga corta, el efecto griego era grande. Leticia se ensayó un rato a la sombra,

y decidimos que nosotras nos asomaríamos también y saludaríamos a Ariel con discreción pero muy amables.

Leticia estuvo magnífica, no se le movía ni un dedo cuando llegó el tren. Como no podía girar la cabeza la echaba para atrás, juntando los brazos al cuerpo casi como si le faltaran; aparte el verde de la túnica, era como mirar la Venus del Nilo. En la tercera ventanilla vimos a un muchacho de rulos rubios y ojos claros que nos hizo una gran sonrisa al descubrir que Holanda y yo lo saludábamos. El tren lo llevó en un segundo, pero eran las cuatro y media y todavía discutíamos si vestía de oscuro, si llevaba corbata roja y si era odioso o simpático. El jueves yo hice la actitud del desaliento, y recibimos otro papelito que decía: "Las tres me gustan mucho, Ariel". Ahora él sacaba la cabeza y un brazo por la ventanilla y nos saludaba riendo. Le calculamos dieciocho años (seguras de que no tenía más de dieciséis) y convivimos en que volvía diariamente de algún colegio inglés. Lo más seguro de todo era el colegio inglés, no podíamos aceptar un incorporado cualquiera. Se veía que Ariel era muy bien.

Paso que Holanda tuvo la suerte increíble de ganar tres días seguidos. Superándose, hizo las actitudes del desengaño y el latrocinio, y una estatua difícilísima de bailarina. Al otro día gané yo, y después de nuevo, cuando estaba haciendo la actitud del horror, recibí casi en la nariz un papelito de Ariel que al principio no entendimos: "La más linda es la más haragana". Leticia fue la última en darse cuenta, la vimos que se ponía colorada y se iba aun lado, y Holanda y yo nos miramos con un poco de rabia. Lo primero que se nos ocurrió sentenciar fue que Ariel era un idiota, pero no podíamos decirle eso a Leticia, pobre ángel, con su sensibilidad y la cruz que llevaba encima. Ella no dijo nada, pero pareció entender que el papelito era suyo y se lo guardó. Ese día volvimos bastante calladas a casa, y por la noche no jugamos juntas. En la mesa Leticia estuvo muy alegre, le brillaban los ojos, y mamá miró una o dos veces a tía Ruth como poniéndola de testigo de su propia alegría. En aquellos días estaban ensayando un nuevo tratamiento fortificante para Leticia, y por lo visto era una maravilla lo bien que le sentaba.

Antes de dormirnos, Holanda y yo hablamos del asunto. No nos molestaba el papelito de Ariel, desde un tren andando las cosas se ven como se ven, pero nos parecía que Leticia se estaba aprovechando demasiado de su ventaja sobre nosotras. Sabíamos que no le íbamos a decir nada, y que en una casa donde hay alguien con algún defecto físico y mucho orgullo, todos juegan a ignorarlo empezando por el enfermo, o más bien se hacen los que no saben que el otro sabe. Pero

SILBATOS Y PALABRAS

tampoco había que exagerar y la forma en que Leticia se había portado en la mesa, o su manera de guardarse el papelito, era demasiado. Esa noche yo volví a soñar mis pesadillas con trenes, anduve de madrugada por enormes playas ferroviarias cubiertas de vías llenas de empalmes, viendo a distancia las luces rojas de locomotoras que venían, calculando con angustia si el tren pasaría a mi izquierda, y a la vez amenazada por la posible llegada de un rápido a mi espalda o –lo que era peor– que a último momento uno de los trenes tomara uno de los desvíos y se me viniera encima. Pero de mañana me olvidé porque Leticia amaneció muy adolorida y tuvimos que ayudarla a vestirse. Nos pareció que estaba un poco arrepentida de lo de ayer y fuimos muy buenas con ella, diciéndole que esto le pasaba por andar demasiado, y que tal vez lo mejor sería que se quedara leyendo en su cuarto. Ella no dijo nada pero vino a almorzar a la mesa, y a las preguntas de mamá contestó que ya estaba muy bien y que casi no le dolía la espalda. Se lo decía y nos miraba.

Esa tarde gané yo, pero en ese momento me vino un no sé qué y le dije a Leticia que le dejaba mi lugar, claro que sin darle a entender por qué. Ya que el otro la prefería, que la mirara hasta cansarse. Como el juego marcaba estatua, le elegimos cosas sencillas para no complicarle la vida, y ella inventó una especie de princesa china, con aire vergonzoso, mirando al suelo y juntando las manos como hacen las princesas chinas. Cuando pasó el tren, Holanda se puso de espaldas bajo los sauces pero yo miré y vi que Ariel no tenía ojos más que para Leticia. La siguió mirando hasta que el tren se perdió en la curva, y Leticia estaba inmóvil y no sabía que él acababa de mirarla así. Pero cuando vino a descansar bajo los sauces vimos que sí sabía, y que le hubiera gustado seguir con los ornamentos toda la tarde, toda la noche.

El miércoles sorteamos entre Holanda y yo porque Leticia nos dijo que era justo que ella se saliera. Ganó Holanda con su suerte maldita, pero la carta de Ariel cayó de mi lado. Cuando la levanté tuve el impulso de dársela a Leticia que no decía nada, pero pensé que tampoco era cosa de complacerle todos los gustos, y la abrí despacio. Ariel anunciaba que al otro día iba a bajarse en la estación vecina y que vendría por el terraplén para charlar un rato. Todo estaba terriblemente escrito, pero la frase final era hermosa: “Saludo a las tres estatuas muy atentamente”. La firma parecía un garabato aunque se notaba la personalidad.

Mientras le quitábamos los ornamentos a Holanda, Leticia me miró una o dos veces. Yo les había leído el mensaje y nadie hizo comentarios, lo que resultaba

molesto porque al fin y al cabo Ariel iba a venir y había que pensar en esa novedad y decidir algo. Si en casa se enteraban, o por desgracia a alguna de las de Loza le daba por espiarnos, con lo envidiosas que eran esas enanas, seguro que se iba a armar la meresunda. Además que era muy raro quedarnos calladas con una cosa así, sin mirarnos casi mientras guardábamos los ornamentos y volvíamos por la puerta blanca.

Tía Ruth nos pidió a Holanda y a mí que bajáramos a José, se llevó a Leticia para hacerle el tratamiento, y por fin pudimos desahogarnos tranquilas. Nos parecía maravilloso que viniera Ariel, nunca habíamos tenido un amigo así, a nuestro primo Tito no lo contábamos, un tilingo que juntaba figuritas y creía en la Primera Comunión. Estábamos nerviosísimas con la expectativa y José pagó el pato, pobre ángel. Holanda fue más valiente y sacó el tema de Leticia. Yo no sabía qué pensar, de un lado me parecía horrible que se enterara, pero también era justo que las cosas se aclararan porque nadie tiene por qué perjudicarse a causa de otro. Lo que yo hubiera querido es que Leticia no sufriera, bastante cruz tenía encima y ahora con el nuevo tratamiento y tantas cosas.

A la noche mamá se extrañó de vernos tan calladas y dijo qué milagro, si nos habían comido la lengua los ratones, después miró a tía Ruth y las dos pensaron seguro que habíamos hecho alguna gorda y que nos remordía la conciencia.

Leticia comió muy poco y dijo que estaba dolorida, que la dejaran ir a su cuarto a leer *Rocambole*. Holanda le dio el brazo aunque ella no quería mucho, y yo me puse a tejer, que es una cosa que me viene cuando estoy nerviosa. Dos veces pensé ir al cuarto de Leticia, no me explicaba qué hacían esas dos ahí solas, pero Holanda volvió con aire de gran importancia y se quedó a mi lado sin hablar hasta que mamá y tía Ruth levantaron la mesa. “Ella no va a ir mañana. Escribió una carta y dijo que si él pregunta mucho, que se la demos”. Entornando el bolsillo de la blusa me hizo ver un sobre violeta. Después nos llamaron para secar los platos, y esa noche nos dormimos casi enseguida por todas las emociones y el cansancio de bañar a José.

Al otro día me tocó a mí salir de compras al mercado y en toda la mañana no vi a Leticia que seguía en su cuarto. Antes que llamaran a la mesa entré un momento y la encontré al lado de la ventana, con muchas almohadas y el tomo noveno de *Rocambole*. Se veía que estaba mal pero se puso a reír y me contó de una abeja que no encontraba salida y de un sueño cómico que había tenido. Yo le dije que era una lástima que no fuera a venir a los sauces, pero me parecía tan

difícil decírselo bien. “Si querés podemos explicarle a Ariel que estabas descompuesta”, le propuse, pero ella decía que no y se quedaba callada. Yo insistí un poco en que viniera, y al final me animé y le dije que no tuviese miedo, poniéndole como ejemplo que el verdadero cariño no conoce barreras y otras ideas preciosas que habíamos aprendido en *El tesoro de la juventud*, pero era cada vez más difícil decirle nada porque ella miraba la ventana y parecía como si fuera a ponerse a llorar. Al final me fui diciendo que mamá me precisaba. El almuerzo duró días, y Holanda se ganó un sopapo de tía Ruth por salpicar el mantel con tuco. Ni me acuerdo de cómo secamos los platos, de repente estábamos en los sauces y las dos nos abrazábamos llenas de felicidad y nada celosas una de otra. Holanda me explicó todo lo que teníamos que decir sobre nuestros estudios para que Ariel se llevara una buena impresión, porque los del secundario desprecian a las chicas que no han hecho más que la primaria y solamente estudian corte y repujado al aceite. Cuando pasó el tren de las dos y ocho Ariel sacó los brazos con entusiasmo, y con nuestros pañuelos estampados le hicimos señas de bienvenida. Unos veinte minutos después lo vimos llegar por el terraplén, y era más alto de lo que pensábamos y todo de gris.

Bien no me acuerdo de lo que hablamos al principio, él era bastante tímido a pesar de haber venido y los papelitos, y decía cosas muy pensadas. Casi enseguida nos elogió mucho las estatuas y las actitudes y preguntó cómo nos llamábamos y por qué faltaba la tercera. Holanda explicó que Leticia no había podido venir, y él dijo que era una lástima y que Leticia le parecía un nombre precioso. Después nos contó cosas del Industrial, que por desgracia no era un colegio inglés, y quiso saber si le mostraríamos los ornamentos. Holanda levantó la piedra y le hicimos ver las cosas. A él parecían interesarle mucho, y varias veces tomó alguno de los ornamentos y dijo: “Éste lo llevaba Leticia un día”, o “Éste fue para la estatua oriental”, con lo que quería decir la princesa china. Nos sentamos a la sombra de un sauce y él estaba contento pero distraído, se veía que sólo se quedaba de bien educado. Holanda me miró dos o tres veces cuando la conversación decaía, y eso nos hizo mucho mal a las dos, nos dio deseos de irnos o que Ariel no hubiese venido nunca. Él pregunto otra vez si Leticia estaba enferma, y Holanda me miró y yo creí que iba a decirle, pero en cambio contestó que Leticia no había podido venir. Con un ramita Ariel dibujaba cuerpos geométricos en la tierra, y de cuando en cuando miraba la puerta blanca y nosotras sabíamos lo que estaba pensando, por eso Holanda hizo bien

en sacar el sobre violeta y alcanzárselo, y él se quedó sorprendido con el sobre en la mano, después se puso muy colorado mientras le explicábamos que eso se lo mandaba Leticia, y se guardó la carta en el bolsillo de adentro del saco sin querer leerla delante de nosotras. Casi enseguida dijo que había tenido un gran placer y que estaba encantado de haber venido, pero su mano era blanca y antipática de modo que fue mejor que la visita se acabara, aunque más tarde no hicimos más que pensar en sus ojos grises y en esa manera triste que tenía de sonreír. También nos acordamos de cómo se había despedido diciendo: “Hasta siempre”, una forma que nunca habíamos oído en casa y que nos pareció tan divina y poética. Todo se lo contamos a Leticia que nos estaba esperando debajo del limonero del patio, y yo hubiese querido preguntarle qué decía su carta pero me dio no sé qué porque ella había cerrado el sobre antes de confiárselo a Holanda, así que no le dije nada y solamente le contamos cómo era Ariel y cuántas veces había preguntado por ella. Esto no era nada fácil de decírselo porque era una cosa linda y mala a la vez, nos dábamos cuenta que Leticia se sentía muy feliz y al mismo tiempo estaba casi llorando, hasta que nos fuimos diciendo que tía Ruth nos precisaba y la dejamos mirando las avispa del limonero.

Cuando íbamos a dormirnos esa noche Holanda me dijo: “Vas a ver que desde mañana se acaba el juego”. Pero se equivocaba aunque no por mucho, y al otro día Leticia nos hizo una seña convenida en el momento del postre. Nos fuimos a lavar la loza bastante asombradas y con un poco de rabia, porque eso era una desvergüenza de Leticia y no estaba bien. Ella nos esperaba en la puerta y casi nos morimos de miedo cuando al llegar a los sauces vimos que sacaba del bolsillo el collar de perlas de mamá y todos los anillos, hasta el grande con rubí de tía Ruth. Si las de Loza espiaban y nos veían con las alhajas, seguro que mamá iba a saberlo enseguida y que nos mataría, enanas asquerosas. Pero Leticia no estaba asustada y dijo que si algo sucedía ella era la única responsable. “Quisiera que me dejaran hoy a mí”, agregó sin mirarnos. Nosotras sacamos enseguida los ornamentos, de golpe queríamos ser tan buenas con Leticia, darle todos los gustos y eso que en el fondo nos quedaba un poco de encono. Como el juego marcaba estatua, le elegimos cosas preciosas que iban bien con las alhajas, muchas plumas de pavo real para sujetar en el pelo, una piel que de lejos parecía un zorro plateado, y un velo rosa que ella se puso como un turbante. La vimos que pensaba, ensayando la estatua pero sin moverse, y cuando el tren apareció en la curva fue a ponerse al pie del

talud con todas las alhajas que brillaban al sol. Levantó los brazos como si en vez de una estatua fuera a hacer una actitud y con las manos señaló el cielo mientras echaba la cabeza hacia atrás (que era lo único que podía hacer, pobre) y doblaba el cuerpo hasta darnos miedo. Nos pareció maravillosa, la estatua más regia que había hecho nunca, y entonces vimos a Ariel que la miraba, salido de la ventanilla la miraba solamente a ella, girando la cabeza y mirándola sin vernos a nosotros hasta que el tren se lo llevó de golpe. No sé por qué las dos corrimos al mismo tiempo a sostener a Leticia, que estaba con los ojos cerrados y grandes lagrimones por toda la cara. Nos rechazó sin enojo, pero la ayudamos a esconder las alhajas en el bolsillo, y se fue sola a casa mientras guardábamos por última vez los ornamentos en su caja. Casi sabíamos lo que iba a suceder, pero lo mismo al otro día fuimos las dos a los sauces, después que tía Ruth nos exigió silencio absoluto para no molestar a Leticia que estaba dolorida y quería dormir. Cuando llegó el tren vimos sin ninguna sorpresa la tercera ventanilla vacía, y mientras nos sonreíamos entre aliviadas y furiosas, imaginamos a Ariel viajando del otro lado del coche, quieto en su asiento, mirando hacia el río con sus ojos grises.

Cuento tomado del libro:

J. J. Arreola, J. Benet, *et. al. Vidas sobre railes. Cuentos de Trenes*. España, Páginas de Espuma, 2000, pp. 13-28. (Colección Narrativa Breve).

Para leer sobre trenes... recomendaciones.

Trenes nocturnos, de Bárbara Woods

Esta novela, cuyo título original es *Night trains*, fue editada en español por Editorial Mondadori en el año 2003.

Se trata de trenes de la noche, de trenes oscuros que pasan por la pequeña ciudad polaca de Sofía, en medio de una fuerte oscuridad que será aún mayor cuando lleguen a su destino, ya que se dirigen a Auschwitz.

Algunos en Sofía lo saben, como el doctor Jan Szukalski y su ayudante, la doctora Maria Duszynska. También el joven soldado Hans Kepler, que es incapaz de soportar su "trabajo" en el campo de la muerte, y los guerrilleros que actúan en los alrededores de la ciudad... Aunque poco pueden hacer, sí lo intentan.

Jan y Maria lo harán de una manera muy original: provocarán una falsa epidemia de tifus que aleje a los alemanes, pero engañarlos y ocultar el secreto de la conspiración no será nada fácil...

Trenes nocturnos es una historia de heroísmos ocultos, de conductas humanas conducidas hasta los límites de su grandeza o su abyección, de amores que fructifican o se desgarran. Es una obra que puede leerse como apasionante novela de sentimientos o como una apología del ser humano, capaz también de lo sublime, como un recordatorio de los horrores de la ocupación y, sobre todo, como una llamada a la esperanza.



Acceso ferroviario en el tramo de Almería, España¹

El Ministerio de Fomento de España ha adjudicado a la empresa Intecsa-Inarsa la redacción del estudio informativo para el nuevo acceso ferroviario al puerto de Almería. Esta actuación es complementaria a la operación de integración del ferrocarril en la ciudad andaluza, en desarrollo mediante el correspondiente convenio entre Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Almería.

El 23 de mayo pasado, se anunció que el objeto del estudio, cuyo presupuesto de adjudicación asciende a 300 000 euros, es la definición, análisis y comparación de las distintas alternativas de trazado que puedan plantearse para la conexión y reapertura al tráfico ferroviario del puerto de Almería.

En el documento deberán recogerse todas las soluciones que hayan sido presentadas hasta la fecha, así como otras nuevas que puedan plantearse, teniendo en cuenta sus repercusiones técnicas y administrativas.

Principales condicionantes del proyecto

Las alternativas tendrán en cuenta especialmente los siguientes aspectos:

¹ Tomado de *Tele Prensa*. Periódico digital de Granada

En el caso de soluciones que impliquen obras subterráneas, se analizarán especialmente las repercusiones hidrogeológicas y de ejecución de la obra, así como su coordinación con la ejecución de un parking subterráneo en las cercanías del parque Almadrabillas. Para ello será necesaria la realización de campañas de campo geotécnicas, detalladas y estudios hidrogeológicos.

Para soluciones o tramos en superficie, se contemplarán los condicionantes técnicos, urbanísticos y jurídico-administrativos que suponen para su compatibilidad con la futura glorieta de la avenida Cabo de Gata.

Se buscará la máxima permeabilidad transversal peatonal y se liberará el espacio ferroviario situado entre la estación actual y el Puerto para ordenar la red viaria actual y crear espacios libres.

La ejecución de las obras deberá compatibilizarse con la mínima afección a la circulación rodada del entorno, uno de los principales nodos de la ciudad.

Máxima compatibilidad con la solución en desarrollo para la integración de las instalaciones ferroviarias y de la futura estación deprimida, así como para las previsiones de desarrollo urbanístico del entorno.

Se analizará, desde el punto de vista de la funcionalidad ferroviaria, la repercusión que tiene la conexión al puerto con las previsiones de llegada de las líneas de alta velocidad.

Estudio de necesidades de posibles instalaciones de apoyo al tráfico de mercancías al puerto.

Además de la redacción del correspondiente estudio informativo, mediante este contrato se deberá realizar la tramitación administrativa completa de la solución que definitivamente se considere óptima, para alcanzar los trámites de información pública y audiencia a las administraciones y su posterior aprobación definitiva.

Antecedentes

El puerto de Almería dispuso, hasta hace unos años, de un ramal de conexión entre la estación ferroviaria y sus instalaciones, que quedó interrumpido a finales de la década de 1980.

La restitución del tráfico ferroviario se considera de vital importancia para los intereses económicos del puerto, potenciando su capacidad y el tránsito de mercancías portuarias.

Tanto el Plan General de Ordenación Urbano como la propia Autoridad Portuaria han planteado diferentes soluciones para recuperar la continuidad del acceso ferroviario tanto en superficie como soterrado, que se habrán de comparar y analizar según criterios económicos, funcionales, urbanísticos y medioambientales.

Ferrocarril Suburbano

de la Zona Metropolitana del Valle de México¹

El Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México o tren suburbano es un proyecto del gobierno Federal de México para crear un sistema de ferrocarriles de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México.²

El proyecto incluye tres sistemas con una longitud de 242 kilómetros. Para lograr esta extensión se emplearán vías férreas existentes y el derecho de vía propiedad del gobierno Federal en el Valle de México. En él participan los gobiernos Federal, del Distrito Federal y Estado de México, y municipales de la Zona Metropolitana del Valle de México. La línea principal del sistema 1 (Buenavista-Cuautitlán) fue inaugurada el 1 de junio de 2008.³

Ferrocarril eléctrico México-Querétaro

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes plantea en 1978 la construcción del primer ferrocarril eléctrico mexicano de vía doble alimentado por catenaria. A partir de un estudio elaborado por la dependencia gubernamental se determinó que la ruta Ciudad de México-Querétaro era la más viable de electrificar debido a su alta afluencia de pasajeros y de carga, topografía casi carente de pendiente y localización estratégica en el centro del país.⁴

En 1979 como parte de los trabajos de construcción el gobierno mexicano incluye dentro del proyecto participación japonesa, inglesa y francesa. Las locomotoras empleadas fueron diseñadas y armadas por la compañía General Electric en el estado mexicano de Aguascalientes entre 1980 y 1982.⁵ El modelo de locomotoras fue denominado General Electric E60-C2.⁶

1 Este artículo fue tomado del sitio web de la empresa Ferrocarriles Suburbanos de México, S.A. de C.V. y del sitio web de la empresa Construcción y Auxiliares de Ferrocarriles, S. A.

2 Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Ferrocarril Suburbano. Características". México, SCT, 2004. Consultado el 19 de mayo de 2008.

3 *Idem.*

4 Javier Delgado; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, *Ciudad-región y transporte en el México Central: un largo camino de rupturas y continuidades*. México, Plaza y Valdés Editores / UNAM, pp. 142-143. (Colección Ciudad y Región).

5 *Idem.*

6 Harold Geissenheimer, Rail Commentary Transnet, núm 97. Free

Hacia 1983 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes decide suspender el proyecto debido a cambios en el trazo de las rutas y las políticas de operación. En 1986 se reinicia la electrificación únicamente con la participación del personal técnico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México y la compañía francesa Société Francaise d'Etudes et de R alisations Ferroviaires (Sofrerail), hoy SYSTRA, S. A.⁷

El 14 de febrero de 1994 fueron inaugurados los viajes regulares entre las estaciones Buenavista (ciudad de México)-Querétaro (Querétaro).

En 1996, Ernesto Zedillo Ponce de León, presidente de México de 1994 a 2000, desincorpora del Estado a la empresa paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México y se dan por finalizadas las operaciones de transporte de pasajeros en todo el país. En años posteriores a la privatización se crearon tres rutas de transporte de pasajeros para fines turísticos: el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (Chepe), el Tequila Express y el Expreso Maya.⁸

Proyectos sin concretar

En el año 2000, para el norponiente de la ciudad de México y sus límites con el Estado de México se propusieron diversos proyectos que tenían como meta satisfacer la demanda de transporte de pasajeros, pero ninguno logr  concretarse, a pesar de lo cual sirvieron para sentar las bases para el actual proyecto de trenes suburbanos.

Los trenes radiales

En 1990 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboró estudios de factibilidad técnica y económica para la construcción de un sistema de trenes rápidos en la zona metropolitana del Valle de México. El objetivo principal de este sistema consistiría en agilizar el transporte de los residentes de la periferia que trabajan en la ciudad de México, Las rutas que se propusieron fueron: Buenavista (ciudad de México)-Pachuca (Hidalgo), Martín Carrera (ciudad de México)-Apan (Hidalgo), Observatorio (ciudad de México)-Coatepec (Estado de México)-Ixtlapantongo (Estado de México)

Congress Foundation (the new electric railway journal), 9 de marzo de 2002. Consultado el 4 de junio de 2008.

7 Javier Delgado, Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, *op. cit.*

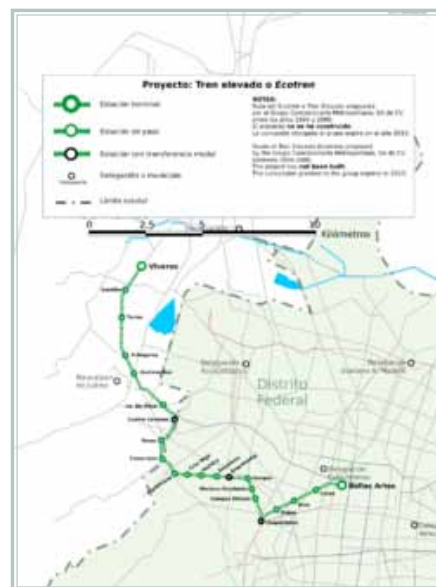
8 Ferrocarril Chihuahua-Pacífico, "Chepe: Presentación". Chihuahua, México, Ferrocarril Mexicano, 2005. Consultado el 27 de febrero de 2008; Tequila Express, "Historia del tequila express 'La leyenda'", Jalisco, México, Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Guadalajara, 2005. Consultado el 27 de febrero de 2008, y Expreso Maya, " Qu n es Expreso Maya?". Yucatán, México, Expreso Maya 2007. Consultado el 27 de febrero de 2008.

y La Paz (Estado de México)-Amecameca (Estado de México)-Cuautla (Morelos). Todas ellas con conexión al Metro de la ciudad de México.⁹

El 13 de marzo de 1998 en la sesión plenaria de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, jefe de gobierno del Distrito Federal de 1997 a 1999; César Camacho Quiroz, gobernador del Estado de México de 1995 a 1999 y Carlos Rojas Gutiérrez, secretario de Desarrollo Social del gobierno federal de 1993 a 1998, firmaron el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. Uno de los objetivos de este programa fue establecer las condiciones en el ámbito territorial para mejorar los niveles de calidad de vida de la población metropolitana además de mejorar la accesibilidad y movilidad espacial de la población. Para lograr este objetivo de nueva cuenta se propuso la construcción de un arco ferroviario de trenes radiales que dispondría de los derechos de vía en desuso: Buenavista-Tizayuca (vía México-Pachuca y Veracruz); Martín Carrera-Otumba (antigua vía a Veracruz); México-Chalco (vía México-Cuautla) y Los Reyes-Otumba (ferrocarril de Texcoco).

El programa indicó que no existían proyectos ejecutivos ni programas de ejecución en el mediano plazo y el Programa de Obras del Distrito Federal consideró su ejecución en el año 2000.¹⁰

El Ecotren



9 Delgado, Javier; Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, *op. cit.*

10 Secretaría de Desarrollo Social, "Programa de ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México". Ciudad de México, Secretaría de Desarrollo Social, 13 de marzo de 1988. Consultado el 2 de abril de 2008.

La ruta del Ecotren fue una propuesta del Grupo Concesionario Metropolitano, de los años 1994 al 2000.

En febrero de 1991 el Departamento del Distrito Federal, mediante la Coordinación General de Transportes, solicitó a las empresas Matra, DB Magnetbahn GmbH y Eurotren Monoviga, que presentaran ofertas para la construcción de un sistema férreo de vía doble con una longitud de 20 kilómetros.¹¹ Después de realizar una serie de estudios, desde 1989, las autoridades de la ciudad de México concluyeron que un moderno sistema de ferrocarriles podría solucionar el saturado tránsito vehicular de la zona norponiente de la ciudad.¹²

En mayo de 1992, la empresa española Eurotren Monoviga entregó a las autoridades del Departamento del Distrito Federal el estudio para la construcción del tren elevado Valle Dorado-Cuatro Caminos-Monumento a la Madre. Los gobiernos del Departamento del Distrito Federal y el Estado de México emitieron la Declaratoria de Utilidad Pública en noviembre de 1992 y el 5 de abril de 1993 se emitió la licitación pública internacional para su construcción.¹³

En 1992 el Departamento del Distrito Federal nombró a la zona residencial de Polanco, ubicada en la Delegación Miguel Hidalgo, como una Zona Especial de Desarrollo (ZEDEC), a fin de detener la expansión desmedida de las inmobiliarias, la congestión urbana y el deterioro de la calidad de vida. Uno de los proyectos de mejoramiento del transporte público que se consideró entonces fue la construcción de un sistema de transporte masivo que atendiera la demanda entre la ciudad de México y el Estado de México. El sistema a implementarse en la zona era el tren elevado Valle Dorado-Cuatro Caminos-Monumento a la Madre. El proyecto comenzó a ser llamado tren elevado o tren ecológico (Ecotren) debido a que sustituiría a cerca de 158 000 viajes-vehículo, evitando así el consumo de hidrocarburos.¹⁴

El Ecotren partiría de un costado del Palacio de Bellas Artes, en el centro histórico de la ciudad de México, hacia la colonia Valle de Santa Mónica, en el municipio de Tlalnepantla, Estado de México. El 15 de noviembre de 1994, a fin de llevar a cabo la construcción del Ecotren, el Departamento del Distrito Federal y el gobierno

del Estado de México otorgaron la concesión, por un período de 18 años y ocho meses, al Grupo Concesionario Metropolitano, integrado por las compañías Grupo Tribasa, Bombardier-Concarril, Rioboó y Grupo Mexicano de Desarrollo, SAB.¹⁵ Al término de este intervalo de tiempo la administración del Ecotren pasaría al Departamento del Distrito Federal.¹⁶ La ruta tendría una extensión de 20.3 kilómetros y 18 estaciones.¹⁷

Ante la falta de noticias al respecto, los vecinos de Polanco comenzaron a realizar una serie de movilizaciones para solicitar información detallada sobre el proyecto. El Departamento del Distrito Federal presentó un estudio de impacto ambiental el cuál fue cuestionado por los vecinos de la zona. Esto provocó una serie de manifestaciones en contra del proyecto, mediante boletines, comunicados, declaraciones a la prensa, marchas, plantones, cierre de calles y avisos a las autoridades de la Ciudad de México. Paulatinamente buscaron el apoyo de otras colonias circunvecinas y afectadas por el proyecto. En el Estado de México, en el municipio de Tlalnepantla, la situación fue similar. Los habitantes de la zona declararon estar preocupados por el impacto urbano desfavorable que podría traer el Ecotren¹⁸ y ejercieron tal presión que el tema tomó un carácter político y en diciembre de 1994 se discutió en la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.¹⁹

Hacia 1996 el Sistema de Transporte Colectivo presentó un proyecto alternativo al Ecotren en su Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros 1996 horizonte 2003. En este proyecto la ruta del Ecotren era reemplazada por la línea 11 del metro, institución que se haría cargo de su administración y operación.²⁰

En 1997, ya con el estatus de Gobierno del Distrito Federal y sin la administración directa de la Presidencia de la República, el proyecto fue promovido en la ad-

11 Paloma Díaz-Jares, "Eurotrén monoviga", en *ABC*. Madrid, España, 2 de marzo de 1991, p. 80.

12 Paloma Díaz-Jares, "De cierre: Sonia Litz", en *ABC*. Madrid, España, 8 de enero de 1989, p. 78.

13 Paloma Díaz-Jares, "Eurotrén monoviga", en *ABC*. Madrid, 13 de abril de 1993, p. 54.

14 Miguel Ángel Aguilar, César Cisneros, Eduardo Nivón, "Cultura y territorio", en *Diversidad*, t. 2, *Aproximaciones a la cultura en la metrópoli*. México, Plaza y Valdés Editores / Universidad Autónoma Metropolitana, pp. 76-82.

15 Gobierno del Estado de México, "Licencias y concesiones". Estado de México, Portal de transparencia del gobierno del Estado de México, 6 de marzo de 2009. Consultado el 16 de diciembre de 2009.

16 Miguel Ángel Aguilar, César Cisneros, Eduardo Nivón, *op. cit.*

17 Claudia Guerrero, "Inicia en mayo el Ecotren", en *Reforma*. México, 10 de diciembre de 1996; Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal, "Avisos (Tren Elevado-Ecotren)", en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, núm. 52, 1 de julio de 2003. Ciudad de México, Gobierno del Distrito Federal, 1996, p. 102. http://www.consejeria.df.gob.mx/uploads/gacetas/julio03_1_52.pdf. Consultado el 13 de diciembre de 2008.

18 Miguel Ángel Aguilar, César Cisneros y Eduardo Nivón, "Cultura y territorio", en *Diversidad*, t. 2, *Aproximaciones a la cultura en la metrópoli*. México, Plaza y Valdés Editores / Universidad Autónoma Metropolitana. pp. 76-82.

19 *Idem*.

20 Sistema de Transporte Colectivo (21 de febrero de 2001), "Red al año 2009". Ciudad de México, Sistema de Transporte Colectivo. Consultado el 7 de abril de 2008.

ministración de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, jefe de gobierno del Distrito Federal, de 1997 a 1999, por el arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal (1997-2000).²¹

Después de varias modificaciones a la ruta original los gobiernos del Distrito Federal y Estado de México analizaron revocar la concesión otorgada y proceder jurídicamente contra el Grupo Concesionario Metropolitano, entre junio y octubre del 2001, por incumplimiento de la obra. El consorcio adjudicó a causas ajenas al grupo el no iniciar la obra en el tiempo establecido.²² En 2005 Grupo Tribasa cambió su nombre por el de Promotora y Operadora de Infraestructura, S. A. de C. V., pero a pesar de ese cambio conserva su participación del 50 % dentro del Grupo Concesionario Metropolitano para la construcción del Ecotren. La concesión continúa vigente y expira en el año 2013.²³

Ruta El Rosario-Cuautitlán

Otro proyecto sin ejecutar fue el llamado corredor El Rosario-Cuautitlán, que fue promovido por Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México de 1999 a 2005. Se reutilizaría un tramo de vía proveniente de la colonia Tacuba con dirección norte hacia la colonia San Rafael en el municipio de Tlalnepantla, Estado de México. El proyecto fue súbitamente cancelado sin dar a conocer a la opinión pública los motivos.²⁴

Previamente, en el Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros 1996 horizonte 2020, creado por el Sistema de Transporte Colectivo, se denominó a un tramo de este proyecto como línea C, misma que tampoco fue construida.²⁵

En 1997 el gobierno Federal propuso la creación de un tren suburbano sobre el derecho de vía del antiguo ferrocarril a Cuernavaca. Esta ruta tendría 24 kilómetros entre la Av. Ejército Nacional y la colonia Pedregal de San Nicolás.

21 Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Xochimilco, "Estudios Metropolitanos-Roberto Eibenschutz Hartman". Ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana, 29 de junio de 2007. Consultado el 20 de febrero de 2008.

22 Rebeca Jiménez Jacinto, "Revocarán concesión de tren elevado". Ciudad de México, *El Universal*, 5 de marzo de 2001. Consultado el 20 febrero de 2008, y Juan Portilla, *Analizan suspender concesión de Ecotren*. México, *Reforma*, 19 de octubre de 2001.

23 Promotora y Operadora de Infraestructura, PINFRA, 27 de abril de 2006). "Estados financieros consolidados y dictamen de los auditores 2005", 27 de abril de 2006, p. 35. <http://www.pinfra.com.mx/dictamen2005.pdf>. Consultado el 16 de diciembre de 2009.

24 Mariel Ibarra y Lilián Cruz (25 de agosto de 2005). "Enlazan a Metro y nuevo tren", en *Reforma*. México, 25 de agosto de 2005.

25 Sistema de Transporte Colectivo, "Red al año 2020". Ciudad de México, Sistema de Transporte Colectivo, 22 de febrero e 2001. Consultado el 7 de abril de 2008.

Un nuevo proyecto: el ferrocarril suburbano



Red del ferrocarril suburbano propuesta por el gobierno federal.



Exterior de la estación terminal Buenavista

Se planeó con conexión con 4 líneas del metro y transportaría diariamente a 42 000 pasajeros.²⁶

En 1999, el ingeniero Óscar Santiago Corzo Cruz, entonces director de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, planteó la posibilidad

26 Roser Majoral Moliné, "¿Planeación del transporte a gestión fragmentada de la movilidad en la ciudad de México?", en *Territorios y sociedades: diferentes dimensiones de análisis (Actas del III simposio de planificación y desarrollo del territorio, una mirada a América Latina y Europa)*. Barcelona, Edicions Universitat, p. 99.

de construir una red de ferrocarriles suburbanos en los 242 kilómetros de red férrea del Valle de México. La red contaría con tres sistemas troncales: de la antigua estación de ferrocarriles de Buenavista en la ciudad de México al municipio mexiquense de Cuautitlán; del municipio de Ecatepec al municipio de Naucalpan, ambos en el Estado de México, y del municipio mexiquense de La Paz al Bosque de San Juan de Aragón en la ciudad de México. Los dos últimos itinerarios cruzarían por la estación Buenavista. Cada sistema troncal contaría con ramales para atender la demanda en los municipios aledaños: Nextlalpan, Tecámac, San Juan Teotihuacán, Texcoco y Chalco.²⁷

El funcionario destacó que el proyecto del tren elevado o Ecotren requería de la expropiación de predios y la creación de nuevos derechos de vía. El proyecto del ferrocarril suburbano no requería esas medidas, ya que se emplearía derecho de vía propiedad del gobierno federal. Además, el ferrocarril suburbano estaría dirigido hacia sectores de la población de ingresos bajos. En su primera etapa daría servicio a 465 mil pasajeros en 27 kilómetros entre la antigua estación de ferrocarriles de Buenavista y el municipio mexiquense de Cuautitlán.²⁸



Vicente Fox Quesada, Andrés Manuel López Obrador y Arturo Montiel Rojas, durante la firma del convenio para la construcción del ferrocarril suburbano (11 de junio de 2003)

En el año 2000, cuando Vicente Fox Quesada llega a la Presidencia de México, las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes propusieron de nueva cuenta crear una red de ferrocarriles suburbanos que atendiera la demanda de transporte de la zona metropolitana del Valle de México.²⁹

27 Erika Hernández, "Proponen ferrocarril suburbano: aprovecharán vías para transporte masivo", en *Reforma*. México, 16 de marzo de 1999.

28 *Idem*.

29 Ricardo del Toro Flores, "Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México", Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC. México, 4 de diciembre de 2006. Consultado el 1 de diciembre de 2007.

En junio de 2001, Víctor Flores Morales, secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, dio a conocer a los medios de comunicación que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizaba estudios de factibilidad para la construcción de un ferrocarril suburbano en la zona norte del Distrito Federal. Declaró que el ferrocarril permitiría agilizar el transporte de pasajeros en la zona, además de representar una ruta alterna al Metro de la Ciudad de México. Una de las terminales estaría ubicada en la antigua terminal de trenes de Buenavista y contaría con 15 trenes en servicio.³⁰

Tras una serie de discusiones y acuerdos entre el gobierno federal y los gobiernos locales del Distrito Federal y el Estado de México,³¹ se decidió construir el primer sistema de ferrocarriles suburbanos con base, en gran parte, en el proyecto de trenes radiales propuesto en 1998.³² El 11 de junio de 2003, en la antigua estación de trenes de Buenavista, Vicente Fox Quesada, presidente de México de 2000 a 2006, asistió a la firma del convenio de colaboración suscrito entre Pedro Cerisola y Weber, secretario de Comunicaciones y Transportes de 2000 a 2006; Andrés Manuel López Obrador, jefe de gobierno del Distrito Federal de 2000 a 2005 y Arturo Montiel Rojas, gobernador del Estado de México de 1999 a 2005, para la construcción del proyecto Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México.³³

El proyecto buscó reactivar el antiguo sistema ferroviario y mejorar el bienestar social de los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México mediante el ahorro en tiempo de transporte, la disminución del congestionamiento vial, la contaminación ambiental y el excesivo consumo de energéticos. Se aprovecharían los 242 kilómetros de vías existentes en la zona, distribuidos en tres sistemas troncales y líneas de menor densidad. Los tres sistemas troncales serían: Buenavista-Cuautitlán-Huehuetoca, Ecatepec-Naucalpan y San Juan de Aragón-Los Reyes. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes contrató al Banco

30 Carlos Velasco, "Estudian un proyecto para construir tren suburbano", en *El Universal*. México, 8 de junio de 2001. Consultado el 2 de abril de 2008.

31 Fabiola Cancino, "Retrasa SCT obras de tren suburbano", en *El Universal*. México, 31 de agosto de 2002. Consultado el 2 de abril de 2008.

32 Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, "Valle de México: Suburban Rail System (ZMVM)", en *Beasain (Gipuzkoa)*, 24 de agosto de 2005. España, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A. Consultado el 29 de enero de 2008.

33 Carmen Cobos González, "Proyecto del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México". México, Presidencia de la República Mexicana 2000-2006, 2005. Consultado el 29 de enero de 2008.

LOS TRENES DE HOY

Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC (Banos, SNC) como agente financiero a fin de realizar la estructuración del financiamiento, la organización de las licitaciones, los estudios de análisis de factibilidad y el desarrollo del sistema ferroviario. La estructura de financiamiento diseñada permitió la participación de capital privado.³⁴

Sistema 1

Este sistema fue el primero en construirse e inaugurarse. Está integrado por siete estaciones y su color distintivo es el rojo. Se localiza en el centro de la ciudad de México y el nororiente del Estado de México, con dirección norte-sur. Tiene una longitud total de vía para el servicio de pasajeros de 27 kilómetros³⁵ y atiende a los municipios de Tlalnepantla, Tultitlán, Cuautitlán y Cuautitlán Izcalli, en el Estado de México, y a las delegaciones Cuauhtémoc y Azcapotzalco del Distrito Federal. Transporta cada día, de Buenavista a Cuautitlán, en un tiempo de 25 minutos, a 140 mil pasajeros,³⁶ aunque debe destacarse que está³⁷ diseñado para atender un máximo de 320 000 pasajeros al día.³⁸

El primer tramo, de Buenavista a Lechería, de 22 kilómetros y cinco estaciones, fue inaugurado el 7 de mayo de 2008 por Felipe Calderón Hinojosa, presidente de México, el gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto y el secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez.

34 Ricardo del Toro, *op. cit.*

35 Ferrocarriles Suburbanos, S. A., "El proyecto". Ciudad de México, Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., 2006. Consultado el 7 de mayo de 2008.

36 Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V. (2011), "Joven de 20 años da a luz a una niña en el tren suburbano", Ciudad de México, Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C.V. Consultado el 28 de enero de 2011; José de J. Guadarrama, "El Suburbano aún no cumple su meta", en *Excélsior*. México, 1 de febrero de 2010. Consultado el 11 de febrero de 2010 y Alicia Rivera, "Tren Suburbano opera a 50 % de su capacidad", en *Milenio*. México, 19 de abril de 2010. Consultado el 25 de abril de 2010.

37 Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., "Joven de 20 años da a luz a una niña en el tren suburbano". México, Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., 2011. Consultado el 28 de enero de 2011; José de J. Guadarrama, (1 de febrero de 2010), "El suburbano aún no cumple su meta", en *Excélsior*. México, 1 de febrero de 2010. Consultado el 11 de febrero de 2010, y Alicia Rivera (19 de abril de 2010), "Tren suburbano opera a 50 % de su capacidad", en *Milenio*. Ciudad de México, 19 de abril de 2010. Consultado el 25 de abril de 2010.

38 Margarita Solís Peña, "Lista, primera etapa del tren suburbano", en *El Financiero*. México, México, 3 de abril de 2008. Consultado el 27 de febrero de 2008 y Redacción, "Las rutas del Tren Suburbano en el Valle de México", en *El Universal*. México, 30 de enero de 2008. Consultado el 27 de febrero de 2008.

Sistema 1



Al periodo que va del 7 de mayo al 31 de mayo de 2008 se le denominó periodo de demostración.³⁹

Durante estos días el ferrocarril suburbano ofreció recorridos gratuitos entre sus estaciones terminales, sin ascenso o descenso de pasajeros en sus estaciones intermedias. El 1 de junio de 2008 comenzó la operación comercial formal en ese tramo.⁴⁰ El segundo tra-

39 Margarita Solís Peña, *op. cit.*; Sergio Javier Jiménez, "Quieren mexicanos que gobiernos trabajen juntos: Calderón", en *El Universal*. México, 7 de mayo de 2008. Consultado el 7 de mayo de 2008; Notimex, "Probarán tren suburbano por un mes". México, Noticieros Televisa, 23 de abril de 2008. Consultado el 30 de agosto de 2010 y Miriam Posada, "Aplazan programa de prueba del Tren Suburbano", en *La Jornada*. México, 29 de abril de 2008. Consultado el 29 de abril de 2008.

40 Crónica, Notimex, "Listo GDF para recibir al día 12 mil personas del Tren Suburbano", en *Crónica*. México, 22 de mayo de 2008. Consultado el 23 de mayo de 2008.

mo, de Lechería a Cuautitlán, de cinco kilómetros y dos estaciones, fue inaugurado el 5 de enero de 2009.⁴¹

El costo total del sistema 1 fue de 670 millones de dólares: 130 de los cuales fueron aportados por el gobierno federal y el resto por la compañía española Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles. El dinero se distribuyó entre: equipo ferroviario (36 %); obras de vía férrea (34 %); estaciones, terminales y obra fija (25 %) y gastos preoperativos (5 %).⁴²

El tipo de construcción es superficial. Utiliza el derecho de vía de la antigua ruta del ferrocarril eléctrico Ciudad de México-Querétaro. El tren suburbano tiene un horario de servicio de lunes a viernes de 5:00 a 0:30 del día siguiente; los sábados de 6:00 a 0:30 del día siguiente y los domingos de 7:00 a 24:00, y las estaciones con las que cuenta son:⁴³ Cuautitlán, Tultitlán, Lechería, San Rafael, Tlalnepantla, Fortuna y Buenavista.

La ruta accidentada del sistema 1



Interior de la estación Buenavista (18 de diciembre de 2008).

El 11 de diciembre de 2003 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó la licitación para la construcción del sistema 1 del Ferrocarril Suburbano Buenavista-Cuautitlán. Las empresas que entraron al concurso fueron: Bombardier Transportation; Ferrosur; Alstom Transporte; Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles; Elecnor; Inversiones en Autotransportes Mexicanos; Siemens y Mitsui de México.⁴⁴

41 Juan Manuel Barrera, "Anuncian apertura de la estación Cuautitlán del tren suburbano", en *El Universal*. México, 26 de diciembre de 2008. Consultado el 30 de diciembre de 2008 y Rebeca Jiménez, "Suburbano por fin llega a Cuautitlán", en *El Universal*. México, 6 de enero de 2009. Consultado el 26 de septiembre de 2010.

42 Margarita Solís Peña, *op. cit.*

43 Ver anexo *Estaciones del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México*.

44 Transparencia Mexicana, "Informe del pacto de integridad: licitación del ferrocarril suburbano Cuautitlán-Buenavista", en Transparencia Mexicana. México, 12 de septiembre de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008; Tomás de la Rosa, "Despierta



Interior de la estación Fortuna del sistema 1 durante su construcción (2 de enero de 2008).

Algunas empresas formaron alianzas antes del 15 de julio de 2004 (fecha límite indicada en la licitación), y de estas alianzas surgieron los siguientes consorcios:

- Consorcio Alstom, integrado por: Alstom Transporte (México) (1.5 %); Alstom Transport (Francia) (11.0 %); ICA-COI (México) (12.5 %); Grupo Hermes (México) (50 %) e Inverse (México) (25.0 %). Operadores del sistema: RATP y/o Roggio.⁴⁵
- Consorcio CAF, integrado por: Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, (España) (50.0 %); Inversiones en Concesiones Ferroviarias, (España) (30 %); Estrella Blanca (México) (20 %). Operador del sistema: ADIF y/o RENFE.⁴⁶

Las empresas restantes desistieron en su intento por ganar la licitación y en consecuencia, los consorcios CAF y Alstom resultaron los únicos finalistas. El 28 de junio de 2005 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció la descalificación del consorcio CAF con base en una serie de indefiniciones de carácter técnico en el proyecto que presentaron, además de que la propuesta no había sido desarrollada con base a los requerimientos de la licitación. Como resultado, el consorcio Alstom se convirtió en el virtual ganador de la licitación. Luis Giralt, representante de CAF, impugnó la descalificación y el 4 de julio de 2005 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes decidió de-

apetito internacional Tren Suburbano", en *Transporte Siglo XXI. La primera revista de negocios de la industria*, febrero 2004. Consultado el 7 de mayo de 2008 y Noé Cruz Serrano, "Abren licitación para construir tren suburbano", en *El Universal*. México, 17 de diciembre de 2003. Consultado el 7 de mayo de 2008.

45 Transparencia Mexicana, "Informe del pacto de integridad: licitación del ferrocarril suburbano Cuautitlán-Buenavista" en Transparencia Mexicana, 12 de septiembre de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008.

46 Rebeca Jiménez, "Suburbano por fin llega a Cuautitlán", en *El Universal*. México, 6 de enero de 2009. Consultado el 26 de septiembre de 2010.

clarar desierta la misma. Los argumentos para tomar esta decisión no fueron específicos, sólo se mencionó una falla técnica (sin dar detalles) en la propuesta de Alstom.⁴⁷

El 12 de julio de 2005, en el Diario Oficial de la Federación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó las nuevas bases de licitación. Sólo los consorcios Alstom y CAF acudieron al llamado. En esta nueva puja el grupo Estrella Blanca decidió salir del consorcio español. El consorcio Alstom no sufrió cambios.⁴⁸

Ante las irregularidades presentadas en el primer resultado de la licitación, diputados del Partido de la Revolución Democrática exigieron al gobierno federal transparentar el proceso de licitación del ferrocarril suburbano.⁴⁹

El 24 de agosto de 2005 el consorcio CAF gana la concesión para el abastecimiento de insumos, la construcción y la operación del sistema 1 del ferrocarril suburbano por treinta años. La propuesta económica de este consorcio resultó la más económica al cobrar, en recorridos largos, 9.49 pesos más IVA + índice de inflación y 4.14 + IVA + índice de inflación, en recorridos cortos. La operación del sistema 1 estaría a cargo de su empresa filial Ferrocarriles Suburbanos, y contaría con 34 meses para construir el sistema.⁵⁰

Después del largo y controvertido proceso de licitación del sistema 1, el 26 de noviembre de 2007, el periodista mexicano Jacobo Zabłudovsky, en su columna "Bucareli" del diario *El Universal*, reveló la supuesta injerencia del rey Juan Carlos de España y de José Luis Rodríguez Zapatero en favor del grupo constructor español.⁵¹ El artículo del periodista generó polémica

47 Víctor Cardoso, "Grupo de los Hank, virtual ganador de la concesión del tren suburbano", en *La Jornada*. México, 28 de junio de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008.

48 Tomás de la Rosa, "Despierta apetito internacional Tren Suburbano", en *Transporte Siglo XXI. La primera revista de negocios de la industria*. México, febrero, 2004. Consultado el 7 de mayo de 2008 y Víctor Cardoso, "Repiten Hermes y CAF para la concesión del tren suburbano", en *La Jornada*. México, 21 de julio de 2005. Consultado el 7 de mayo de 2008.

49 Enrique Méndez, "Transparencia en la licitación, exigen diputados", en *La Jornada*. México, 21 de julio de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008.

50 Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, "Valle de México: Suburban Rail System (ZMVM)", en *Beasain (Gipuzkoa)*. España, 24 de agosto de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008; Víctor Cardoso, *op. cit.*, y Redacción online/EFE, "Gana CAF licitación de tren suburbano", en *El Universal*. México, 24 de agosto de 2005. Consultado el 29 de enero de 2008.

51 Jacobo Zabłudovsky, "La función del rey", en la columna "Bucareli", de *El Universal*. México, 26 de noviembre de 2007. Consultado el 29 de enero de 2008.

en los medios de comunicación de España, a pesar de lo cual no se emitió algún desmentido por las partes involucradas.⁵²

Ante la inminente inauguración del ferrocarril suburbano, las autoridades del Distrito Federal mostraron su inconformidad por el atraso de diversas obras complementarias, como puentes vehiculares y peatonales, además de infraestructura para conectar algunas estaciones del suburbano con otros medios masivos de transporte en la ciudad de México, tales como el Metrobús y el Metro. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se comprometió a entregar 290 millones de pesos al gobierno del Distrito Federal, mediante un acuerdo suscrito el 2 de mayo de 2008, para realizar las obras correspondientes de mitigación y adquirir 12 autobuses para el Metrobús.⁵³

Identidad corporativa

La iconografía y el sistema gráfico del sistema 1 fueron elaborados por Alejandro Sarabia Parra, egresado de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, quien ganó el primer lugar del concurso "Una vía para diseñar".⁵⁴

Tarifas y sistemas de pago

El cobro se realiza mediante una tarjeta inteligente cuya vigencia es de un año contado a partir de la fecha de compra. Su costo es de 30 pesos (13 pesos por la tarjeta y 17,00 que se abonan a la misma). La tarifa para recorridos cortos (una a tres estaciones) es de seis pesos (4.14 pesos + IVA + índice de inflación desde 2005) y para recorridos largos (4 o más estaciones) de 14 pesos (9.49 pesos + IVA + índice de inflación desde 2005).⁵⁵

52 Jacobo Zabłudovsky, "Unanimidad sospechosa", en *ibid.* México, 4 de diciembre de 2007. Consultado el 29 de enero de 2008.

53 Alberto Cuenca, (10 de mayo de 2008) "Para mitigar molestias por tren suburbano GDF recibe 290 mdp", en *El Universal*. México, 10 de mayo de 2008. Consultado el 11 de mayo de 2008.

54 Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., (21 de noviembre de 2007). "Ganadores del concurso de diseño de iconos", en Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V México, 21 de noviembre de 2007. Consultado el 30 de noviembre de 2007 y Javier Rodríguez, "Premian iconos ganadores del suburbano", en *Excelsior*. México, 21 de noviembre de 2007. Consultado el 30 de noviembre de 2007.

55 Juan Manuel Barrera Aguirre, "Costará 13 pesos recorrido largo en Tren Suburbano", en *El Universal*. México, 23 de julio de 2009. Consultado el 23 de julio de 2009; Oficina de Comunicación Social, SCT, "Visita de verificación de los avances en la primera etapa del tren suburbano". México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2007. Consultado el 20 de marzo de 2008; Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., "Costo del viaje" (2008). Consultado el 10 de enero de 2009, y Redacción, "Tren sube tarifas por inflación",

Conexión con otros sistemas de transporte público

El sistema 1 en algunas de sus estaciones tiene conexión con otros sistemas de transporte público. Con excepción de Buenavista, cada estación cuenta con un Centro de Transferencia Modal (CETRAM) en donde el usuario puede abordar diversas rutas de autobuses de pasajeros. En las estaciones Fortuna y Buenavista se contará con conexión al Metro de la Ciudad de México, líneas 6 y B, respectivamente. En la estación Buenavista tendrá conexión con el Metrobús.⁵⁶

Parque vehicular

El parque vehicular está formado por trenes denominados EMU, ubicados en la zona de andenes de la estación Cuautitlán-Buenavista, derivados de la Serie 447 de Renfe, con un ancho de vía de 1.435 m. Los trenes poseen un pantógrafo en la parte superior para recibir la tensión de 25 kVcc suministrada mediante una catenaria.⁵⁷

Existen tres tipos de carros en el ferrocarril suburbano: carro motriz con cabina de conducción (M), carro motriz sin cabina (N) y carro remolque (R). Pueden conectarse para generar trenes de tres y cuatro carros, MRM y MRNM, respectivamente. A su vez, los trenes pueden conectarse entre sí hasta un máximo de tres unidades, ya sean MRM o MRNM, con cualquier tipo de combinación.⁵⁸

Algunas características significativas de los trenes se muestran en la siguiente tabla:⁵⁹

en *El Universal*. México, 24 de abril de 2010. Consultado el 24 de abril de 2010.

56 Ferrocarriles Suburbanos, S. A., "El proyecto". México, 2006. Consultado el 7 de mayo de 2008.

57 Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C. V., "Suburbano, la vía rápida al bienestar", 2008. Consultado el 30 de diciembre de 2008, y Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., "Unidades eléctricas suburbano Cuautitlán-Buenavista (México)", en *Beasain (Gipuzkoa)*. España, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., 2008. Consultado el 23 de abril de 2009.

58 Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., "Unidades eléctricas suburbano Cuautitlán-Buenavista (México)", en *Beasain (Gipuzkoa)*. España, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., 2008. Consultado el 23 de abril de 2009.

59 Ferrocarriles Suburbanos, S. A. de C.V., "Suburbano, la vía rápida al bienestar". México, 2008. Consultado el 30 de diciembre de 2008. Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., "Unidades eléctricas suburbano Cuautitlán-Buenavista (México)", en *Beasain (Gipuzkoa)*. España, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S. A., 2008. Consultado el 23 de abril de 2009.

EMU Cuautitlán-Buenavista

Tipo de carro	M	N	R
Longitud (m)	25,900	25,485	25,485
Ancho (m)	3,009		
Altura del piso (m)	1,150		
Velocidad máxima (km/h)	130		
Velocidad comercial (km/h)	65		
Peso vacío (kg)	47 700	46 900	46 500
Capacidad máxima (pasajeros sentados)	54	61	61
Capacidad máxima (pasajeros de pie)	271	293	364

Proyectos de expansión⁶⁰

Sistema 1

Este sistema contará con la opción de expandirse en tres ramales sobre el derecho de vía existente, con una extensión de 52 kilómetros.

SISTEMA 1

RUTA	TIPO	LONGITUD
Buenavista-Cuautitlán	Troncal	27 km
Cuautitlán-Huehuetoca	Ramal	20 km
Lechería-Jaltocan (Santa Ana Nextlalpan)	Ramal	20 km
San Rafael-Tacuba	Ramal	12 km

Sistema 2

Se localizaría desde la colonia Jardines de Morelos, en el municipio de Ecatepec, hacia la estación Martín Carrera, de la línea 4 del Metro de la ciudad de México. Contaría con siete estaciones: Martín Carrera, Altavilla o Villa de Ayala, Cardonal, Santa Clara, Las Américas, Palomas y Jardines de Morelos, y tendrá una longitud de 19.8 kilómetros. Se prevé que opere durante el año 2011. Se tiene proyectada una demanda de 80 millones de pasajeros anualmente, beneficiando a 1.2 mi-

⁶⁰ Este apartado se refiere a la infraestructura futura o en desarrollo, por lo mismo, la información es susceptible de presentar cambios frecuentes.

lones de habitantes que se encontrarán en la zona de influencia del tren suburbano.⁶¹ Además, este sistema contará con la opción de expandirse en cuatro ramales sobre el derecho de vía existente, con una extensión de 70 kilómetros.

STEMA 2		
RUTA	TIPO	LONGITUD
Martín Carrera-Jardines de Morelos	Troncal	20 km
Martín Carrera-Tacuba	Ramal	12 km
Buenavista-Polanco	Ramal	8 km
Martín Carrera-Otumba	Ramal	28 km
Teotihuacan-Jaltocan (Santa Ana Nextlalpan)	Ramal	22 km

Sistema 3

Correrá a través de los municipios de Nezahualcóyotl, Chalco y La Paz, al oriente del Estado de México.⁶² Este sistema fue presentado el 30 de enero de 2008 durante una ceremonia encabezada por el presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa, y el gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto. Tendrá una longitud de 31.82 kilómetros, con 10 estaciones: Nezahualcóyotl, Peñón Texcoco, Ciudad Jardín, Chimalhuacán, Los Reyes, La Paz, Tlalpizahuac, Ayotla, Ixtapaluca y Chalco. Las estaciones La Paz y Nezahualcóyotl, que se enlazarán con las líneas A y B, respectivamente, del Metro de la ciudad de México.⁶³

61 Redacción, "Las rutas del tren suburbano en el Valle de México", en *El Universal*. México, 30 de enero de 2008. Consultado el 27 de febrero de 2008, y Gobierno del Estado de México, "Sistema 2 del tren suburbano". México, Secretaría de Comunicaciones del Estado de México, 2007. Consultado el 11 de mayo de 2008.

62 Emilio Fernández, "Autorizan suburbano de La Paz a Chalco", en *El Universal*. México, 30 de octubre de 2006. Consultado el 1 de noviembre de 2006.

63 Sala de prensa del gobierno federal, "Inicia operaciones en 2011 Sistema 3 del Tren Suburbano: JFMH". Ciudad de México, Presidencia de la República Mexicana, 17 de agosto de 2009. Consultado el 19 de agosto de 2009; "Sistema 3 de Suburbano iniciará operaciones en 2011", en *T21*. México, 18 de agosto de 2009. Consultado el 18 de agosto de 2009; Sergio Javier Jiménez, "Presentan Calderón y Peña Nieto etapa tres del Suburbano", en *El Universal*. México, 30 de enero de 2008. Consultado el 31 de enero de 2008, y Sala de prensa de la STC, "Comunicado de prensa No. 238.- Concluye primera etapa de la licitación del Sistema 3 del Tren Suburbano". Ciudad de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 20 de noviembre de 2008. Consultado el 21 de noviembre de 2008.

Durante su construcción se generarán 14 000 empleos directos e indirectos, que beneficiarán a los municipios de Chalco, Valle de Chalco Solidaridad, Ixtapaluca y La Paz.⁶⁴

El proyecto busca transportar 350 mil pasajeros al día (140 millones de pasajeros al año) que reducirían sus traslados de tres horas a 30 minutos.⁶⁵

El sistema 3 salió a licitación el 1 de febrero de 2008. Tendrá una inversión superior a los 14 000 millones de pesos, de los cuales 6 420 000 pesos serán aportados por el gobierno federal, 3 100 000 por el gobierno del Estado de México y el resto provendrá del consorcio ganador de la licitación.⁶⁶

El 20 de noviembre de 2008 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio a conocer a los tres consorcios finalistas:

- Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (inversionista y trenes); Inversiones en Concesiones Ferroviarias; Controladora de Operaciones de Infraestructura; Constructora Hispánica; ICA-SAB (obra civil) y Ferrocarril Metropolitano de Barcelona. (operador).⁶⁷
- Global Vía Infraestructuras, Mitsui & Co., Autobuses de Oriente, FCC Construcción (obra civil); Bombardier Inc. (trenes) y Metro de Madrid (operador).⁶⁸
- PCZ Construcciones, IL&FS Transportation Networks Ltd, Ingeniería e Instalaciones (obra civil); Stadler Bussnang AG (trenes); Renfe-Operadora (operador) y Sistema de Transporte Colectivo (operador).⁶⁹
- El 22 de febrero de 2009 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció la descalificación del consorcio encabezado por PCZ Construcciones, debido a que no acreditó a la compañía que participaría como operadora del tren. Poste-

64 Sala de prensa del gobierno federal, "Inicia operaciones en 2011 Sistema 3 del Tren Suburbano: JFMH". Ciudad de México, Presidencia de la República Mexicana, 17 de agosto de 2009. Consultado el 19 de agosto de 2009.

65 *Idem*.

66 *Idem*; José Antonio Monterrosas Figueiras, "Diversas intervenciones en el lanzamiento de la licitación del Sistema 3 del Tren Suburbano". Ciudad de México, Presidencia de la República, 30 de enero de 2008. Consultado el 31 de enero de 2008, y "En agosto se daría fallo para asignar Tren Suburbano a Chalco", en Redacción de *El Semanario*. México, 30 de enero de 2008. Consultado el 31 de enero de 2008.

67 "Dos consorcios de España buscan construir fase 3 del tren cercanías en México", en Noticias EFE. Madrid, España, Finanzas.com, 20 de noviembre de 2008. Consultado el 30 de diciembre de 2008.

68 *Idem*.

69 *Idem*.

riormente, el 19 de noviembre, anunció que el consorcio encabezado por Global Vía Infraestructuras optó por retirarse del concurso de licitación.⁷⁰ El 17 de diciembre de 2009 se declaró desierta la licitación al no aprobarse la propuesta económica del consorcio español.⁷¹

Este sistema contará con la opción de expandirse en dos ramales sobre el derecho de vía existentes con una longitud de 43 kilómetros.

SISTEMA 3		
RUTA	TIPO	LONGITUD
Chalco-Nezahualcóyotl	Troncal	31,82 km
Nezahualcóyotl-San Rafael	Ramal	22 km
La Paz-Texcoco	Ramal	21 km

70 “La española CAF va sola por la línea tres del Tren Suburbano”, en Redacción de Info-Transportes Online. México, 19 de noviembre de 2009. Consultado el 20 de noviembre de 2009.

71 *Idem* y Alberto Aguilar, “Nombres, nombres y... nombres”, en El Universal. México, 21 de abril de 2009. Consultado el 23 de abril de 2009; “SCT anunciará en noviembre ganador de Tren Suburbano Sistema 3”, en Redacción de *El Financiero*. México, 6 de agosto de 2009. Consultado el 7 de agosto de 2009, y Comunicación Social de SCT, “Resultado de la licitación del Sistema 3 del Tren Suburbano Chalco-La Paz-Nezahualcoyotl”. Ciudad de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 17 de diciembre de 2009. Consultado el 19 de diciembre de 2009.

Felipe Lutrillo Domínguez

Entrevista a Felipe Lutrillo Domínguez realizada por Alfredo Nieves, jefe del Departamento de Planoteca del CEDIF, el 21 de noviembre de 2008, en Oriental Puebla.

A.N. ¿Cuándo y dónde nació?

F.T. El 21 de octubre de 1952, en Oriental, Puebla.

A.N. ¿Don Felipe platíquenos de su familia, cuándo se casó, cuántos hijos tiene, dónde viven?

F.T. Gracias a dios, tengo cuatro hijos profesionistas, dos mujercitas y dos hombres. Yo tengo ahorita 27 años de casado, vivo bien con mi esposa, y pues estamos bien. Ahorita mis hijos no se encuentran acá, están en Monterrey y en México. Son licenciados en Ciencias de la Computación y Programación, los tres, son tres, otro está pequeño, de capacidad diferente.

A.N. ¿Cuándo y a qué área ingresó usted a Ferrocarriles?

F.T. Entré a trabajar en Ferrocarriles Nacionales de México el 9 abril de 1969 al área de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre. Fui como todo personal de nuevo ingreso ayudante auxiliar, y mi primer trabajo consistió en barrer las máquinas y el taller, y cuando faltaba algún ayudante cubría algún puesto vacante.

A.N. Después de hacer esto ¿cuál fue el siguiente escalón al que llegó?

F.T. Ayudante artículo 73 de planta, que era un puesto en el que tenía que ayudar a los operarios, principalmente al operario, en ese tiempo se decía sueldo especial compensado. Directamente ayudante de sueldo especial compensado.

A.N. Después de haber sido ayudante ¿cuál fue si siguiente puesto?, ¿En qué área se jubiló?

F.T. Me ubiqué con un compañero electricista. De ayudante pasé a ser mecánico electricista de las locomotoras, y me jubilé como maestro mecánico, aquí en Oriental Puebla, en 1997.

A.N. ¿Qué hace el maestro mecánico?

F.T. Distribuye el trabajo y lleva la administración del taller que le correspondía. Tenía más o menos 60 personas a mi cargo. Mi trabajo consistía en supervisar que no existieran demoras en las máquinas, que trabajaran al 100 %, tanto en equipo de arrastre como en tracción, o sea que máquinas y equipo de arrastre, porque también estaba a nuestro cargo desde los inspectores de carros y todo el personal de talleres.

A.N. ¿Siempre trabajó aquí en Oriental Puebla?

F.T. Al principio sí, posteriormente fui a cubrir algunas vacantes en Jalapa, como por ejemplo de mayordomo relevos, porque ya después me hice mayordomo que era el segundo del maestro mecánico, trabajé aquí en Oriental posteriormente me mandaron a Jalapa a cubrir los puestos vacantes como mayordomo.

A.N. ¿De allí regresó a Oriental?

F.T. Exactamente, ya como maestro mecánico, y ahí pertencí a la sección número 12, que se encuentra aquí en Oriental, Puebla.

A.N. ¿Cómo entró a los FNM?

F.T. Por medio de mi padre, por derechos respecto a mi padre. Tenía uno derecho de ingresar como hijo de ferrocarrilero, eso le daba a uno mayor prioridad para trabajar.

A.N. ¿Quién más de su familia fue ferrocarrilero?

F.T. Ahorita tengo sobrinos, pero sí trabajaron mis hermanos, que no alcanzaron jubilación. Sino que se liquidaron, hermanos, mi padre, primos parientes, toda la familia, puedo decirle que toda mi familia ha sido ferrocarrilera. Algunos han trabajado en Oriental, otros en Veracruz o en Tierra Blanca.

A.N. ¿En qué rama han trabajado sus familiares?

F.T. Uno trabajó en transportes. Tengo un hermano que trabajó como jefe de despachadores, otro hermano estuvo conmigo en talleres, otros familiares que trabajaron en equipo de arrastre, mi padre que fue conductor de trenes, otros más fueron inspectores de carros en Tierra Blanca.

A.N. ¿Cómo era la vida en el taller mecánico de Oriental?

F.T. Pues yo qué le puedo decir, ya que pasé toda mi vida, y pienso que ha sido bueno. Nos llevamos bien, éramos como una hermandad.

A. N. ¿Extraña eso?

F.T. Mire, qué le puedo decir, ahora sigo fungiendo como ferrocarrilero. Trabajo para la compañía Alsthom, soy supervisor, pero pues sí, la verdad, desgraciadamente en nuestro país es la que gobierna todo esto.

A.N. ¿Hay cambios entre lo que era FNM y Alsthom?

F.T. Sí, la verdad hubo muchos cambios, pero eso no fue desconocido para el gobierno al haber apretado los tornillitos, como vulgarmente se dice.

A.N. Considera que hubo algunas fugas allí en los talleres y por ello se llegó a la privatización.

F.T. Puedo decirle que posiblemente sí, que no me interesa lo de la cabeza, pero que creo que hasta los pies puede ser que sí.

A.N. ¿Cree que están mejores ahora los ferrocarriles en Oriental o estaban mejor con FNM?

F.T. Lo que es en Oriental ¡no!, porque ya no hay fuentes de trabajo, aquí en Oriental. Aquí hubo una gran caída de la economía, porque de esto vivía el pueblo, de toda la gente ferrocarrilera, y ahora la gente se dedica al campo y al comercio, pero también mucha gente migró.

A.N. ¿Y la célula?¹

F.T. Bueno, pero eso es como tener un pájaro en el aire, todavía no se ve claro. En radiodifusión lo están anunciando de muy buena fuente, pero como dice el refrán del “Del dicho al hecho hay mucho trecho”, porque ¿cuando va a ser?. No lo sé.

A. N. ¿Don Felipe algún último comentario?

F.T. Está bien la entrevista, que todavía no se han olvidado de quiénes somos o fuimos ferrocarrileros, que ferrocarriles sea una empresa para el futuro, porque así como vamos quien sabe.

¹ Nodo Intermodal Logístico y Recinto Fiscalizador Estratégico.

Rafael de León Chávez

Diálogo con los hombres del ferrocarril¹

Una brillante luz rojiza ilumina el ámbito: el hierro candente es vomitado entre chispas y humo que despiden el horno, humo espeso que se esparce poco a poco. Los trabajadores activamente recogen el hierro licuado en pequeñas “cucharas” y lo trasladan a los moldes. Un hombre de reducida estatura, moreno, afable pero enérgico, dirige la delicada maniobra del vaciado. Es el jefe del taller de fundición en los talleres de Nonoalco. Se llama Rafael de León Chávez. Habla poco, en todas sus actitudes se nota la seguridad que tiene en sí mismo. Sus órdenes son precisas; conoce a todos sus trabajadores, sabe de lo que son capaces y así les asigna las tareas a realizar.

Mientras caminamos lentamente entre un mar de moldes, pailas, cucharas, humo, arena y trabajadores, Rafael de León Chávez nos habla de su vida, de sus experiencias y de su trabajo.

Desde pequeño le interesó todo lo concerniente al ramo de la fundición. Para conocer prácticamente el oficio, ingresó en la Fundición Artística Mexicana, donde prestó sus servicios por espacio de 18 años. Allí ocupó puestos de responsabilidad, y pudo conocer los múltiples aspectos de su trabajo, ya que desde los 11 años de edad consagró su vida a estos menesteres. En 1916, al declararse una huelga general de fundiciones que abarcaba todo el Distrito Federal, de León Chávez se vio obligado a buscar trabajo y, por recomendación del extinto aviador Miguel Jacintes, ingresó como trabajador en los Ferrocarriles Nacionales de México. En esa época era mayordomo de los talleres de fundición de Nonoalco el señor Pedro G. Lartundo, quien pronto reconoció las cualidades de nuestro entrevistado, e inmediatamente lo aceptó. A pesar de que han transcurrido tantos años, Rafael de León Chávez no olvida la fecha para él memorable. “Fue –nos dice– exactamente el 18 de enero de 1916, cuando por primera vez

¹ Título original, “Diálogo con los hombres del ferrocarril: Rafael de León, inventor de una máquina para la fabricación de zapatas”, en *Revista Ferronales*, número 2, febrero de 1956, pp. 37-40.

me uní a la masa de trabajadores que trasponían las puertas de los talleres”.

Pronto el ambiente que reinaba en la fundición de Nonoalco se fue apoderando de nuestro personaje y ya no volvió a su antiguo empleo.

Una valiosa experiencia

La experiencia más importante de su vida ocurrió en el año de 1926. En aquel entonces el ferrocarril vendía la escoria de bronce para fundirla y transformarla en lingotes, material que luego se revendía a los ferrocarriles. De León Chávez, al percatarse de estas operaciones, observó cuidadosamente el proceso de fundición de bronce, así como todo lo referente a la recuperación de la escoria que el horno iba dejando.

En el propio taller de Nonoalco principió el procedimiento para fundir la escoria del bronce y convertirla en lingotes. No tardó mucho en dominarlo íntegramente. Desde entonces la venta que se hacía fue suspendida y hasta la fecha se continúa recuperando bronce de la escoria, misma que proviene no solamente de los talleres de Nonoalco, sino de los demás que existen en el sistema.

Por su modestia, nuestro entrevistado nos aseguró que esta era su experiencia máxima dentro de su trabajo; sin embargo, poco a poco y a medida que la charla sigue su curso, nos habla de su invento. Se trata de una máquina con instalaciones adicionales, que utiliza para la fabricación de zapatas. Estas piezas son imprescindibles para el sistema de frenos que usan los ferrocarriles, y mensualmente se requieren más de treinta mil zapatas para todo el sistema.

Un invento útil

La máquina, creación de Rafael de León Chávez, consiste en una serie de moldes que llenan de arena especial para fundición y que, por medio de procedimientos simples y rápidos, quedan listos para que dentro de ellos se vacíe hierro. Esta operación se hace en dos minutos exactos –cosa que comprobamos reloj en mano-, y por ella es posible fabricar 12 zapatas, o sean 1500 en ocho horas, cómo mínimo.

La operación anterior, antes de que la maquinaria inventada por el señor de León Chávez se utilizara, era efectuada en forma manual por operarios que la realizaban con moldes adecuados. Por supuesto que nunca se llegó a la producción numérica actual -210 por hora-; además se necesitaban 30 operarios especializados, auxiliados por otro número igual de ayudantes, personal que ahora ya no se necesita, utilizándose solamente cinco hombres para la fabricación de los

moldes y los necesarios que se encargan de vaciarles el hierro.

Pasando a otros aspectos de su vida, el señor Rafael de León Chávez nos habla de sus constantes deseos de superación. Para el efecto, está suscrito a dos o tres revistas especializadas en fundición que se publican en inglés, las cuales le permiten estar al día sobre los procedimientos más modernos que se usan.

En paz con la vida y con los hombres

Actualmente cuenta con 68 años de edad, treinta y nueve de los cuales ha dedicado al ferrocarril. Se siente sumamente satisfecho de su oficio. Es casado y tiene hijos. Su pasatiempo favorito, en las horas que el trabajo le permite, es el dominó, juego que practica en su casa rodeado de un grupo de amigos y compañeros de trabajo. No fuma ni bebe. Dice que su único vicio, si así puede llamarse, es leer. Principalmente le seducen los artículos de fondo que publican en las páginas editoriales de los diarios, así como libros especializados en fundición y materias afines.

Para él no existe gremio mejor que el ferrocarrilero, organización que en su concepto ha sido un ejemplo para las demás, y lo considera como la avanzada en cuanto a luchas obreras se refiere. Afirma que los estímulos más eficaces son aquellos que se le proporcionan al trabajador en efectivo, cuando éste no solamente ha cumplido con su tarea cotidiana, sino que, por algún otro medio, presta servicios benéficos para la Empresa. De la técnica ferrocarrilera en general le interesa todo, quiere conocerla en su integridad, pero especialmente lo referente a su oficio, la fundición.

No es afecto a los viajes. De las ciudades que ha visitado le gusta Monterrey, por su industria pujante, y cree que el turismo nacional puede impulsarse a todos los ámbitos del país, creando excusiones especiales que realicen viajes periódicos. De sus compañeros recuerda con especial cariño a los señores Miguel Jacintes, Simón Bravo, Javier Vélez, Rafael Olivier e Ignacio Rosas, estos dos últimos ya fallecidos: al señor Pedro G. Lartundo, de quien recibió grandes enseñanzas, ahora jubilado, y por último, al señor José F. Arizpe, actual Secretario de la Sección 19 de Monterrey, Nuevo León. En especial siente un profundo afecto por Leopoldo Villalvazo, quien le orientó en su trabajo.

La charla es interrumpida porque, frente a nosotros, un hábil operario está “picando” el horno para sacar de sus entrañas una buena porción de hierro candente, operación que se repite a intervalos de diez minutos. Nos separamos unos cuantos metros para contemplar un chisporroteo precursor de una catarata de fuego.

Otra vez los hombres acercan sus “cucharas” y cuando están llenas acuden a los moldes para iniciar, por enésima vez en el día, la tarea del vaciado.

En el taller de Nonoalco se funden diariamente catorce toneladas de metal con el que se fabrican zapatas y otras piezas de gran tamaño y forma diversa.

Paso a paso, Rafael de León Chávez nos indica lo referente al procedimiento para la fabricación de las zapatas. Así vemos cómo se trabaja en el taller y cómo el ingenio de un hombre desinteresado, probo y responsable, colabora para que ese impulso de trabajo y empuje reinante dentro de los Ferrocarriles Nacionales de México cobre vida y sea una realidad tangible.

Nos alejamos. Allá confundido con el humo y el vapor que despiden los candentes moldes y pailas, activo y sereno se mueve Rafael de León Chávez, un buen ferrocarrilero, un magnífico trabajador, un hombre.

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Período	NCO	Caja
375	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCNM	1. E 12 de enero; 2. O 19 de enero; 3. O 16 de febrero; 4. E 23 de febrero; 5. E 13 de marzo; 6. E 16 de abril; 7. O 20 de abril; 8. E 23 de abril; 9. 19 de mayo; 10. O 16 de junio; 11. E 14 de julio; 12. O 21 de julio; 13. O 18 de agosto; 14. O 29 de septiembre; 15. O 20 de octubre; 16. O 17 de noviembre; 17. E 24 de noviembre; 18. O 29 de diciembre; 1906.	1906-1906	1, 6206	32
376	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCNM	1. O 28 de enero; 2. O 23 de febrero; 3. O 23 de marzo; 4. O 27 de abril; 5. O 25 de mayo; 6. O 28 de junio; 7. E 20 de julio; 8. O 27 de julio; 9. O 31 de agosto; 10. E 9 de septiembre; 11. O 28 de septiembre; 12. E 31 de octubre; 13. O 4 de noviembre; 14. O 29 de noviembre; 15. O 28 de diciembre; 1907.	1907-1907	1, 6207	32
377	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. E 15 de enero; 2. O 31 de enero; 3. E 14 de febrero; 4. O 28 de febrero; 5. O 27 de marzo; 6. E 1 de abril; 7. O 24 de abril; 8. O 29 de mayo; 9. E 16 de junio; 10. O 26 de junio; 11. E 2 de julio; 12. O 31 de julio; 13. O 28 de agosto; 14. O 25 de septiembre; 15. E 2 de octubre; 16. E 15 de octubre; 17. O 30 de octubre; 18. O 27 de noviembre; 19. E 4 de diciembre; 20. O 24 de diciembre; 1908.	1908-1908	1, 6208	32
378	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. E 17 de septiembre; 2. E 8 de octubre; 3. O 12 de noviembre; 4. O 24 de diciembre; 1909.	1909-1909	1, 6209	32
379	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. O 28 de octubre; 2. E 18 de noviembre; 1910.	1910-1910	1, 6210	32
380	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. E 11 de septiembre; 2. O 24 de noviembre; 1911.	1911-1911	1, 6211	32
381	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. O 26 de enero; 2. O 22 de noviembre; 3. O 27 de diciembre, 1912.	1912-1912	1, 6212	32
382	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD de FNM	1. O 27 de junio; 2. E 24 de septiembre; 3. O 10 de diciembre, 1913.	1913-1913	1, 6213	32

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Fondo Amorós Denegre

641.- *Diario oficial del Gobierno Supremo de la República.- Tomo I.- México.- sábado 30 de noviembre de 1867.- número 103.- 4 p.- tamaño folio.- Reproduce la 1a y 2a página del decreto del ciudadano presidente Benito Juárez expedido en noviembre de 1867 en el que indulta a la compañía encargada de la construcción del camino de fierro de México a Veracruz de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de enero de 1865, con el llamado Gobierno del Imperio. El decreto consta de 44 artículos que reglamentan las condiciones de la concesión.*

642.- *Decreto expedido por órdenes del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, ciudadano Benito Juárez. Artículo 1º Atendiendo al beneficio público que resulta de la conclusión del camino de fierro que debe enlazar el puerto de Veracruz con la capital de la República, se indulta bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, a la compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de agosto de 1857 y 5 de abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de enero de 1865 con el llamado gobierno que pretendió establecer la Intervención Francesa [...]. México, noviembre 27 de 1867, 2 hs. Impresas por ambos lados.- 33.5 * 21.0 cms.*

643.- *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.- Sección 4a.- Circular número 16.- Acompañó a usted un ejemplar de las instrucciones a que debe sujetarse para el cobro del nuevo impuesto que sustituye al de peajes, creado por la ley de 19 de noviembre del año próximo pasado, el cual se destina a la reparación y conservación de los caminos de la República [...]. México, enero 1º de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 23.0 cms.*

644.- *Decreto expedido por órdenes del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, ciudadano Benito Juárez [...] Artículo 1º. Se abrirá un camino carretero, que partiendo de la estación de Ometusco, del ferrocarril de Apizaco pasando por Zacualtipan y Huejutla, termine en Tantojon, o en cualquier otro punto, río arriba del temporal [...]. México, mayo 25 de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 22.0.*

645.- *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- El Ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: Benito Juárez, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos [...] Artículo 1º. Se autoriza al Ejecutivo para comprar a la compañía del Ferrocarril a Tlalpam \$ 50,000 de las acciones nuevamente emitidas por su junta directiva [...]. México, 5 de diciembre de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.*

646.- *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- El ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: Benito Juárez, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos [...] Artículo 1º. Se abrirá un camino carretero que separándose del ferrocarril de Apizaco en la estación de Ometusco, pase por Tulancingo, Acaxochitlán y Huahuachinango, y termine en Zapotal o en cualquier otro punto más alto desde el cual pueda hacerse la navegación hasta el puerto de Tuxpam por el río de su nombre y los esteros que con él comunican, si fuere necesario [...]. México, diciembre 16, 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.*

647.- *García, Rafael J. Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Puebla [...], Decreto expedido por el Presidente de la República, ciudadano Benito Juárez [...] Artículo 1º. Subsiste el decreto de 27 de noviembre de 1867 [...]. Artículo 2º. La compañía empresaria podrá terminar la construcción del expresado camino de hierro, entre Veracruz y la ciudad de México, expedido en la ciudad de México en noviembre 10 de 1868 [...]. Puebla, México, 9 de diciembre de 1868, 1 h. impresa por el anverso.- 45.5 * 31.0 cms.*

648.- *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- El ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: Benito Juárez, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos [...] Artículo Único. Se concede permiso a la Compañía representada por Julius A. Skilton para construir un ferrocarril desde el Presidio del Norte o Villa del Paso de Chihuahua al puerto de Guaymas o cualquier otro punto del Golfo de California, en el litoral del Estado de Sonora [...]. México, enero 14 de 1869, 1 h. impresa por el anverso.- 33.5 * 21.0 cms.*

649.- *Suplemento al número 10, 146 del siglo XIX.- Carta dirigida al Honorable H. C. E. Childers, Miembro*

del Parlamento de Inglaterra, y Agente general de la Colonia de Victoria relativo a las anchuras de vías en los Ferrocarriles, su construcción, máquinas, economía, etc., por W. W. Evans, Miembro de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles, y Miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de Inglaterra; publicada en Nueva York en 1872.- Traducida literalmente del inglés por los Ingenieros don Ignacio Molina y don Mariano Téllez Pizarro. México, Imprenta de I. Cumplido, 1872, 1 h. impresa por ambos lados.- 59.0 * 40.5 cms.

650.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- El ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: Sebastián Lerdo de Tejada, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos [...] Artículo Único. Se deroga la fracción IV del artículo 2º de la ley de 19 de noviembre de 1867, que impone un centavo por cada kilómetro que recorran los carruajes destinados a la conducción de pasajeros [...]. México, abril 9 de 1873, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.

651.- Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.- El ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: Sebastián Lerdo de Tejada, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos [...] Artículo Único. Se autoriza al Ejecutivo para que en cargo a la partida de "Reparación de caminos no especificados, de que habla el presupuesto de egresos vigente, pueda gastar hasta la cantidad de diez mil pesos en las reparaciones del puente que atraviesa el río Lerma [...] México, abril 5 de 1873, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 21.5 cms.

652.- Fernández, Octaviano, Gobernador interino del Estado de Michoacán del Campo, a todos sus habitantes sabed: Considerando 1º que las dos compañías concesionarias de las vías internacionales e interoceánicas proyectadas en la República hicieron a este Gobierno proposiciones para obtener la subrogación en los derechos adquiridos por el Estado para establecer un ferrocarril y su telégrafo de Pátzcuaro a esta capital [...], he tenido a bien decretar lo siguiente. Artículo único. La concesión otorgada al Gobierno del Estado por el Ejecutivo de la Unión en quince de julio del presente año, para construir un ferrocarril y su telégrafo de Pátzcuaro a esta capital y de ella a otro punto del Estado de Guanajuato [...], se traspasa a la Compañía Constructora Nacional Mexicana, representada por el señor

James Sulliva, en la República [...]. Morelia, México, diciembre 15 de 1880, 4 p. impresas.- 31.0 * 21.5 cms.

653.- Méndez, Juan N., Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla [...] Decreto expedido por el Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo Único. Se autoriza al Ejecutivo de la Unión para contratar con la Compañía Mexicana del Ferrocarril de Jalapa a San Andrés Chalchicomula bajo las bases de su propia concesión, la prolongación de la vía hasta el puerto del Golfo que más convenga [...] expedido en la ciudad de México el 11 de diciembre de 1880 [...]. Puebla de Zaragoza, México, Diciembre 22 de 1880, 1 h. impresa por el anverso.- 33.0 * 20 cms.

654.- Secretaría de la Cámara de diputados del Congreso de la Unión.- 1º Comisión de Fomento.- La Comisión que suscribe ha examinado con toda la atención que merece el ocurso que el ciudadano Gobernador del Estado de Michoacán dirige al Ejecutivo de la Unión pidiendo la revalidación del contrato del 15 de septiembre de 1880, relativo a un ferrocarril de Pátzcuaro al puerto de Zihuatanejo [...]. México, mayo 14 de 1881, 4 p.- 20 * 14 cms.

655.- Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán.- Mérida, septiembre de 1898.- Señor Rafael Trava.- Muy señor nuestro: nos es grato dirigir a usted la presente, para darle a conocer el proyecto de organización de una Compañía Nacional, cuyo objeto será la construcción de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán, sobre las bases del contrato de concesión, celebrado entre el supremo gobierno y los señores don Joaquín D. Casasús y don Rosendo Pineda [...]. Suscriben Olegario Molina, Pedro M. León de Regil, Joaquín D. Casasús y otros. México, s.p.i., 1898, 2 hs. Impresas por el anverso.- 28.0 * 21.5 cms.

656.- Cosío, Francisco G. de, Gobernado Constitucional del Estado libre y soberano de Querétaro Arteaga, a sus habitantes sabed que: El Congreso del Estado de Querétaro ha tenido a bien decretar lo que sigue: Número 7.- Artículo 1º. Con el objeto de arreglar el paso por Querétaro del ramal que va a construir la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano de la estación de "El Salto" a unirse con su línea troncal en el Molino de Soria; se faculta al Ejecutivo para que pueda subvencionar a la expresada compañía del modo que lo juzgue conveniente a los intereses del Estado [...]. Querétaro, noviembre 9 de 1901, 1 h. impresa por el anverso.- 34 * 22 cms.

657.- Méndez, Santiago.- *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Esta Secretaría ha acordado que en los informes semestrales que según el artículo 198 del Reglamento de Ferrocarriles deben rendir los inspectores, se haga constar especial y minuciosamente el perfeccionamiento habido en la línea o líneas de su inspección [...].* México, febrero 22 de 1901, 1 h. impresa por el anverso.- 35 * 22 cms.

658.- *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Sección segunda.- Circular LIX a los inspectores técnicos de Ferrocarriles en explotación, remitiéndoles un ejemplar de las reglas "A.B.C" para despachar trenes, a fin de que emitan su opinión.- Habiendo sido puesto en práctica, con éxito, desde hace algún tiempo en varios importantes ferrocarriles americanos el sistema "A.B.C" para despachar trenes, esta Secretaría ha acordado se llama la atención de esa inspección en el estudio de la conveniencia de implantarlo en los Ferrocarriles Mexicanos[...].* México, [1901], 1 h. impresa por el anverso.- 35 * 21.5 cms.

659.- *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Sección 2a. - Circular XX dirigida a los Inspectores técnicos de ferrocarriles para que informen sobre adelanto habido en las líneas y ramales que entronquen con el ferrocarril bajo su inspección desde 1ª de enero de 1904. A fin de integrar los datos estadísticos del ramo de ferrocarriles [...].* México, noviembre 9 de 1905, 1 h. impresa por el anverso.- 35.0 * 21.5 cms.

660.- *Cosío, Francisco G. , Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Querétaro Arteaga, a todos sus habitantes sabed que: El Congreso del Estado de Querétaro ha tenido a bien decretar lo que sigue: Artículo único.- se concede al señor Alfredo C. Spencer, o a la Compañía que forme, exención de todo impuesto municipal y del Estado, por el término de 99 años, para que pueda construir y explotar una vía férrea que partiendo de la Hacienda de San Isidro, en el límite del Estado con el de Guanajuato, llegue a la Villa de Santa María del Pueblito, pudiendo prolongar dicha línea hasta esta capital del Estado, siempre que en este caso se emplee la tracción de vapor o la eléctrica [...].* Querétaro, diciembre 13 de 1905, 1 h. impresa por el anverso.- 43 * 33.5 cms.

FOTOTECA

Fondo Donaciones

Núm. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001416	Funcionarios en la cabina de una locomotora diesel.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001417	Simulador de una locomotora diesel.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001418	Dibujo.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001419	Interior de un carro.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001420	"Terminal del Valle de México. Oficinas Divisionales en construcción".	Blanco y negro	6 x 5"
03-001421	"Terminal del Valle de México. Oficinas Divisionales en construcción".	Blanco y negro	5 x 6"
03-001422	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos. Postal blanco y negro.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001423	Tren de pasajeros de los ferrocarriles suizos. Postal blanco y negro.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001424	Locomotora de vapor de FNM.	Blanco y negro	2 x 4"
03-001425	Accidente. Locomotora de vapor no. 247.	Blanco y negro	2 x 3"
03-001426	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001427	Accidente. Locomotora de vapor número 3 y 68. Postal blanco y negro.	Blanco y Negro	3 x 5"
03-001428	Dibujo publicitario. Locomotora fairlie 184 del Ferrocarril Mexicano. Tarjeta postal.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001429	Personas en los patios de una estación.	Blanco y negro	3 x 6"
03-001430	Personal de la División Oaxaca del Ferrocarril Mexicano del Sur en 1921.	Blanco y negro	5 x 6"
03-001431	Taller de fabricación de rieles.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001432	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001433	Maquinaria para la fabricación de rieles.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001434	Semáforo del sistema de comunicación de tráfico centralizado CTC.	Blanco y negro	7 x 5"
03-001435	"Semáforo I-1, La Cañada".	Blanco y negro	7 x 5"

PLANOTECA

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
321	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de fosa en cruz.	junio de 1916	cianotipo	1 a 100 1 a 50	bueno	32 X 23
322	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de fosa recta de inspección.	abril de 1916	cianotipo	1 a 100 1 a 50	bueno	32 X 23
323	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de vía enterrada y fosa para limpiar la ceniza de las locomotoras.	enero de 1917	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
324	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de portal pata túnel.	marzo de 1916	cianotipo	1 a 80	bueno	32 X 23
325	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de lechos de vía para vía ancha.	marzo de 1916	cianotipo	1 a 50	bueno	32 X 23
326	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de lechos de vía para vía angosta.	marzo de 1916	cianotipo	1 a 50	bueno	32 X 23
327	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de lechos de vía para vía angosta.	abril de 1916	cianotipo	1 a 50	bueno	32 X 23
328	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de estación de agua con dos columnas.	abril de 1916	cianotipo	1 a 200	bueno	32 X 23
329	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Detalle de la fosa para la columna de agua.	marzo de 1917	cianotipo	1 a 25	bueno	32 X 23
330	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de andén para pasajeros y muelle de carga.	julio de 1917	cianotipo	1 a 20	bueno	32 X 23
331	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de alcantarilla cubierta de 0.90 m de luz.	julio de 1917	cianotipo	1 a 40	bueno	32 X 23

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
332	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Silleta para fosas de inspección con riel de 75 Lbs. Sección CM.	julio de 1917	cianotipo	1 a 4	bueno	32 X 23
333	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Plano de pizarrón para estaciones de 3ra., clase.	julio de 1917	cianotipo	1 a 10	bueno	32 X 23
334	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de red para protección de las líneas de ferrocarril en los cruzamientos con cables de transmisión de fuerza eléctrica.	abril de 1917	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
335	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de crucero de los alambres para luz encima de la línea telegráfica.	enero de 1917	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 23
336	Ferrocarriles Nacionales de México. Tipo de cruzamientos de las líneas de los ferrocarriles con cables de transmisión de energía eléctrica de alta tensión.	marzo de 1924	cianotipo	sin escala	bueno	55 X 24
337	Ferrocarriles nacionales de México. Tipo de cruzamientos de las líneas de los ferrocarriles con cables de transmisión de energía eléctrica para tranvías.	mayo de 1924	cianotipo	sin escala	bueno	62 X 24
338	Ferrocarriles Nacionales de México. Tipo de cruzamientos de los ferrocarriles con líneas de telégrafos, teléfonos y conductores de energía eléctrica de baja tensión.	abril de 1912	cianotipo	sin escala	malo	32 X 24
339	Ferrocarriles Nacionales de México. Tipo de cruzamiento subterráneo de las líneas de los ferrocarriles con cables de transmisión de energía eléctrica de alta tensión.	octubre de 1924	cianotipo	sin escala	bueno	32 X 24
340	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Pararrayos para proteger los tinacos o depósitos de aceite.	julio de 1917	cianotipo	1 a 200	bueno	32 X 24

EI miliamperímetro, no solo útil, sino bello

María de la Paz González,

Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
teodolito88@yahoo.com.mx

Unas de las piezas menos conocidas dentro de la colección histórica que se resguarda en el Depósito de Bienes Muebles Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) son las que se utilizaban en los laboratorios de control de calidad de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). En otras ocasiones ya hemos hecho referencia a la pulcritud que exigía la realización de cierto tipo de trabajos, que eran responsabilidad de la empresa, tanto al interior como al exterior de la misma, pero quizá resulta difícil imaginar el basto número de aparatos que tenían como meta verificar un sinfín de detalles que avalaban la calidad de los materiales que requerían los diferentes servicios.

De estos aparatos los que se utilizaban para medir la corriente eléctrica resultan muy atractivos, debido, quizá, a su apariencia física y excelente estado de conservación. La mayoría aún conserva su estuche original, y los eléctricos no presentan raspaduras en los cables de conexión. Además, las leyendas y placas con los datos del fabricante que presentan aún son legibles, lo mismo que las micas numeradas en su interior.

De la colección de amperímetros, voltímetros, galvanómetros, microamperímetros y miliamperímetros de diversas marcas, destaca uno por su innovador modelo: el miliamperímetro de la Weston Company.

Aunque la mayoría de los otros aparatos aún conservan sus fundas o estuches de vinil y piel, con correa y broches de alta sujeción, de manera impecable, el de la Weston Company se mantiene en óptimas condiciones. Se trata de un aparato portátil, cuyos materiales de fabricación fueron pensados para recibir uso rudo, característica que se complementa con lo práctico y funcional.

El miliamperímetro que hoy describo posee una alcurnia, que le viene de su creador: Edward Weston Newark (1850 – 1936), fundador de la Weston Company.

Esta empresa se fundó en Nueva Jersey y se dedicó a crear novedades eléctricas, tales como la producción estándar del primer portátil de precisión, voltímetros y amperímetros. También creó el fotómetro portátil y muchos otros desarrollos eléctricos.

El primer modelo compacto Weston de voltímetro de lectura directa fue el número 178, un instrumento inusual para la época. Se trató de un medidor que Edward A. Colby y Garver M. M. ya habían estandarizado, y que fue certificado por Weston. Uno de los modelos más vendidos fue el Volt. Wes, del que se firmó su certificación y patente a través de la Weston Company el 16 de marzo de 1888.

Edward A. Colby se graduó de la Universidad de Yale en 1880. Destacó por su invención del horno de inducción, por el que recibió dos patentes en 1890. Pasó gran parte de su vida dentro de esta industria.

Fue tal el trabajo de investigación e importancia que la Weston Company aportó a la ciencia de esos años en su natal Nueva Jersey, que la Oficina Principal de Obras Públicas nombró, en agosto de 1906, a una gran reserva territorial Parque Waverly, (Newark),

en honor a la empresa eléctrica y a su presidente

A la fecha el parque es uno de los campos de fútbol de la Universidad de Newark y conserva el mismo nombre.

Fue tan grande el éxito que alcanzó el modelo compacto del voltímetro 178; que comenzaron a fabricarse multímetros, amperímetros, miliamperímetros y demás aparatos, con las mismas características, y su venta se extendió a todo el mundo.

Cuando Edward Weston decidió abandonar la producción de inventos, para dedicarse de lleno a lo que a él le interesaba, que era seguir creando y descubriendo, dejó la empresa en manos de su único sobrino: Henry Williams Weston, y continuó creando y escribiendo notas, folletos, cuadernillos, libros y demás obras relacionadas con la inducción, medición, función y demás temas relacionados con la electricidad. Su colección de libros y manuscritos llegó a ser tan grande que la Biblioteca Robert W. Van Houten del Instituto

Tecnológico de Nueva Jersey, en la ciudad de Newark, mantiene el Museo Weston y la Sala de Libros Raros Weston, misma que contiene más de cien volúmenes únicos o singulares y documentos del científico. A la fecha, es uno de los sitios visitados en la universidad y mantiene un acceso restringido de lunes a viernes de 8:00 am a 4:00 pm, de lunes a viernes, con cita previa.

Cabe mencionar que cuando Henry Williams Weston murió, sus hijas Carol y Marie Weston, que no estaban muy involucradas con la empresa de su padre, decidieron venderla a la compañía británica Aeroespacial Weston, que había sido fundada en 1921 y que era filial de la empresa que presidía su padre: la Weston Instrumental Co. Ltd. De Subiton, Surrey, Reino Unido, y de la EE. UU. Edward Weston Corporación.

A la larga, el Imperio Weston fue vendido, pero aún ahora su legado se conserva en diferentes partes del mundo, como en el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, (CNPPCF).

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Cédula de registro de bienes muebles con valor histórico cultural

1. Número de registro: MNFM 2 PA 00039 AQ BQ 0000.

Núm. de inventario CNCA: H0030328IM000000075

Núm. de inventario FNM: 09195001000106060037600002.

Núm. de colocación en el almacén: Planta baja, estante 80, cajón D, andén 6, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Clave Pronare:

M	N	F	M	2	P	A	0	0	0	3	9	A	Q	B	Q	0	0	0	0
Institución				BM	Investigador				Número				Línea	Kilómetro					

Otro núm. (especificar): E y T 02.1.7.Z-18.73 y K47-00007-Z.

2. Localización:

Estado: DF Municipio: Ciudad de México Localidad: México

3. Nombre del objeto: Miliamperímetro

4. Nombre del fabricante: Weston D.C.

5. Materia prima dominante: Vidrio y metal

6. Inscripciones: Weston, model 264 n°. Weston Elec. Instrument Corp. Newark, N.J. U.S.A.

7. Medidas:

Alto: 10 1/2 Largo: 15 1/2 Ancho: 6.3 Diámetro: Peso aprox.: 2 Kg.

8. Lugar donde se localizó: Estación Buenavista.

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

9. Estado de conservación:

Bueno (X) Regular () Malo ()

10. Registro fotográfico. Sí (X) No ()



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

El funcionamiento de un miliamperímetro es complejo. Con este aparato se mide la intensidad de corriente que está circulando por un circuito eléctrico. Está calibrado en milésimas de amperio. En la empresa FNM estos aparatos eran indispensables en casi todas las áreas de la empresa; por ello no es raro que en el Depósito e Bienes Muebles Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (CNPPCF/MNFM) se resguarden y conserven aparatos de esa empresa fabricante, que Edward Weston fundó en Nueva Jersey en 1888. Este hombre fue creador, entre otros muchos aparatos, del primer portátil de precisión, además de voltímetros y amperímetros, así como del fotómetro portátil y de muchos desarrollos eléctricos más.

12. Registró: Pronare

Fecha: 1996

Directorio

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (222) 774 01 03
(55) 41 55 05 40
tmarquez@conaculta.gob.mx

Ana Stella Cuéllar Valcárcel

Subdirectora de Investigación y Proyectos Culturales

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Orgamapoteca y Planoteca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

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

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (222) 774 01 05
brencoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

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

Oficinas en Puebla

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

Oficinas en México

Tel.: (55) 41 55 05 40
Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16, col. Cuauhtémoc.
C.P. 06500, Distrito Federal, México