
MIRADA FERROVIARIA 45



Ferrocarril y ciudad

MAYO-AGOSTO 2022

DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

Alejandra Frausto Guerrero

Secretaria de Cultura

Subsecretaria de Diversidad Cultural y Fomento a la Lectura

Marina Núñez Bernal

Subsecretaria de Desarrollo Cultural

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alejandro Ángeles Dorantes

Jefe del Departamento de Planoteca

aangelesd@cultura.gob.mx

Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

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

MPAZG@CULTURA.GOB.MX

MIRADA FERROVIARIA, Año 15, No. 45, mayo - agosto 2022, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museofe-rocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 31 de agosto de 2022.

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

Portada: Panorámica del patio de Buenavista, Ciudad de México, 22 de agosto de 1936. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

ÍNDICE

Presentación de la revista

Leonor Eugenia Reyes Pavón

ESTACIONES

Ferrocarril y ciudad: una historia de relaciones entre la esfera económica y el espacio urbano.

Guillermo Guajardo Soto y Carlos Sottorff Neculhueque

Ferrocarril y ciudad en el caso de Santa Fe (Argentina). Aportes teóricos e históricos entre dinámicas estructurales y prácticas locales.

María Alejandra Saus

Empresas ferroviarias y apropiación del suelo urbano en Mérida, Yucatán: una perspectiva histórica.

Leonor Eugenia Reyes Pavón

TIERRA FERROVIARIA

Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif.

Isabel Bonilla Galindo

CRUCE DE CAMINOS

Antes de que el tren llegue. Fiebre constructiva en la ciudad de Oaxaca.

Danivia Calderón Martínez

La estación Colonia: de un negocio inmobiliario ligado al ferrocarril a espacio público.

Erika A. Alcantar García

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista realizada a Viliulfo Rodríguez Soriano, ferrocarrilero jubilado de la División Puebla (Primera parte).

Patricio Juárez Lucas y Lourdes Maldonado

SILBATOS Y PALABRAS

La novela del tranvía.

Manuel Gutiérrez Nájera

Reseña del libro “Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970”.

Jaime Linares Zarco

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de Colecciones

Presentación

La invención del transporte ferroviario y su pronta expansión alrededor del mundo transformó el panorama mundial en muchos sentidos; razón por la que, hasta el día de hoy se siguen estudiando los efectos que este tuvo en los ámbitos económico, social, cultural, etcétera. A pesar de los numerosos trabajos que se han realizado en México sobre este medio de transporte, uno de los aspectos que ha sido poco abordado por la historiografía ferroviaria es la relación entre Ferrocarril y Ciudad, es decir, las transformaciones urbanas que se dieron a partir de la introducción de la infraestructura que sustentó el funcionamiento del *caballo de hierro*.

Se debe apuntar que en otras latitudes (Inglaterra, Estados Unidos, España y Argentina, por mencionar algunas) se ha avanzado significativamente en tratar de comprender esta relación; aunque en México es apenas desde hace pocos años que este fenómeno ha comenzado a interesar a los investigadores e investigadoras. Este número de *Mirada Ferroviaria* es una contribución al estudio de esta temática, poco explorada en nuestro país. Se compone de una serie de artículos en los que se aborda la relación entre Ferrocarril y Ciudad, así como algunos de los efectos de la introducción del ferrocarril en los entornos urbanos.

La sección Estaciones está integrada por tres artículos, en los cuales se proponen distintas perspectivas y posibilidades para aproximarse al estudio de los efectos del ferrocarril y su infraestructura en el suelo urbano. En el primero, *Ferrocarril y ciudad: una historia de relaciones entre la esfera económica y el espacio urbano*, Guillermo Guajardo Soto y Carlos Sottorff Neculhueque presentan un análisis teórico-metodológico para estudiar la relación entre Ferrocarril y Ciudad, a partir de los planteamientos que han realizado investigadores como Carl W. Conduit, John Kellett, Richard Dennis, Horacio Capel, Luis Santos y Ganges, por mencionar algunos. En el texto se estudian sus aportes y su aplicación en ciudades de distinto origen y con ubicación en diversas latitudes; debido a que a pesar de sus particularidades compartieron los mismos fenómenos de ocupación territorial y sus efectos.

El segundo lleva por nombre *Ferrocarril y Ciudad en el caso de Santa Fe (Argentina). Aportes teóricos e históricos entre dinámicas estructurales y prácticas locales* y es autoría de María Alejandra Saus, quien presenta una propuesta que desde una mirada interdisciplinaria analiza el impacto que tuvo el ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, Argentina. Su análisis se basa en los procesos económicos globales, nacionales, regionales y locales; así como en las decisiones tomadas en distintas escalas de gobierno y cómo éstas se reflejaron en el suelo urbano a partir de la introducción de tecnologías de transporte, como el ferrocarril, que se conforman de “infraestructuras específicas con impacto territorial”.

El último trabajo, *Empresas ferroviarias y apropiación del suelo urbano en Mérida, Yucatán: una perspectiva histórica*, es de mi autoría. En él se estudian dos estrategias empleadas por las empresas ferroviarias para obtener los espacios sobre los cuales se estableció su infraestructura. La investigación arrojó que, al menos en Mérida, fueron dos mecanismos: el primero fue mediante concesiones gubernamentales y el segundo mediante la compra a los propietarios. Estos dos fueron suficientes para que las compañías se hicieran de un buen número de propiedades urbanas sin recurrir a la expropiación.

En la sección Tierra Ferroviaria encontramos un texto de Isabel Bonilla: *Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif*. Este trabajo narra el proceso de construcción de las vías férreas en Morelos, incluyendo las vías menores que conectaban con el interior de las haciendas a su paso, apoyándose en los planos y material gráfico que se encuentra resguardado en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Cruce de Caminos en esta ocasión se conforma por dos artículos que nos muestran algunas posibilidades entre las múltiples que ofrece el estudio de la relación entre Ferrocarril y Ciudad, y los distintos efectos que generó su introducción al espacio urbano, aún de manera indirecta. En el trabajo de Danivia Calderón Martínez, *Antes de que el tren llegue. Fiebre constructiva en la ciudad de Oaxaca*, la autora estudia los cambios que se realizaron en la ciudad de Oaxaca ante la perspectiva de la llegada del ferrocarril, en donde las autoridades y los ciudadanos consideraban que la capital oaxaqueña debía estar a la altura de una ciudad moderna. Por su parte, el texto *La estación Colonia: de un negocio inmobiliario ligado al ferrocarril a espacio público* de Erika A. Alcantar García muestra que los desarrollos generados a partir de la instalación de las estaciones abrieron una oportunidad de negocios para algunos empresarios inmobiliarios. Estos vieron en los terrenos ubicados en los márgenes de la ciudad un gran potencial y comenzaron a adquirirlos para fraccionarlos. Este trabajo aborda en particular lo que aconteció en torno a la estación Colonia y la urbanización que se dio en su perímetro.

En Vida Ferrocarrilera se presenta la primera parte de entrevista realizada a Viliulfo Rodríguez Soriano, un ferrocarrilero jubilado de la División Puebla, por Patricio Juárez Lucas, jefe de departamento de Archivo Histórico, y Lourdes Maldonado. En ella, Rodríguez comparte sus experiencias y recuerdos como telegrafista y perteneciente a una familia de ferrocarrileros en la ciudad de Puebla.

En la sección Silbatos y palabras se reproduce *La novela del tranvía*, de Manuel Gutiérrez Nájera, escritor mexicano que fue uno de los precursores del modernismo. Esta novela nos muestra un retrato de la cotidianidad de la Ciudad de México en las postrimerías del siglo XIX, desde la mirada e imaginación de un pasajero del tranvía. A esta sección se suma la reseña del libro *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*, de la autoría de Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, publicado en 2018 por la Secretaría de Cultura.

Finalmente, en la sección Archivos documentales y de bienes se presenta una selección de documentos resguardados en el Cedif procedentes del Archivo Histórico, de la Biblioteca Especializada, de la Fototeca, de la Planoteca y del Almacén de Colecciones, que permite vislumbrar un pequeño panorama de la riqueza que se resguarda en sus fondos.

Junto con este número lanzamos una invitación a quienes se interesan por comprender la compleja relación entre Ferrocarril y Ciudad, para sumarse a los esfuerzos por analizar y comprender los efectos que se dieron en todas las poblaciones tocadas por el ferrocarril con sus propias particularidades.

Leonor Eugenia Reyes Pavón

Posdoctorante en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la UNAM.



Una de las estaciones del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, *ca.* 1896.
Colección Méndez Quijano Zirión. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura .

ESTACIONES

Ferrocarril y ciudad: una historia de relaciones entre la esfera económica y el espacio urbano

Railways and the city: a history of relations between the economic sphere and urban space

Guillermo Guajardo Soto¹

Carlos Sottorff Neculhueque²

Resumen

El presente texto tiene como objetivo hacer una reflexión sobre la relación entre Ferrocarril y Ciudad, considerando que para la historiografía profesional en nuestro medio todavía no es un tema de estudio muy abordado. Si bien el ferrocarril materializó el sentido de progreso durante el siglo XIX, su presencia al interior de los espacios urbanos en el siglo XX generó debates y discusiones. Desde estas instancias se proyectó una imagen negativa acerca de las infraestructuras ferroviarias, las cuales fueron percibidas como elementos de atraso, tensiones o incluso barreras para el crecimiento racional de las ciudades. Como resultado de esas dinámicas, tanto los ferrocarriles como sus actividades se vieron afectadas cuando las autoridades e intereses particulares consideraron que sus recintos eran propios del espacio de la ciudad. Sin embargo, la persistencia de esas huellas ferroviarias ha continuado a pesar de las reformas y cambios urbanos que se desplegaron en los antiguos espacios ferroviarios.

Palabras clave: ciudad, ferrocarril, infraestructura, urbanismo.

Abstract

The objective of this text is to reflect on the relationship between the railway and the city, considering that for professional historiography in our environment it is not yet a highly addressed topic of study. Although the railway materialized the sense of progress during the 19th century, its presence within urban spaces in the 20th century generated debates and discussions. From these instances a negative image was projected about railway infrastructures, which were perceived as elements of backwardness, tensions or even barriers to the rational growth of cities. As a result of these dynamics, both the railways and their activities were affected when the authorities and private interests considered that their enclosures were part of the city space. However, the persistence of these railway tracks has continued despite the reforms and urban changes that took place in the old railway spaces.

Keywords: city, railway, infrastructure, urbanism.

Introducción: el andar del caballo de hierro

Esta nueva entrega de *Mirada Ferroviaria* está dedicada a difundir trabajos y materiales para la investigación histórica sobre la relación entre Ferrocarril y Ciudad, fundamentalmente sobre México, aunque es un tema que se presentó de manera global en todos los países que recibieron el modo de transporte férreo, al detonar la transformación espacial y social por la difusión, tanto de la máquina de vapor como de su infraestructura de vías. Si bien los antecedentes del ferrocarril generalmente se marcan antes de 1825 con la construcción de la versión funcional del *caballo de hierro*, es decir, de la locomotora de Richard Trevithick en 1804, la realidad es que el *camino de hierro* era mucho más arcaico como invención, pudiéndose rastrear sus orígenes hasta el mundo antiguo. Esto último pone atención en un aspecto generalmente ignorado en la historia del ferrocarril, menos espectacular que las humeantes máquinas móviles, y que se refiere a la dimensión territorial del modo férreo que se encuentra “atado” al suelo para transportar bienes y personas. Debe considerarse que las vías de rieles y traviesas en el suelo para 1913 alcanzaron una extensión lineal de más de un millón de kilómetros en todo el planeta, indicando la magnitud de los cambios que se difundieron por llanuras, sierras y especialmente en las ciudades, aspecto que queremos tratar en este breve texto de presentación, destacando los principales rasgos globales de su dimensión infraestructural y urbana.

El ferrocarril desde su irrupción como un nuevo medio de transporte comercial desde 1825 fue tanto una innovación tecnológica como espacial, cuyos impactos trascendieron más allá de las relaciones económicas, comerciales y del propio transporte. Fue entendido como una materialización del capitalismo y un importante hito de la modernidad, que redistribuyó otros medios de transporte ya fuera viejos, nuevos, mecanizados y manuales para mover bienes y personas en menos tiempo y a menor costo, contribuyendo como medio de coordinación a una era de expansión masiva del comercio mundial. Tal como apuntó el historiador británico Eric J. Hobsbawm, fue *la punta de lanza del capitalismo*,³ acompañado de un efecto de escala por la extensión de los proyectos,⁴ debido a su alta inversión y cobertura territorial. Esta com-

binación prometeica hizo que durante la primera mitad del siglo XX historiadores y economistas sobreestimaran su contribución al crecimiento económico, visión que fue cuestionada por Robert Fogel (1964), quien planteó una gran controversia historiográfica al relativizar el aporte del ferrocarril a la economía de los Estados Unidos en el siglo XIX por considerar que había medios alternativos como ríos, canales y caminos.⁵ Fogel buscó destruir el mito simbólico del caballo de hierro como ingrediente indispensable del progreso económico, para lo cual sacrificó y pasó por alto aspectos técnicos y geográficos claves en el transporte ferroviario, como son los puntos de carga y descarga, las instalaciones y las técnicas de almacenaje.⁶ La investigación posterior a Fogel entregó un panorama más matizado y diverso, dado por destacar su relevancia para remodelar los flujos comerciales por más de un siglo, tener un importante papel en la especialización inter e intrarregional y promover economías de escala y de aglomeración.⁷ En suma, hizo posible una nueva organización espacial de las actividades económicas en el ámbito urbano, al desarticular redes tradicionales y desarrollar las estaciones de ferrocarril como objetos primarios del urbanismo.⁸

La llegada del camino de hierro a la ciudad

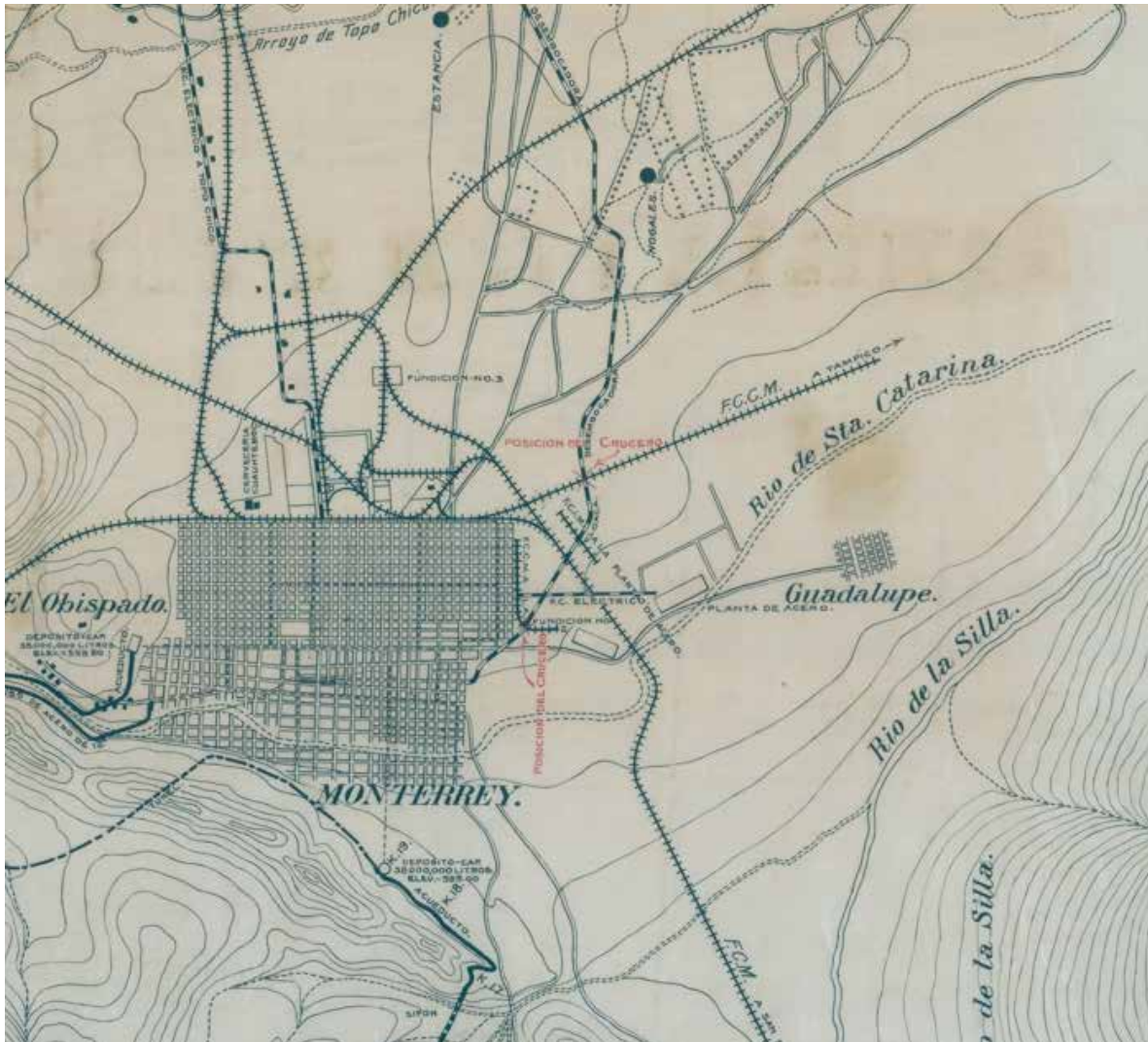
Con lo anterior, la visión del ferrocarril fue transitando desde la economía hasta ser considerado como pionero en crear espacios logísticos que cambiaron la función económica de la ciudad. Este proceso puede ser entendido a partir de los planteamientos del historiador urbano estadounidense Carl W. Condit, para quien el ferrocarril con sus instalaciones fue un tipo especial de microciudad que se desplazaba por el suelo configurando la ciudad por: 1) los nuevos puntos focales que crearon las vías férreas, 2) lo que llamó el sistema arterial y 3) por el patrón de movimiento dentro, fuera y alrededor de la ciudad. Señalando como un punto relevante a la estación terminal desde la cual se fue desplegando un complejo de numerosas estructuras subsidiarias que fueron adquiriendo con el tiempo un carácter estructural y urbanístico por su tamaño, complejidad e interconexión entre los distintos edificios.⁹ Para lograr esto fue necesario el consumo de tierra urbana para los talleres, depósitos de locomotoras, patios de clasificación y conexiones con otras líneas férreas en los suburbios,¹⁰ estableciendo así los primeros nodos especializados para el abasto urbano y asegurando grandes entregas de artículos.



Ferrocarril Central Mexicano. Estación de Torreón. México, 18 de abril de 1906. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Patíos y líneas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

En ese sentido, la instalación de las infraestructuras de vías fue alterando el paisaje y el espacio urbano, impulsando de manera inexorable a las esferas públicas y privadas a considerar a las instalaciones ferroviarias como un elemento propio del tejido urbano, que a la larga obligó a establecer un importante número de normas que afectaron tanto a las calles como a la ciudad misma. En consecuencia, tanto el espacio urbano como la actividad ferroviaria entraron desde el inicio en una constante tensión, tardando bastante en arribar a un criterio para configurar una nueva y única lógica de funcionamiento y definición de los respectivos espacios.

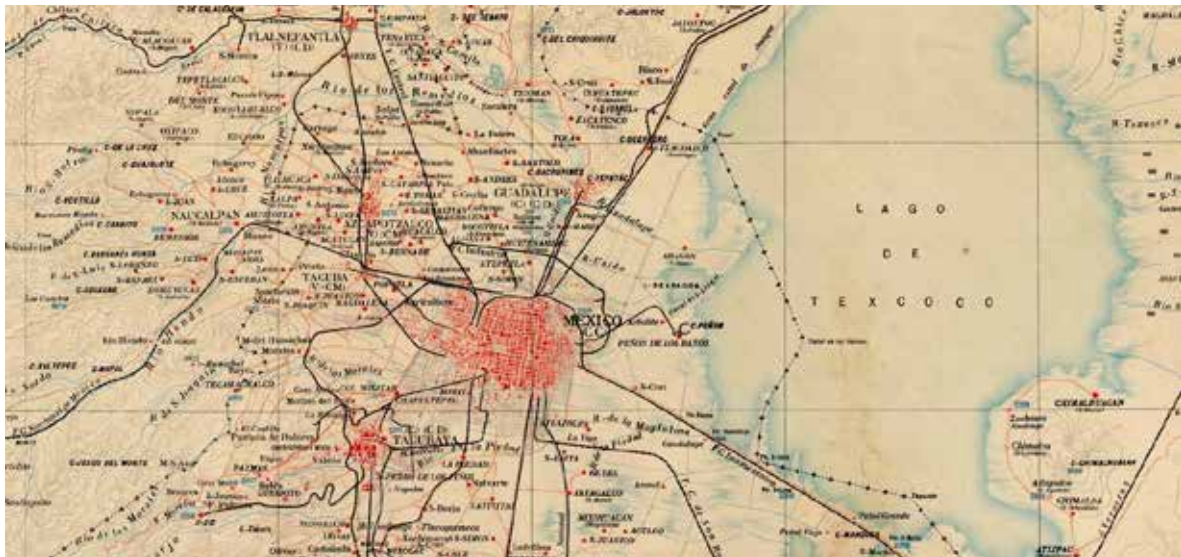
Un efecto morfológico de largo impacto que nos interesa destacar en la relación entre ferrocarril y ciudad fue el llamado “efecto de barrera” planteado por Kellett, sobre la introducción de la dimensión lineal de las vías para configurar el área urbana,¹¹ que se complementa con otro efecto más disperso y sinuoso indicado por Dennis, a partir de su estudio de las ciudades industriales de la Inglaterra del siglo XIX, dado por la formación de un paisaje urbano diverso con fragmentaciones peculiares como penínsulas e islas con casas, bodegas y fabricas que quedaron separadas del resto de la ciudad, como espacios perdidos.¹²



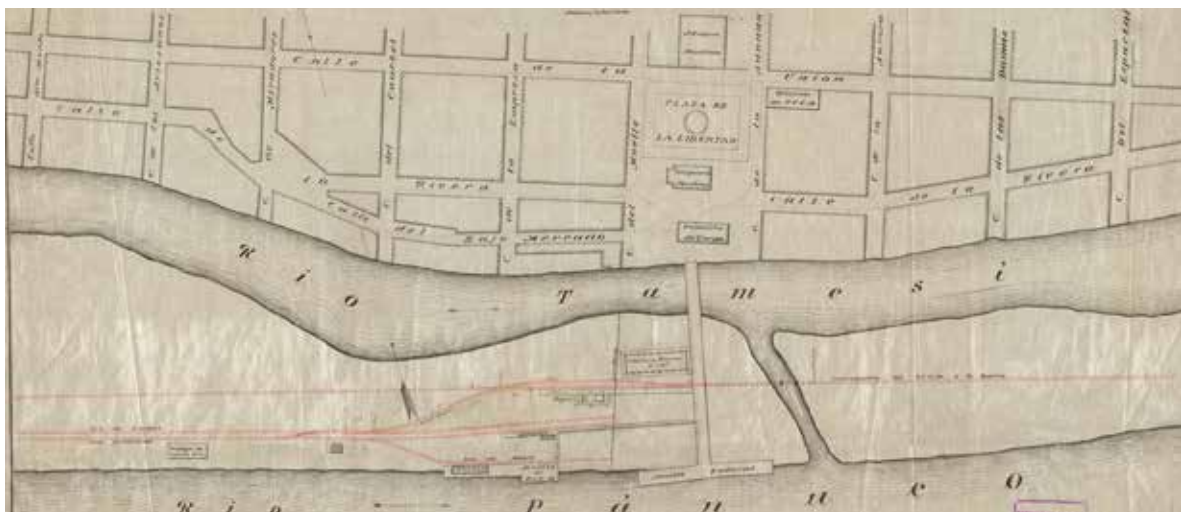
Compañía de Servicio de Agua y Drenaje de Monterrey S.A. Plano de los cruces del Ferrocarril Central Mexicano a la Fundación No. 2 y el Ramal a Tampico con la cloaca desembocadora. Sin fecha. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México. Sección: Patios y líneas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Para fines del siglo XIX, tanto las ciudades como los recintos ferroviarios empezaron a experimentar procesos de crecimiento y expansión de sus límites relacionados con la mayor integración del tráfico de las economías nacionales en los sistemas de comercio internacional, lo cual propició una ampliación de las actividades productivas dentro de las ciudades y el impulso de la necesidad de más mano de obra, con el consecuente arribo de ingentes masas de trabajadores.¹³ La actividad de transporte ferroviario exigió más espacios urbanos en un proceso de conexión y ocupación territorial, con emplazamientos y edificaciones constantemente reformadas y ampliadas, haciendo que las principales ciudades terminales se perfilasen como nodos de la red de transportes y comunicaciones, estableciendo cabeceras de redes

extendidas a lo largo y ancho de los territorios¹⁴ y cambiando la jerarquía de las ciudades, como ocurrió con algunas capitales nacionales y las ciudades-puerto.¹⁵



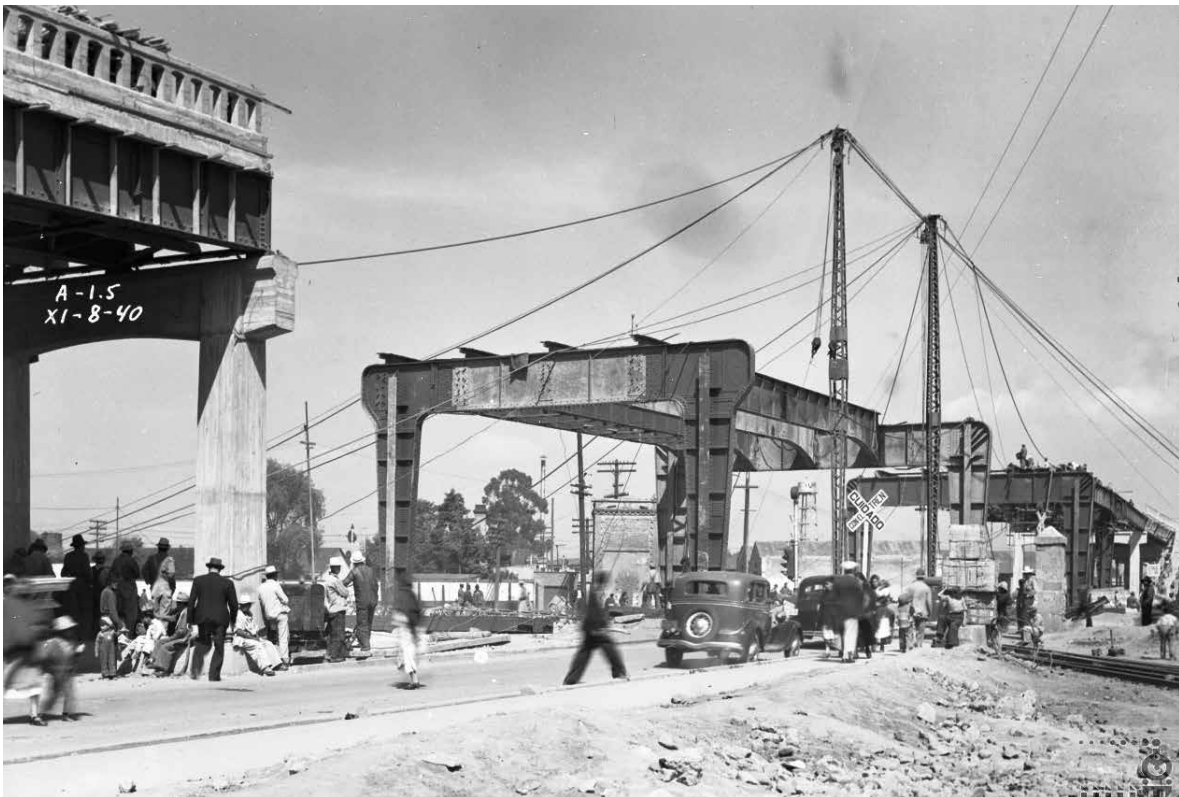
Carta de la República Mexicana a la 100 000a. 1a Serie, Hoja 19-I (M). 1909. Fondo: Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



Ferrocarril Central Mexicano. División de Tampico. Plano de la Estación, Edificios y Muelles en Tampico. 21 de julio de 1891. Escala 1:1000. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Patios y Líneas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. Las tensiones por las vías en las calles

Si bien durante el siglo XIX la visión y percepción que se tuvo sobre el ferrocarril y sus actividades fue positiva por el progreso y avance de las áreas en donde se desplegó, para el primer tercio del siglo XX esa noción experimentó un cambio radical. En general, después de la Primera Guerra Mundial –y en México después de la Revolución– el modo férreo no fue visto como un elemento de adelanto, sino de deterioro urbano por sus extensos recintos

que actuaban como barrera y fragmentación de la ciudad. Ello se agudizó cuando ascendió el poder de los municipios y de los actores de la ciudad que buscaron darle un tratamiento ordenado al espacio urbano a fin de resolver los ya múltiples inconvenientes. En esa visión el ferrocarril con sus infraestructuras, espacios y dinámicas de trabajo pasó a ser un generador de conflicto y visto como una enorme cicatriz material.¹⁶ La cicatriz ferroviaria en las ciudades era lo que Condit destacó como el efecto en red de complejos de instalaciones interconectadas, que eran parte del tejido urbano.¹⁷ El problema residía en dónde se ubicaban y en su funcionalidad, que daba soporte a la actividad económica de la ciudad y la cual no podía detenerse, y cómo las empresas ferroviarias, tanto públicas como privadas, debían asumir un lento proceso de reconfiguración de sus instalaciones. De acuerdo con Horacio Capel, fue en este contexto en que emergieron de manera explícita tensiones y conflictos entre la ciudad y el ferrocarril, con problemas tanto para la esfera pública como para la privada.¹⁸

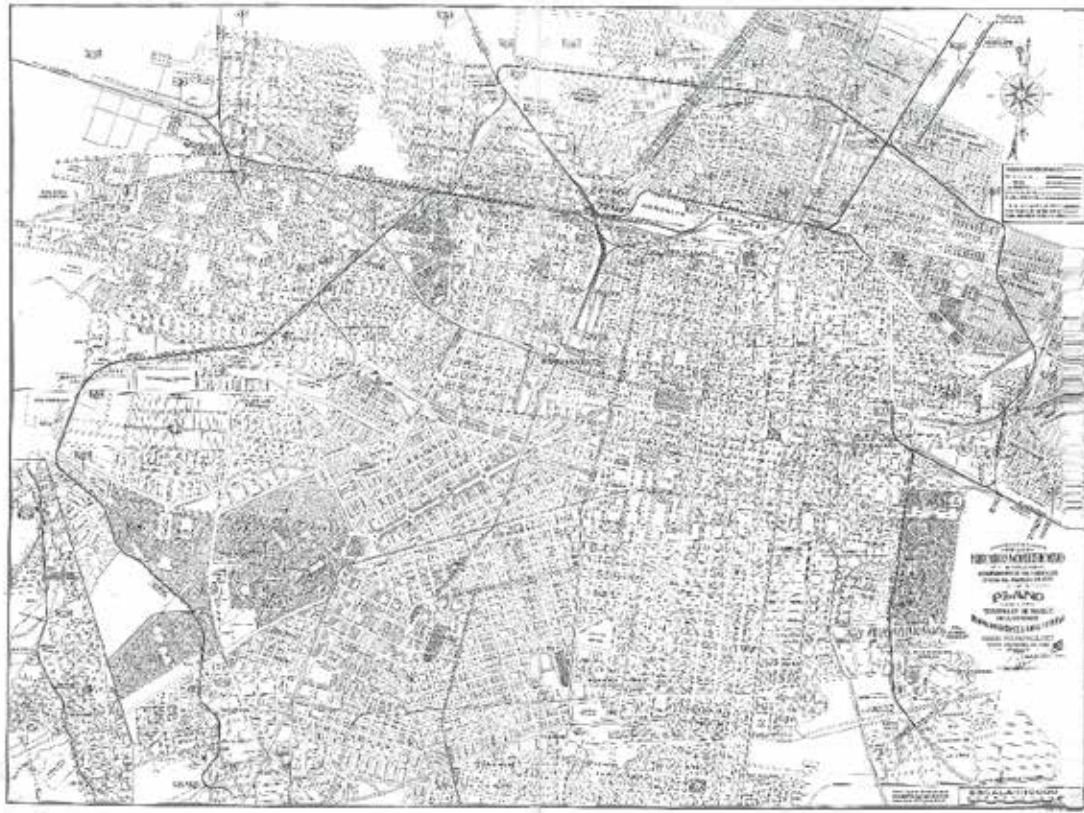


Proceso de levantamiento de las armaduras para formar los claros del paso elevado que construyó el Departamento del Distrito Federal, 8 de noviembre de 1940. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El continuo conflicto de los rieles en las calles

¿Pero cómo se puede entender mayormente esta tensión entre ciudad y ferrocarril? Si seguimos la tesis más difundida entregada por Capel, básicamente el núcleo del problema estaría en las necesidades urbanas y de sus dirigentes para disputarle al ferrocarril el suelo urbano

que había ocupado para sus actividades desde décadas antes.¹⁹ Esto puede ser complementado y matizado con estudios más recientes que indican un continuo de conflictos desde el origen mismo de la implantación de las líneas en las ciudades, pero en una dirección distinta. Como señala David Schley en su estudio sobre las primeras líneas férreas en la costa este de Estados Unidos desde la década de 1830, la ingeniería civil al “tocar” ciudades que no habían sido concebidas para una circulación mecanizada generó cambios por el tráfico de los trenes por sus calles, subordinando a la ciudad a las lógicas espaciales de negocios que eran externas, a la vez que de una manera mayor eran una competencia entre ciudades por tener mejor acceso a puertos y al hinterland.²⁰ Así, los esfuerzos de la ciudad por dominar el espacio ferroviario desde fines del siglo XIX pueden entenderse como una “revancha” espacial, que fue tomando mayor fuerza cuando la ciudad buscó ser ordenada de manera racional por parte de agentes públicos, privados y urbanistas. Pero la noción de una ciudad racional y ordenada siguiendo principios urbanos era incompatible con el “orden espontáneo” bajo el cual había llegado y se había expandido el ferrocarril; su cicatriz obstruía la consolidación de nuevos equipamientos y servicios como la electricidad, el agua y drenaje, además de acondicionar las calles para la emergente presencia de automóviles, camiones y autobuses, que serían parte de la nueva organización espacial y de la vida urbana.²¹ Si bien el ferrocarril siguió pesando en muchos países como el eje de una red arterial del transporte, sus recintos se vieron cuestionados permanentemente por el urbanismo, que pujó por una reorganización considerando el “*carácter peninsular de su infraestructura*”²² y su efecto de barrera. Al ser la ciudad concebida como un sistema de redes cada vez más complejo y amplio, se presionó por mayores espacios y los lugares especializados en una actividad, como los complejos ferroviarios, quedaron en una posición desventajosa y fueron percibidos como espacios públicos y de uso colectivo –asociado a la nacionalización de las empresas ferroviarias en muchos países– lo que acompañó al urbanismo.²³



Plano de las terminales de México incluyendo información referente a laderos y espuelas usados por particulares hasta diciembre de 1942. Marzo de 1943. Escala: 1: 10000. Fondo: FNM. Sección: Obras. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. N° 370.

Una vez que el recinto del ferrocarril fue definitivamente internalizado y absorbido por el tejido urbano, tanto éste como las demás infraestructuras dieron forma a nuevas áreas, constituyéndose en el soporte material de diversos sistemas urbanos.²⁴ En esta nueva lógica de complementación, el ferrocarril debió cohabitar con otras actividades, o bien, el trazado o edificaciones del ferrocarril fueron levantadas o reformadas radicalmente para convertirlas en espacios destinados a actividades productivas, habitacionales o recreativas. Todo este conjunto de intervenciones urbanas generó intensos diagnósticos y acciones de autoridades y actores privados. Para poder ejecutar estas alteraciones sobre los espacios urbanos, enormes y onerosas, sus promotores se vieron obligados a contar con grandes sumas de capitales, cuerpos de expertos y acceso a nuevas tecnologías. Pero ello fue un proceso inverso al que ya se había dado con la primera instalación del ferrocarril, es decir, que la inversión para tratar de borrar la huella de vías tuvo que ser muy alta y de amplia cobertura. Tras ello, las nuevas configuraciones y la incorporación de equipamientos e infraestructuras, si bien se consideran novedosas, fueron intervenciones paulatinas de adaptación y resignificación.²⁵



Detalle de las vías del patio de Buenavista, abajo del paso elevado en construcción por el Departamento del Distrito Federal, 8 de noviembre de 1940. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Finalmente, la totalidad de los espacios propiciados por la actividad social y económica que impulsó el ferrocarril detonó un continuo de nuevas modificaciones.²⁶ Sin embargo, la huella infraestructural dejada por las vías recuerda que la configuración de los espacios de la ciudad ha debido darse dentro de las reglas espaciales dejadas por el ferrocarril en el suelo urbano.

Bibliografía

Atack, Jeremy, “Railroads”, en Claude Diebolt y Michael Hauptert, eds., *Handbook of Cliometrics*, Cham, Springer Nature, 2019.

Bulmer-Thomas, Víctor, *La historia económica de América Latina desde la independencia*, 2ª ed., México, FCE, 2010.

Capel, Horacio, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

Ciccarelli, Carlo *et. al.*, “The history of rail transport”, en Roger Vickerman, ed., *International Encyclopedia of Transportation*, Elsevier, 2021, vol. 5.

- Condit, Carl W., *The Railroad and the City. A Technological and Urbanistic History of Cincinnati*, Columbus, Ohio State University Press, 1977.
- David, Paul A., *Technical Choice Innovation and Economic Growth. Essays on American and British experience in the nineteenth century*, London, Cambridge University Press, 1975.
- Dennis, Richard, *English Industrial Cities of the Nineteenth Century. A social geography*, Cambridge, University Press, Cambridge, 1984.
- Fogel, Robert W., *Railroads and American Economic Growth: Essays in econometric history*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1964.
- Harvey, David, *París, capital de la modernidad*, 1ª reimp., Madrid, Akal, 2014.
- Hobsbawm, Eric J., *La era del capital, 1848-1875*, 5ª reimp. Buenos Aires, Crítica, 1998.
- Kellett, John, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul, 1969.
- Liemur, Jorge, “La construcción del país urbano”, en Mirta Zaida Lobato, dir., *Nueva historia argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2000, t. 5: El progreso, la modernización y sus límites.
- Martínez, Gerardo y Germán Mejía, coords., *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato-Bogotá-Quito, Universidad de Guanajuato/Pontificia Universidad Javierana/FLACSO, Ecuador, 2021.
- Mejía Pavony, Germán, *La aventura urbana de América Latina*, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2013.
- Nilsen, Micheline, *Railways and the Western European Capitals Studies of Implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels*, New York, Palgrave Macmillan, 2008.
- Otero Carvajal, Luis Enrique, ed., *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna. España y México, 1850-1936*, Madrid, Libros de la Catarata.
- Santos y Ganges, Luis, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.
- Schley, David, “Tracks in the Streets: Railroads, Infrastructure, and Urban Space in Baltimore, 1828–1840”, *Journal of Urban History*, vol. 39, núm. 6, 2013.
- _____. “A Natural History of the Early American Railroad”, *Early American Studies*, vol. 13, núm. 2, 2015.
- Velásquez, Carmen *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas integrados de transportes*, Tesis, Universidad de Barcelona, 2015.
- Zunino, Dhan *et al.*, coords., *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*, Buenos Aires, Teseo Press., 2021.

Endnotes

- 1 Investigador Titular “C” en el Programa de Investigación Ciencia y Tecnología del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) e Investigador Nacional del Sistema Nacional de Investigadores-CONACYT. Contacto: guillermo.guajardo@unam.mx
- 2 Profesor de la Universidad de Santiago de Chile. Contacto: carlos.sottorff@usach.cl
- 3 Eric J. Hobsbawm, *La era del capital, 1848-1875*, 5ª reimpresión, Buenos Aires, Crítica, 1998, p. 53.
- 4 David Harvey, *París, capital de la modernidad*, 1ª reimpresión, Madrid, Akal, 2014, pp. 20-21.
- 5 Robert W. Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in econometric history*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1964.
- 6 Paul A. David, *Technical Choice Innovation and Economic Growth. Essays on American and British experience in the nineteenth century*, London, Cambridge University Press, 1975, pp. 297-298.
- 7 Jeremy Atack, “Railroads”, en Claude Diebolt y Michael Hauptert (eds.), *Handbook of Cliometrics*, Cham, Springer Nature, 2019, p. 1427.
- 8 Carlo Ciccarelli, Andrea Giutini y Peter Groote, “The history of rail transport”, en Roger Vickerman (ed.), *International Encyclopedia of Transportation*, Elsevier; vol. 5, 2021, p. 415.
- 9 Carl W. Condit, *The Railroad and the City. A Technological and Urbanistic History of Cincinnati*, Columbus, Ohio State University Press, 1977, pp. X, 22.
- 10 Richard Dennis, *English Industrial Cities of the Nineteenth Century. A social geography*, Cambridge, University Press, 1984, p. 129; Micheline Nilsen, *Railways and the Western European Capitals Studies of Implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels*, New York, Palgrave Macmillan, 2008, p. 14.
- 11 John Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul, 1969, pp. 17, 292.
- 12 Richard Dennis, *op. cit.*, p. 131.
- 13 Victor Bulmer-Thomas, *La historia económica de América Latina desde la independencia*, 2ª edición, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 27.
- 14 Jorge Liernur, “La construcción del país urbano”, en Mirta Zaida Lobato, dir., *Nueva historia argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2000, t. 5 (*El progreso, la modernización y sus límites*).
- 15 Germán Mejía Pavony, *La aventura urbana de América Latina*, Madrid, Fundación Mapfre/Taurus, 2013, pp. 134-139.
- 16 Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, p. 151; Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, pp. 21-22.
- 17 Entiéndase al complejo ferroviario como el conjunto total de edificaciones, *playas de maniobras, líneas centrales, laterales y ramales y, en general, todo aquello que estuvo vinculado al funcionamiento del ferrocarril*.
- 18 Horacio Capel, *op. cit.*, pp. 43-44.
- 19 *Ibid.*, p. 44.
- 20 David Schley, “Tracks in the Streets: Railroads, Infrastructure, and Urban Space in Baltimore, 1828-1840”, *Journal of Urban History*, vol. 39, núm. 6, 2013, pp. 1062-1084; David Schley, “A Natural History of the Early American Railroad”, *Early American Studies*, vol. 13, núm. 2, 2015, pp. 443-466.
- 21 Luis Enrique Otero Carvajal, ed., *Las infraestructuras en la construcción de la ciudad moderna. España y México, 1850-1936*, Madrid, Libros de la Catarata, 2020, pp. 9-10.
- 22 *Ibid.*, p. 11
- 23 Carmen Velásquez, *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas integrados de transportes*, Tesis, Universidad de Barcelona, 2015, pp. 23-24.
- 24 Dhan Zunino et al., coord., *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*, Buenos Aires, Teseo Press., 2021, p. 9.
- 25 *Ibid.*, pp. 17-18.
- 26 Gerardo Martínez y Germán Mejía, coord., *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina, Guanajuato-Bogotá-Quito*, Universidad de Guanajuato/Pontificia Universidad Javierana/FLACSO Ecuador, 2021, p. 10.

ESTACIONES

Ferrocarril y Ciudad en el caso de Santa Fe (Argentina). Aportes teóricos e históricos entre dinámicas estructurales y prácticas locales¹

Railway and City in the case of Santa Fe (Argentina). Theoretical and historical contributions between structural dynamics and local practices

María Alejandra Saus²

¹ Este texto es la ponencia del mismo nombre presentada el 6 de octubre de 2020 como conferencia magistral en el marco del XII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, que se llevó a cabo del 5 al 9 de octubre dentro del capítulo de investigación del Encuentro Diálogos 2020, bajo los auspicios del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México y el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la BUAP. Agradecemos a la autora su autorización para reproducirla. El video se puede consultar en el siguiente enlace: https://youtu.be/HsD8_0fODEM

² Doctora en Arquitectura por la Universidad Nacional de Rosario (UNR) y Arquitecta por la Universidad Nacional del Litoral (UNL), Argentina. Perteneció a la Carrera de Investigador Científico del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y se desempeña como docente en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral (UNL). Trabaja temas de integración del ferrocarril en el medio urbano desde el año 2008 y desde entonces ha publicado numerosos artículos y participado de otras tantas reuniones científicas. Ha sido becada para una estancia de investigación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid (2017) y ha organizado eventos para discutir las problemáticas contemporáneas del ferrocarril en la Argentina. Ha generado instancias colectivas de investigación, dictado seminarios de posgrado y se encuentra dirigiendo varios tesis. Contacto: produccioncientificaydocencia@gmail.com

Resumen

Se presenta una propuesta de enfoque teórico-empírico para el estudio de las relaciones entre ferrocarril y ciudad en América Latina, a partir de los resultados de la tesis doctoral de la autora y de los aportes de varios especialistas europeos en diversas disciplinas: economía, historia, geografía, ingeniería, urbanismo, humanidades y ciencias sociales en general, que intenta contribuir al conocimiento de los ciclos que atraviesa el ferrocarril, entendido éste como un vector de las dinámicas de acumulación capitalista que conduce y acompaña los procesos urbanos generando problemas y oportunidades para las ciudades.

Palabras clave: ferrocarril, ciudad, ciclo económico, paradigma tecno-económico, infraestructura, acumulación de capital.

Abstract

A proposal for a theoretical-empirical approach is presented for the study of the relationship between railway and city in Latin America, based on the results of the author's doctoral thesis and the contributions of several European specialists in various disciplines: economics, history, geography, engineering, urban planning, humanities and social sciences in general, which attempts to contribute to the knowledge of the cycles that the railway crosses, considering it as a vector of the dynamics of capitalist accumulation that drives and accompanies urban processes, generating problems and opportunities for cities.

Keywords: railway, city, business cycle, techno-economic paradigm, infrastructure, capital accumulation.

Introducción

La ponencia busca exponer los resultados de la tesis de historia urbana de María Alejandra Saus, investigación que aborda el ferrocarril en la ciudad de Santa Fe (Argentina). Aunque serán incorporados algunos hallazgos empíricos, no pretendemos desplegar detalles del conocimiento producido, sino explicar la estructura teórico-conceptual implementada a partir de valiosas contribuciones autorales. El paradigma que asocia ferrocarril y ciudad es una construcción historiográfica y geográfica reciente, motivada por las dinámicas contemporáneas de las ciudades. Éstas surgieron de la obsolescencia de las infraestructuras y de los procesos de regeneración urbana de la década de 1980 –principalmente en Europa– y motivaron la producción de saberes históricos para conocer e intervenir sobre el patrimonio industrial. No obstante, dicha situación es sólo un estadio en un largo proceso de transformación de los sistemas de transporte, que han pasado por varias etapas a escala global.

Partiendo de la Teoría del Ciclo Económico de Kondratiev, se aborda la infraestructura ferroviaria como un objeto atravesado por ciclos, entendidos como fases de las innovaciones técnicas y grandes inversiones de capital. Esas revoluciones tecnológicas y paradigmas tecno-económicos interponen un prisma para percibir la realidad e impulsan nuevas formas organizativas que modelan las políticas públicas ferroviarias y las prácticas urbanísticas. En

cuanto a la dimensión espacial, la escala local del estudio no es entendida como una expresión cartográfica, sino como el resultado contingente de tensiones entre fuerzas estructurales y prácticas de los sujetos que hacen del espacio urbano un elemento articulador de macro decisiones y micro procesos. Así, la relación transporte-territorio forma parte de una coherencia macro geográfica con especificidades locales que representan los avances logrados para el caso de Santa Fe, con sus peculiaridades urbanas y su trayectoria nacional.

El desarrollo de la ponencia parte de los enfoques de la teoría económica mencionada y de la historiografía de los *Annales*, pasando por los sucesores que han tomado aquella teoría para expandirla a las ciencias sociales. Luego, nos enfocamos en la geografía del transporte inspirada en los ciclos, desde los abordajes más generales hasta los autores centrados en dimensiones urbanísticas. Finalmente, la ponencia incorpora los aportes de la tesis sobre el caso de Santa Fe como modo de exponer los procesos nacionales-regionales-locales y de ampliar dichos abordajes hacia la historia política, social, cultural y del urbanismo en la Argentina.

Ferrocarril y ciudad: un recorrido por los enfoques y conceptos

Si bien hemos trabajado con varios autores contemporáneos en nuestra tesis doctoral, la raíz de los enfoques y conceptos se halla en los aportes del economista ruso Nicolai Kondratiev (1892-1938). Este autor creó el Instituto de Investigación de la Coyuntura, donde se recogían datos estadísticos acerca de las fluctuaciones económicas. Kondratiev desarrolló la “teoría del ciclo económico largo”, es decir, los procesos de larga duración –de entre 40 o 60 años– por sobre las fases específicas de una empresa o de un sector particular. A partir de sus estudios sobre el Producto Interno Bruto (PIB) señaló que existían ciclos y variaciones recurrentes³. Cada ciclo forma una onda (ascendente y descendente) determinada por una innovación productiva: telar a vapor (1800), ferrocarril (1850), industria eléctrica y química (1900), petroquímica y automotriz (1950), informática y electrónica (2000).

Según Franco, “el ciclo económico se caracteriza por representar los movimientos de ascenso y descenso de la actividad económica, en torno al crecimiento tendencial, mediante fases bien definidas”⁴. Cada fase tiene cuatro estadios: *recuperación*, *expansión*, *desaceleración* y *recesión* de la actividad económica, y esa es la dinámica interna que conforma una onda completa. Esta teoría ha reunido críticas y, también, numerosos seguidores al punto que, si Kondratiev pudo presenciar tres ciclos tras ocurrir la Revolución Industrial, los autores contemporáneos se posicionan en un quinto o sexto ciclo de evolución. Para los investigadores más recientes las tecnologías de la información son las protagonistas de las actuales innovaciones en la economía y, algunos autores señalan que el comienzo del sexto ciclo podría haber empezado con la crisis económico-financiera del año 2008.⁵

3 Nikolai Kondratiev, *The long wave cycle*, New York, Richardson & Snyder, 1984.

4 Humberto Franco, “La teoría del ciclo económico: el caso colombiano en las tres últimas décadas” en *Revista Universidad EAFIT*, Vol. 37, número 121, 2001, p. 20. Recuperado a partir de <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/1014>

5 Markku Wilenius, “Leadership in the sixth wave-excursions into the new paradigm of the Kondratieff cycle 2010-2050” en *Eur J Futures Res*, vol. 2, núm. 36, 2014. Recuperado a partir de: <https://eujournalfutureresearch.springeropen.com/track/pdf/10.1007/s40309-014-0036-7.pdf>

La teoría de los ciclos largos también quedó vinculada a los posteriores aportes historiográficos de Fernand Braudel (1902-1985), quien estudiara los efectos de la economía y la geografía en lo que llamó la Historia Total.⁶ Es decir, una historia compleja de larga duración y opuesta a la historiografía tradicional, que narraba acontecimientos políticos junto a la biografía de los grandes héroes. Así, la *longue dureé* y la coyuntura relegaban la corta duración de los acontecimientos, que para Braudel eran la espuma de la ola de la historia. Braudel fue miembro destacado de la Escuela de los *Annales* y co-fundador de la publicación homónima junto a Lucien Febvre. Otro intelectual que retomó la larga duración y los ciclos fue el economista y sociólogo especializado en economía política Giovanni Arrighi (1937-2009). Este autor reinterpretó la historia del capitalismo como una serie de alternancias entre expansiones productivas y expansiones financieras, representando el cambio del despliegue de una nueva hegemonía política.⁷ Si consideramos sólo la etapa correspondiente a la Revolución Industrial y su derrotero, este autor explica el declive de la hegemonía británica hacia fines del siglo XIX como un proceso en el cual se había acumulado el capital productivo suficiente como para volcarse éste hacia la acumulación de capital financiero. Este capital es el que financió la expansión económica norteamericana hacia principios del siglo XX y sostuvo el desarrollo de la nueva hegemonía estadounidense que tuvo su crisis hacia 1970.

Retomando la idea inicial, fue Joseph Schumpeter (1883-1950) quien difundió la teoría en occidente. Aquí, las innovaciones tecnológicas son las que dan origen a las ondas largas de desarrollo y han sido también llamadas “revoluciones industriales”. Aunque Schumpeter⁸ atribuye las ondas a las revoluciones tecnológicas y Kondratiev no se compromete con ningún factor causal particular, ambos intentan explicar las variaciones de largo plazo en el PIB y otros agregados económicos. Sin embargo, el primero consideró a la tecnología como un factor exógeno a la economía que –junto con las instituciones y las organizaciones sociales– quedaban fuera del ámbito de su teoría. Fueron los neo-schumpeterianos quienes explicaron el cambio técnico poniendo mayor énfasis en el rol de las innovaciones tecnológicas en la iniciación de los cambios y la separación de períodos. Este abordaje concentra la atención en la difusión de cada revolución tecnológica y sus efectos transformadores en todos los aspectos de la economía y la sociedad. Cada revolución abona el surgimiento de nuevas industrias, tecnologías e infraestructuras que cambian las fronteras y las condiciones de las redes de transporte.

Carlota Pérez define las revoluciones tecnológicas examinando su estructura y el rol que juegan en la modernización de toda la economía por medio de la difusión del *paradigma tecnológico-económico* que las acompaña.⁹ Esto genera una especie de “sentido común” que va modelando también las acciones que llevan al cambio social e institucional. Pérez sugiere que el espacio significativo para estudiar el cambio técnico es la innovación, en tanto invención

6 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Segunda edición, México, Fondo de Cultura Económica, 1976.

7 Giovanni Arrighi, *El largo siglo XX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época*, Madrid, Akal, 1999.

8 Joseph Schumpeter, *Capitalism, Socialism and Democracy*, Londres, G. Allen & Unwin Ltd., 1976.

9 Carlota Pérez, “Microelectronics, long waves and world structural system: new perspectives for developing countries” en *World Development*, Vol. 13, Num. 3, marzo, 1985, pp. 441-463.

puesta en práctica por los emprendedores, porque está en la convergencia entre la tecnología, la economía y el contexto socio-institucional. Entonces, retomando las contribuciones de Dosi,¹⁰ Pérez explica que “el paradigma y sus nuevos criterios de sentido común se integran, actuando como inductores y filtros en el proceso de realizar innovaciones técnicas, organizativas y estratégicas, así como en las decisiones de negocios y de consumo. El proceso se auto-refuerza a medida que la ulterior propagación y adopción de las nuevas tecnologías confirma, en la práctica, el acierto de los principios compartidos.”¹¹

Ahora resta dar un paso más en nuestra argumentación, que es interpretar cómo esto repercute en las tecnologías de transporte que son las responsables de movilizar las mercancías que el capitalismo produce a escala global. Este punto es crucial porque esas tecnologías tienen infraestructuras específicas con impacto territorial. Según Rodrigue, Comtois y Slack¹² la noción de cambio en sí misma debe ser considerada una parte fundamental de los sistemas de transporte. Todos los sistemas cargan las semillas de su propia obsolescencia y, por ello, sus implicancias no son las mismas durante las fases que atraviesan. Rodrigue ofrece una estructura conceptual para el estudio de los cambios económicos y sus repercusiones en la geografía del transporte, pero de una manera también extendida a las ciencias sociales, ya que las continuas variaciones entre períodos de crecimiento y de recesión tienen sus efectos en los regímenes de acumulación y en los modos de regulación de las instituciones estatales.

En cuanto a la localización de las actividades económicas, recalca que el desarrollo selectivo del transporte y la difusión espacial de esas actividades están íntimamente relacionadas. El crecimiento y la contracción de los sistemas guarda correlatos con la jerarquía impuesta por la estructura de las redes. En definitiva, los sistemas de transportes son indicadores de las transformaciones espaciales de la economía global y los ciclos son una interesante perspectiva para entender sus mutaciones. En un trabajo más reciente, Rodrigue, Comtois y Slack¹³ muestran los cambios de paradigmas tecno-económicos como una suerte de relevos entre diferentes sistemas y tecnologías de transporte que suponen transformaciones territoriales y urbanas. De ese modo, en el caso de los transportes terrestres, el sistema de caminos para la tracción a sangre fue relevado por las redes de ferrocarriles y éstos fueron destituidos por las carreteras y autopistas. La construcción de esas infraestructuras generó mutaciones territoriales selectivas y la accesibilidad provista por esas redes dio paso a nuevas urbanizaciones y suburbios.

El *ciclo de las infraestructuras* remite a la teoría del ciclo económico y a la asunción de que el agotamiento de los ciclos productivos produce oportunidades para las ciudades, debido a que las infraestructuras obsoletas generan una reserva de tierra vacante apta para la renovación urbana. Por ello, otra serie de autores —entre ellos geógrafos y urbanistas— nos

10 Giovanni Dosi, “Technical paradigms and technological trajectories: a suggested interpretation of the determinants of technical change” en *Research Policy*, Vol. 11, Num. 3, 1982, pp. 147-62.

11 Carlota Pérez, “Technological revolutions and techno-economic paradigms” en *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 34, Num. 1, 2010, p. 12.

12 Jean Paul Rodrigue, Comtois, Claude y Slack, Brian, “Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems” en *Journal of Transport Geography*, Vol. 5, Num. 2, 1997, pp. 87-98.

13 Jean Paul Rodrigue, Claude Comtois y Brian Slack, *The Geography of Transport Systems*, Tercera edición, Nueva York, Routledge, 2013.

permiten avanzar hacia el estudio de la incidencia de esos ciclos en el espacio urbano y sus transformaciones. Uno de ellos es Han Meyer¹⁴ que, si bien en sus indagaciones no aborda específicamente a la infraestructura ferroviaria, realiza un estudio de las transformaciones urbanas y portuarias en varias ciudades del mundo. En su trabajo define unas categorías y conceptos que permiten abordar ambos espacios como dominios diferentes, pero relacionados de un modo fluctuante. Así identifica un sistema de escala global en el área correspondiente al puerto y la denomina *dominio público funcional*, para referir al ámbito técnico donde se desarrollan las actividades específicamente portuarias. Paralelamente, reconoce un sistema de escala local en el espacio urbano circundante al que llama *dominio público social*, debido al uso y a las prácticas que el espacio público permite. Partiendo de esa matriz para las aproximaciones micro espaciales a las que pretendemos arribar, Meyer ofrece una variable de proximidad que remite a cómo esos dominios se han ido articulando a través del tiempo.

Comenzando por los puertos primitivos donde los muelles oficiaban de espacios urbanos de libre acceso, la fusión entre el dominio técnico y el social quedaba de manifiesto en los bares y prostíbulos que hacían del muelle una experiencia urbana entre los barcos a vela próximos a la orilla. No obstante, el siglo XIX mostró una nueva relación que avanzaba hacia un puerto tecnificado con nuevas infraestructuras y obras ingenieriles que permitían dar sitio a los buques a vapor de mayor calado, entre estructuras dentadas con diques de hormigón. Era momento de articular ese equipamiento especializado a otro definido por los principios del arte urbano decimonónico con sus avenidas diagonales, bulevares y rotondas, sus plazas y paseos separados de las labores marítimas. Por eso, Meyer define a esa etapa como un momento de *articulación* entre ambos dominios especializados, pero en armoniosa convivencia.

A mediados del siglo XX, el aumento de la complejidad de las operaciones realizadas en las instalaciones portuarias, sumado al avance del proceso de urbanización y densificación de la ciudad, hallaron en la articulación de ambos dominios un núcleo de contaminación, peligros y movimientos de grandes volúmenes de mercancías que hacían de la articulación del puerto y la ciudad un binomio plagado de incompatibilidades. Además, el paradigma de la zonificación impregnaba la mirada técnica de los urbanistas que iban a proponer que cada función tuviera su sitio y, por ello, sobrevino en la práctica la *segregación*, es decir, el tapiado, vallado y cercado de la infraestructura portuaria, tal como también había ocurrido con la ferroviaria.

Finalmente, Meyer detecta un tercer ciclo hacia finales del siglo XX que está asociado a la obsolescencia de las infraestructuras portuarias en las áreas centrales urbanas, conforme se fueron buscando nuevas localizaciones periféricas o sustituyendo esas prácticas productivas por otras asociadas al capital financiero y a la especulación inmobiliaria en las formas de un extractivismo urbano. Esto ha llevado al dominio público del puerto hacia su *privatización* en tipologías de torres de viviendas de alto estándar o edificios corporativos construidos sobre los antiguos equipamientos portuarios. Eso evidencia, además, los efectos de las innovaciones productivas, los relevos tecnológicos y las nuevas formas de distribución de las

¹⁴ Han Meyer, *City and Port. Transformation of Port Cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam, Utrecht, International Books, 1999.

mercancías a escala global, que hacen de los viejos puertos unos reservorios de suelo para la regeneración urbana con variables resultados según el caso que se estudie.

Por su parte, Grindlay Moreno¹⁵ también ha realizado un estudio de los puertos, en este caso los mediterráneos andaluces, considerando su dimensión territorial y su centralidad urbana. Sin embargo, para nuestros intereses investigativos, ha dado un paso más hacia la definición de las relaciones entre ferrocarril y ciudad al esbozar una periodización para ese par, pero sin desarrollar los detalles. Según su criterio, existió una fase cero que ha llamado *etapa previa o de demanda*. En ella reconoce una unidad temporal caracterizada por el anhelo de la incorporación del ferrocarril en las ciudades, tanto por parte de los gobernantes como de la sociedad en su conjunto. El ferrocarril era considerado un factor de progreso y, por ello, en esa fase se hicieron todos los esfuerzos financieros, legislativos y técnicos para concretar ese objetivo plagado de proyectos fallidos, estaciones provisionales e instalaciones precarias.

El siguiente período ha sido denominado *etapa de implantación-desarrollo* y se ubica a mediados del siglo XIX, cuando las obras ferroviarias fueron construidas en las adyacencias de las tramas urbanas históricas que iban a ser objeto de transformación a partir de urbanizaciones o ensanches. El siguiente estadio ha sido nombrado *etapa de acercamiento-crecimiento* y remite a la expansión de ambos dominios producto de la complejización de las instalaciones ferroviarias, incluso con la anexión de nuevas expropiaciones y su contacto con la urbanización, cuyo proceso expansivo había implicado la incorporación de las primeras. La *etapa de separación-aislamiento* da cuenta del avance del siglo XX y hace referencia a la que Meyer llama segregación por cuanto, producto de sus incompatibilidades, el sistema ferroviario y el urbano fueron separados como dominios autónomos. Finalmente, la *etapa de integración-absorción* es el resultado de las prácticas más recientes que, ante la obsolescencia de las infraestructuras y la liberación de espacios que las nuevas tecnologías no requieren, representan una oportunidad para las ciudades que dan paso a la renovación urbana con nuevos usos.

Otro avance teórico hacia la escala urbana y los dilemas que afectan a la relación ferrocarril-ciudad lo ha dado el geógrafo Santos y Ganges¹⁶ (2007) en su estudio de ciudades medias españolas. Al igual que en el caso de los urbanistas e ingenieros anteriores, la infraestructura forma parte de unos ciclos que involucran a los sistemas de transporte y a los paradigmas tecnológicos y urbanísticos, pero —además— han sido incorporadas dimensiones superadoras para la consolidación de nuestros intereses específicos. Nos referimos a la introducción de la variable de gestión del ferrocarril y la ciudad como nudo de lógicas autónomas y la incorporación de un completo conocimiento de los elementos infraestructurales. Santos remite a la desaconsejable impermeabilidad de las administraciones, las leyes y las lógicas ferroviarias y urbanas; señala al edificio de viajeros de la estación como foco de centralidad urbanística; apunta a las instalaciones técnicas como espacios de repulsión de la centralidad y define a las

15 Alejandro Grindlay Moreno, *Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial*, Granada, Universidad de Granada, Departamento de Expresión Gráfica, Arquitectónica y en la Ingeniería [Tesis Doctoral], 2001.

16 Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

vías férreas como bordes problemáticos y barreras (en términos de accesibilidad y frontera urbanística).

El caso de Santa Fe en Argentina

Todos los autores mencionados y, especialmente, las contribuciones de Santos han sido de gran utilidad para el desarrollo de nuestra tesis doctoral y para sus amplitudes más recientes. También han permitido abrir nuevos caminos para el conocimiento y estudio del ferrocarril en ciudades de América Latina y de la Argentina, donde las trayectorias regionales y nacionales adquieren particulares derroteros. En nuestro estudio específico del caso de Santa Fe se han podido referenciar numerosos fenómenos incrustados en la teoría de los ciclos económicos y los paradigmas tecno-productivos a escala global, pero también ha sido posible desarrollar una historia singular del ferrocarril a partir de la incorporación de las historias social, política y cultural que fueron modelando las decisiones ferroviarias tomadas a nivel Estatal, con el consecuente correlato en las transformaciones de su infraestructura y de los procesos de urbanización a escala local, no exentos de disputas, contradicciones y conflictos de intereses.

En *Ferrocarril y Ciudad*¹⁷ hemos registrado procesos generales con circunstancias particulares, asumiendo la escala local como el resultado contingente de dinámicas estructurales y prácticas de sujetos concretos que trascienden la dimensión cartográfica de las escalas de análisis.¹⁸ Asimismo, hemos abordado al espacio urbano como nodo articulador de macro decisiones y micro procesos¹⁹ y enfrentamos la relación transporte-territorio como fruto de una coherencia macro geográfica con especificidades locales.²⁰ El conocimiento producido comenzaba con una historia urbano-ferroviaria iniciada en 1885 y cerraba con las políticas neoliberales que dejaban a las infraestructuras en el abandono en 1989. Desde entonces, el *background* de la tesis no ha dejado de progresar, de corregirse y ampliarse, confirmando hipótesis de trabajo e incorporando nuevos procesos hasta el presente. Por esa razón, es posible reconocer cuatro aportes particulares que han permitido avanzar en la línea de conocimiento, a la que venimos adhiriendo adelantos que podrían servir como antecedentes para otros estudios históricos sobre ciudades intermedias latinoamericanas.

17 María Alejandra Saus, *Ferrocarril y Ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe (1885-1989)*, El Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario (Tesis de Doctorado en Arquitectura), 2014.

18 Sallie Marston, "The Social Construction of Scale" en *Progress in Human Geography*, Vol. 24, no. 2, junio 2000, pp. 219-242.

19 Carlos Brandão, "Producción social del ambiente construido y sus escalas espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos" en Ramiro Fernández, y Carlos Brandão, *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*, Buenos Aires/Madrid, Miño y Dávila, pp. 241-272.

20 Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel, 2002.

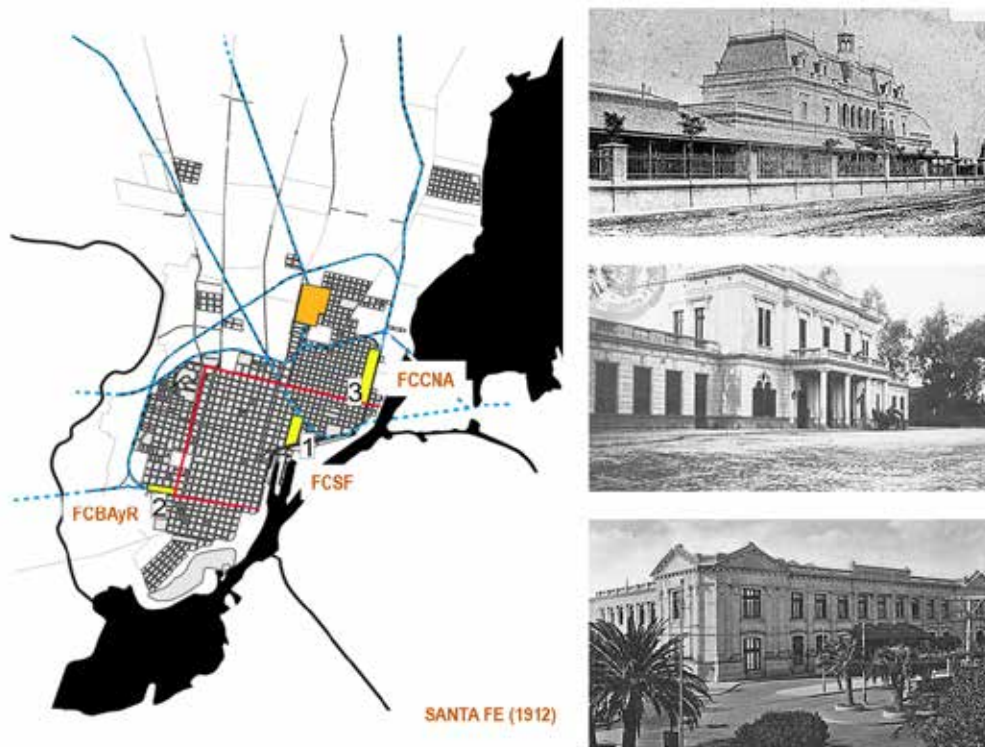


Imagen 1. Plano de la ciudad de Santa Fe en el que se señala la ubicación de las estaciones de ferrocarril, 1912.

En primer lugar, y como ha quedado planteado en el desarrollo del trabajo sobre el caso de Santa Fe, es preciso reconocer que los ciclos de las infraestructuras son parte de las dinámicas de acumulación capitalista que involucran a las innovaciones tecnológicas y éste es un argumento válido para una historia global del transporte. No obstante, también es cierto que las regiones y los países tienen sus propias trayectorias institucionales, legislaciones y grupos de poder, de cuyo estudio puntual afloran los actores sociales hegemónicos y la historia política como variables periféricas que ofrecen resistencia a los vertiginosos cambios económicos. También existen competencias y contradicciones entre las políticas de los Estados nacional, provincial y municipal, estando el ferrocarril en la órbita del primero y la ciudad del último. En el caso de Santa Fe, eso quedó en evidencia cuando fueron nacionalizados los ferrocarriles en 1948, durante el primer gobierno de Juan Domingo Perón. A partir de entonces comenzó a racionalizarse la infraestructura ferroviaria de un modo que no habían logrado los urbanistas convocados por el municipio. Esas prácticas no se detuvieron en su camino sustitutivo, con diferentes paradigmas técnicos y estrategias de gobierno, sino hasta 1989, cuando el sistema fue liberalizado y se consolidó el modo automotor como sustituto del ferrocarril en nuestra región.

Otro de los hallazgos del trabajo responde al diseño de una estrategia metodológica que ha permitido incorporar fuentes no tradicionales a los habituales análisis documentales de

la geografía urbana o de la cartografía histórica. La introducción de relatos de viajeros, crónicas periodísticas, literatura y pintura permitió reconstruir las características de la cultura urbana preexistente a la instalación ferroviaria y como un movimiento de resistencia a su desarrollo. Siendo Santa Fe una ciudad de fundación hispánica que tenía trescientos años de historia antes del arribo de las compañías ferroviarias, descubrimos cómo algunos sectores hegemónicos de la sociedad se oponían a ciertos cambios urbanos esgrimiendo la defensa de costumbres patricias y valores cristianos más legítimos que la mercantilización y la oleada inmigratoria multicultural que la modernización estaba introduciendo. Tradición *versus* modernidad era el debate de proyectos inconclusos, sectores marginados y áreas intocables de la ciudad, entre los cuales se habían ido construyendo las tres estaciones ferroviarias. Es importante remarcar que en estudios posteriores sobre ciudades de nueva formación impulsadas por el ferrocarril y con corta historia urbana, pudimos verificar cierta indiferencia hacia la introducción del capital extranjero, justamente por la ausencia de una tradición que oficiara como inercia.





Imagen 2. Cartel y postal de la época de oportunidad de los ferrocarriles en la ciudad de Santa Fe.

El tercer ítem que nos interesa subrayar, como avance hacia un conocimiento que expande las fronteras de la geografía y de la historia urbana, está asociado a las estrategias empresariales de las compañías ferroviarias y a los tipos de estaciones como aspectos condicionantes de las decisiones de localización. En este sentido, no sólo había en Santa Fe áreas urbanas con sus propias lógicas históricas, sino también distintas jerarquías de compañías y estaciones que terminaron reforzando las características iniciales de los vecindarios más que transformando radicalmente su impronta, como se ha sostenido en los estudios clásicos. Como resultado de la tesis afirmamos que es necesario conocer el origen de las compañías, su historia corporativa, la dimensión territorial de sus redes, los tipos de tráfico que movilizaban y si las estaciones construidas eran terminales o intermedias, de pasajeros, de cargas o de tráfico mixto. Esas son pautas para comprender su escala y su arquitectura, pero también explican los sectores de implantación elegidos, las orientaciones de los cuadros de estaciones y las derivas de los procesos de urbanización, los usos del suelo y las prácticas sociales. Así ha quedado plasmado en las tesis en las características urbanas diferenciadas de las tres estaciones analizadas, donde existe cierta correspondencia o determinismo histórico entre la calidad ambiental de los barrios de implantación y la relevancia de cada ferrocarril para la ciudad.



Imagen 3. Transformaciones urbanas en el perímetro de la estación del Ferrocarril de Santa Fe.

Por último, aunque no menos significativo, destacamos las disputas competenciales entre jerarquías del Estado, la discontinuidad de las políticas públicas en el contexto de la fragilidad institucional argentina y los modelos del urbanismo como disciplina en consolidación durante el siglo XX. Estos son condicionantes que han sido anexados a los descritos anteriormente y establecen discontinuidades y rupturas, avances y retrocesos de experiencias específicas que cualifican las dinámicas estructurales. Por ello, retomando la idea de los ciclos, hemos definido para Santa Fe tres fases que van desde fines del siglo XIX a principios del XXI y en las cuales el ferrocarril es visto como *oportunidad-problema-oportunidad* para la ciudad. Bajo esos tres grandes períodos ordenadores de la dimensión temporal se despliegan las particularidades urbanas que acabamos de describir como respuestas a las interacciones entre lo global, lo nacional, lo regional y lo local. Actualmente, bajo el influjo de la geopolítica china en América Latina y su diplomacia del ferrocarril se están dinamizando nuevas estrategias para la recuperación de las redes de mercancías con un final incierto para las ciudades y, en especial, para Santa Fe, que está sometida a un plan de circunvalación que dejará trazas desafectadas. Su destino urbanístico es un capítulo inacabado y una oportunidad entre comillas para la ciudad.

Conclusiones

Esta ponencia ha tratado de ofrecer un potencial enfoque teórico-empírico para el estudio de las relaciones ferrocarril-ciudad en América Latina. Parte de los resultados de la tesis doctoral de la autora y de los aportes de varios especialistas europeos en diversas disciplinas: economía, historia, geografía, ingeniería, urbanismo, humanidades y ciencias sociales en general. Ha sido un arduo trabajo de investigación histórica que aún sigue abierto y en un proceso de mejora que intenta contribuir al conocimiento de los ciclos que atraviesa el ferrocarril, entendido éste como un vector de las dinámicas de acumulación capitalista que conduce y acompaña los procesos urbanos generando problemas y oportunidades para las ciudades.

Bibliografía

- Arrighi, Giovanni, *El largo siglo XX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época*, Madrid, Akal, 1999.
- Brandão, Carlos, “Producción social del ambiente construido y sus escalas espaciales: notas para una teoría acerca de las acciones y decisiones de sujetos concretos” en Ramiro Fernández, y Carlos Brandão, *Escalas y políticas del desarrollo regional: desafíos para América Latina*, Buenos Aires/Madrid, Miño y Dávila, pp. 241-272.
- Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Segunda edición, México, Fondo de Cultura Económica, 1976.
- Dosi, Giovanni, “Technical paradigms and technological trajectories: a suggested interpretation of the determinants of technical change” en *Research Policy*, Vol. 11, Num. 3, 1982, pp. 147-62.
- Franco, Humberto, “La teoría del ciclo económico: el caso colombiano en las tres últimas décadas” en *Revista Universidad EAFIT*, Vol. 37, número 121, 2001, p. 20. Recuperado a partir de <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/1014>
- Grindlay Moreno, Alejandro, *Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial*, Granada, Universidad de Granada, Departamento de Expresión Gráfica, Arquitectónica y en la Ingeniería (Tesis Doctoral), 2001.
- Kondratiev, Nikolai, *The long wave cycle*, New York, Richardson & Snyder, 1984.
- Marston, Sallie, “The Social Construction of Scale” en *Progress in Human Geography*, vol. 24, no. 2, junio 2000.
- Meyer, Han, *City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam, Utrecht*, International Books, 1999.
- Miralles-Guasch, Carme, *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel, 2002.
- Pérez, Carlota, “Microelectronics, long waves and world structural system: new perspectives for developing countries” en *World Development*, Vol. 13, Num. 3, marzo, 1985, pp. 441-463.
- , “Technological revolutions and techno-economic paradigms” en *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 34, Num. 1, 2010.

Rodrigue, Jean Paul, Comtois, Claude y Slack, Brian, “Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems” en *Journal of Transport Geography*, Vol. 5, Num. 2, 1997, pp. 87-98.

-----, *The Geography of Transport Systems*, Tercera edición, Nueva York, Routledge, 2013.

Santos y Ganges, Luis, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.

Saus, María Alejandra, *Ferrocarril y Ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe (1885-1989)*, El Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario (Tesis de Doctorado en Arquitectura), 2014.

Schumpeter, Joseph, *Capitalism, Socialism and Democracy*, Londres, G. Allen & Unwin ltd., 1976.

Wilenius, Markku, “Leadership in the sixth wave-excursions into the new paradigm of the Kondratieff cycle 2010-2050” en *Eur J Futures Res*, Vol. 2, Num. 36, 2014. Recuperado a partir de: <https://eujournalfuturesresearch.springeropen.com/track/pdf/10.1007/s40309-014-0036-7.pdf>

ESTACIONES

Empresas ferroviarias y apropiación del suelo urbano en Mérida, Yucatán: una perspectiva histórica

Railway companies and appropriation of urban land in Mérida, Yucatán: a historical perspective

Leonor Eugenia Reyes Pavón²

Resumen

La introducción del ferrocarril tuvo una importante repercusión en el espacio urbano. Entre 1874 y 1880 se conformaron en Yucatán cuatro empresas ferroviarias que establecieron estaciones terminales en la capital del estado. En este trabajo se estudian los mecanismos empleados por las compañías ferroviarias para obtener los terrenos en los cuales establecieron su infraestructura. Se han detectado dos procedimientos utilizados por dichas empresas, el primero fue la obtención de concesiones por parte de los gobiernos estatal y municipal; y el segundo la compra directa a los propietarios. Estos movimientos permitieron a las empresas hacerse de un espacio que les sirvió de base para que en años posteriores sumaran otras propiedades, acaparando las que se encontraban cerca de sus estaciones.

Palabras clave: historia urbana, infraestructura ferroviaria, ciudad media, espacio urbano, empresas ferroviarias

¹ La información contenida en este artículo forma parte de los resultados obtenidos en la tesis de doctorado en Historia, Leonor Eugenia Reyes Pavón, Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920), Tesis, COLMICH, 2021.

² Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, asesorada por el doctor Guillermo Guajardo Soto. Contacto: leonor_e_reyes@yahoo.com.mx

Abstract

The introduction of the railway had a significant impact on urban space. Between 1874 and 1880, four railway companies were formed in Yucatan and they established terminal stations in the state capital. In this article, the mechanisms used by the railway companies to obtain the land on which they established their infrastructure are studied. Two procedures used by these companies have been detected, the first was the obtaining of concessions by the state and municipal governments; and the second was direct purchase from the owners. These movements allowed the companies to get hold of a space that served as a base for them to add other properties in later years, buy up those that were close to their stations.

Keywords: urban history, railway infrastructure, average city, urban space, railway companies.

La introducción del ferrocarril en México inició de forma tímida hacia 1837³ y continuó con algunos tropiezos durante los años posteriores. No fue sino a partir de la década de 1880 que se dio su expansión por el territorio nacional de manera acelerada; este periodo ha sido denominado por Sandra Kuntz como “el gran impulso”.⁴ En Yucatán, por su parte, desde la década de 1850 se comenzaron a proponer proyectos para construir una vía que conectara la ciudad de Mérida con la costa y, a pesar de que algunos fueron aprobados, estos no se llevaron a cabo.

Veinticuatro años más tarde, en 1874, comenzó la construcción de la primera vía en la Península de Yucatán que conectaría Mérida, la capital del estado, con el recién fundado puerto de Progreso. Esta línea fue finalizada en 1880 y pronto el entusiasmo generado por su culminación, el aliciente económico creado por las exportaciones de henequén y transportar dicha fibra de manera rápida y económica a la costa, así como el deseo de poner fin a la Guerra Social Maya, conocida generalmente como Guerra de Castas, ocasionaron la solicitud de otras concesiones. El resultado fue que pronto comenzaron a construirse las vías de Mérida a Peto, Mérida a Calkiní (más tarde Mérida a Campeche) y Mérida a Valladolid. Todas estas y los ramales que partieron de ellas estuvieron a cargo de cuatro empresas ferroviarias que se constituyeron expresamente para realizar cada uno de los proyectos.

Las cuatro compañías fijaron como base de operaciones la ciudad de Mérida y se vieron en la necesidad de construir sus respectivas estaciones, para lo que utilizaron diferentes estrategias con la finalidad de obtener las propiedades necesarias para establecer su infraestructura (estación, talleres, patios de maniobras, etc.). En este trabajo se presentarán las formas que dichas empresas utilizaron para adquirirlas y como la irrupción del ferrocarril transformó el panorama urbano de Mérida mediante el establecimiento de la infraestructura ferroviaria.

3 En este año se le otorgó una primera concesión a Francisco Arrillaga para construir una línea que conectase Veracruz, Puebla, México y Oaxaca, aunque esta no se llevó a cabo debido a la inestabilidad económica y a la falta de inversionistas. Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, SCT. México 1974, pp. 56-57.

4 Sandra Kuntz Ficker, “México”, en Sandra Kuntz, coord., *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, 1a edición. COLMEX. México 2015, pp. 69-72.

Breve reseña histórica de las empresas ferroviarias

Como se ha señalado fueron cuatro empresas ferroviarias las que se constituyeron en Yucatán. La primera de ellas fue la encargada de construir la vía de Mérida a Progreso, esta concesión se había otorgado a la Compañía Limitada de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional en 1873; más tarde fue traspasada a José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, en abril de 1874, quienes junto con otros inversionistas formaron la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso a la que se cedieron los derechos y obligaciones establecidas en el documento. La instalación de la vía dio inicio en abril de 1875 y fue completada en 1881.⁵

La segunda empresa se interesó en establecer la comunicación ferroviaria entre Mérida y Peto, la concesión para esta vía fue otorgada al Gobierno del Estado de Yucatán en 1878 y su construcción dio inicio un año más tarde. Debido a problemas económicos el ejecutivo se vio en la necesidad de traspasar la concesión a los hermanos Rodulfo y Olegario G. Cantón en enero de 1880. Esta vía de 153 kilómetros se terminó de construir en 1900.⁶

La tercera fue propiedad de Francisco Cantón, quien en octubre de 1880 obtuvo una concesión para construir un camino de hierro que conectaría Mérida con Valladolid. Los trabajos comenzaron en febrero de 1882; Cantón vendió los derechos en 1902 a Ferrocarriles Unidos de Yucatán y la vía se completó en 1906.⁷

La cuarta y última compañía fue formada para cumplir con otra concesión, la otorgada en septiembre de 1880 al Gobierno de Yucatán para construir una vía entre Mérida y el poblado de Calkiní ubicado en el estado de Campeche, y que fue traspasada un año más tarde a Agustín del Río, Francisco Ogarrio y Juan Castellanos León; estos se asociaron con Olegario y Rodulfo G. Cantón para formar la compañía Yucateca Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún.⁸ La construcción de este camino de hierro comenzó en enero de 1882.⁹ En 1889, la empresa fue vendida a unos empresarios yucatecos que también habían adquirido los derechos de la vía que se estaba levantando entre Campeche y Calkiní y

5 AGN (Archivo General de la Nación), SCOP (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), Ferrocarriles, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, exp. 23/70-1, Solicitud de la compañía del Ferrocarril Interoceánico para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso, 1874; *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*. Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874, pp. 8-11; “El primer Carril”, en *La Revista de Mérida*, 3 de abril de 1875, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso, 1928, pp. 12-14; Miguel Vidal Rivero, *ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975, p. 13.

6 Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, 37-38, 41; Manuel Irabién Rosado, *op. cit.*, pp. 19, 22; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, pp. 110-111, 153-178 y “Mas sobre la inauguración del F.C. de Peto” en *La Revista de Mérida*, 17 de septiembre de 1900, p. 2.

7 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1883*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, p. 856; Secretaría de Fomento, *op. cit.*, t. III, pp. 869-886; “Gacetilla. Ferrocarril de Valladolid con ramal al progreso” en *La Revista de Mérida*, 7 de febrero de 1882, p. 2; Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, ed. Carlos R. Menéndez, Mérida, Talleres de la Compañía Tipográfica Yucateca, 1931, p. 70; Manuel Irabién Rosado, *op. cit.*, p. 32.

8 Secretaría de Fomento, *op. cit.*, tomo I, 1882, pp. 584-600, 888-894; Secretaría de Fomento, *op. cit.*, t. IV, 1887, pp. 232-233, 985-986; *Colección de leyes, op. cit.*, t. V, 1887, pp. 146; “Ferrocarril de Mérida a Calkiní”, en *La Revista de Mérida*, 11 de septiembre de 1881, p. 3.

9 Ferrocarril de Mérida a Calkiní, *La Revista de Mérida*, 4 de enero de 1882, p. 1.

formaron la Compañía del Ferrocarril Peninsular.¹⁰ La conexión entre Mérida y Campeche se completó en 1898.¹¹

Como se ha señalado en la introducción, todas estas empresas construyeron una estación terminal en Mérida. Los casos estudiados mostraron que las compañías emplearon, sobre todo, dos mecanismos para adquirir los terrenos en donde establecieron su infraestructura: las concesiones por parte de las autoridades gubernamentales y la compra directa a particulares.



Plano de Mérida copiado del levantado por el Sr. Agustín Díaz en el año de 1864-65 mostrando la situación actual de los terminales y el lugar en el que se proyecta construir la estación terminal. Mayo de 1908. Escala: 1: 5000. Fondo: FNM. Sección: Gobierno. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. N°2738-B.

Concesiones de suelo urbano por parte de las autoridades gubernamentales

Las compañías ferrocarrileras hicieron de las ciudades su centro de operaciones, especialmente en aquellas en donde se instalaron sus estaciones terminales y talleres. De acuerdo con Luz Carregha “impactaron el paisaje natural y condicionaron el surgimiento, el crecimiento y el trazo urbano de las poblaciones; además constituyeron el elemento significativo e identitario de las líneas de ferrocarril”.¹² Pero antes de que esto sucediera las empresas tuvieron que elegir la ubicación más conveniente para establecer su infraestructura, lo cual en algunos casos implicó negociaciones con las autoridades, la obtención de concesiones y la adquisi-

¹⁰ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes*, t. IV, pp. 945-951.

¹¹ Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, pp. 63-64.

¹² Luz Carregha Lamadrid, *et. al.*, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, COLSAN, 2003, p. 72.

ción de propiedades de manos de particulares; para el caso de Mérida no se tiene noticia de que se hubieran realizado expropiaciones.

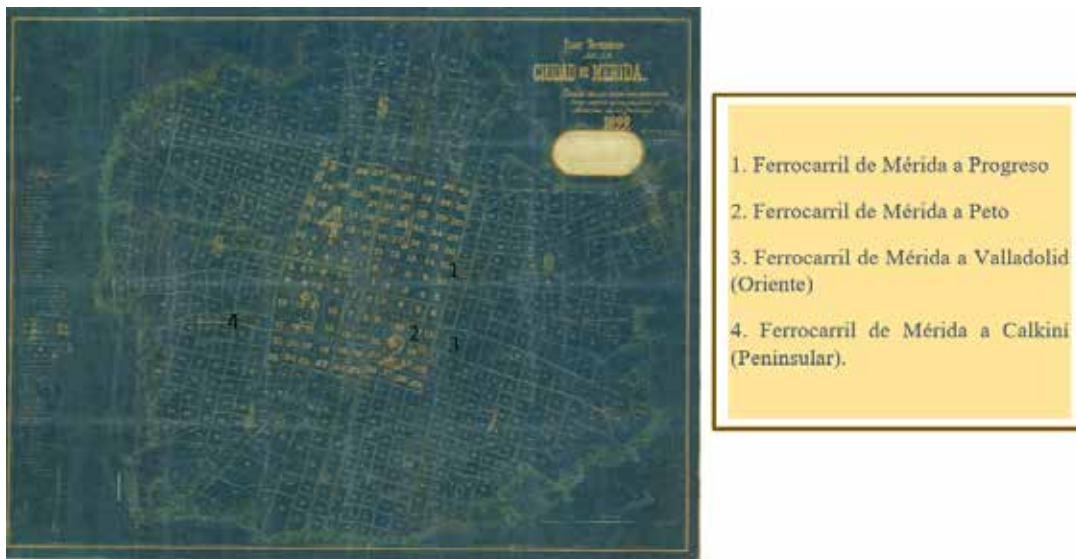


Imagen 1. Plano de la ciudad de Mérida en el que se señala la ubicación de las estaciones de ferrocarril, 1899.¹³

Debido al interés de las autoridades estatales por concretar la comunicación ferroviaria entre Mérida y la costa, desde antes que se iniciara la construcción de la primera vía el Gobierno del Estado había establecido prerrogativas para las personas o compañía que construyesen el camino de hierro entre Mérida y Progreso, este documento les otorgaba el terreno en donde se ubicaba el cuartel de dragones en el barrio de la Mejorada, así como el uso de plazas y calles en Mérida sobre las que se hiciera el trazado de la vía.¹⁴

En lugar de la manzana que ocupaba el cuartel de dragones, debido a que pertenecía a la federación y el gobierno estatal no podía adjudicarla, José Rendón Peniche solicitó al gobierno estatal la posesión de la antigua Casa Real del mismo barrio, para construir la estación, la cual le fue concedida.¹⁵ Resultó que la casa estaba bajo dominio del ayuntamiento meridano que no estuvo de acuerdo con cederla a la compañía. El asunto quedó zanjado al otorgarse a la empresa ferroviaria la plaza del barrio de La Mejorada.

13 MOYB (Mapoteca Orozco y Berra), s. (serie) Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24. V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

14 *Estatutos op. cit.*, p. 45.

15 Esto ocasionó un conflicto, debido a que el edificio pertenecía al ayuntamiento y en él se ubicaban un cuartel de policía y una escuela de primeras letras. Además, los vecinos no estaban de acuerdo con que se hiciera la cesión. Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.* pp. 238-239.

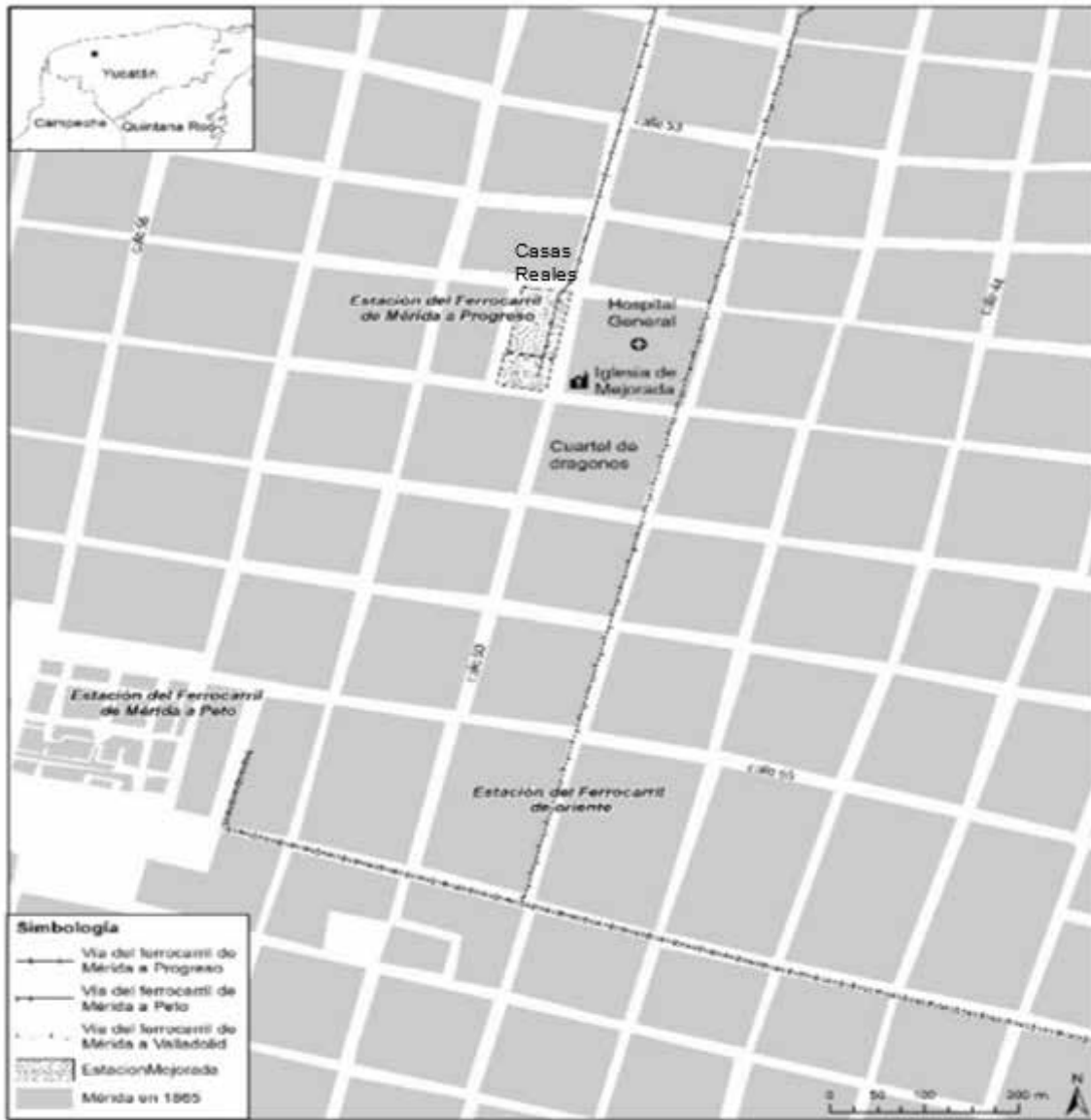


Imagen 2. Ubicación de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso¹⁶

A pesar de haber obtenido ya un espacio para levantar su edificio, la compañía renovó sus esfuerzos por hacerse con la mencionada casa y solicitó a la municipalidad que le cediera algunas piezas que no se encontraban en uso, mismas que se le concedieron por un año, aunque después solicitó una prórroga por cinco años.¹⁷

¹⁶ Fuente: Elaboración propia con apoyo de Marco Antonio Hernández Andrade del departamento de SIG-COLMICH.

¹⁷ AGEY (Archivo General del Estado de Yucatán), Municipios, Mérida, libro 3, f. 243, Libro de actas del ayuntamiento de Mérida, 1874-1875; AGEY, “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que ceda a los ferrocarriles Mérida, Progreso, la casa municipal de la Mejorada”; AGEY, Poder Ejecutivo, Gobierno del Estado de

Una vez que se comenzó a construir el ferrocarril de Mérida a Progreso y surgieron otras compañías también se les tuvieron consideraciones en cuanto al otorgamiento de terrenos. Como se ha señalado, el Ferrocarril de Mérida a Peto originalmente se concesionó al Gobierno del Estado y dentro del contrato firmado con la federación se establecía que se le otorgarían los terrenos necesarios para construir sus estaciones, almacenes, depósito de agua y demás edificios y dependencias sin costo alguno para la empresa.¹⁸ A esta compañía se le otorgó un terreno al oriente de la Ex Ciudadela de San Benito para construir su estación. Hacia noviembre de 1870 el gobierno estatal tramitó con el ayuntamiento que se le concediera un terreno conocido con el nombre de Campo de Marte, que se utilizaría para realizar el movimiento de las máquinas.¹⁹

Además de estas posesiones, la compañía contó con un edificio en el que se encontraban las oficinas administrativas, ubicado en el ángulo Sur-Poniente que formaban las calles 54 y 65. Aunque no se tiene noticia de cómo fue adquirido ese predio, dada su localización dentro de los terrenos de la Ex Ciudadela, lo más seguro es que también haya sido otorgado por el gobierno estatal.

Yucatán, correspondencia oficial, caja. 314, vol. 264, exp. 56, 1875, ff. 289–290.

18 “Gobierno General”, en *La Revista de Mérida*, 6 de mayo de 1878, p. 1.

19 “*Gacetilla*. Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto”, en *La Revista de Mérida*, 20 de Noviembre de 1878, p. 4; Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, p. 46.

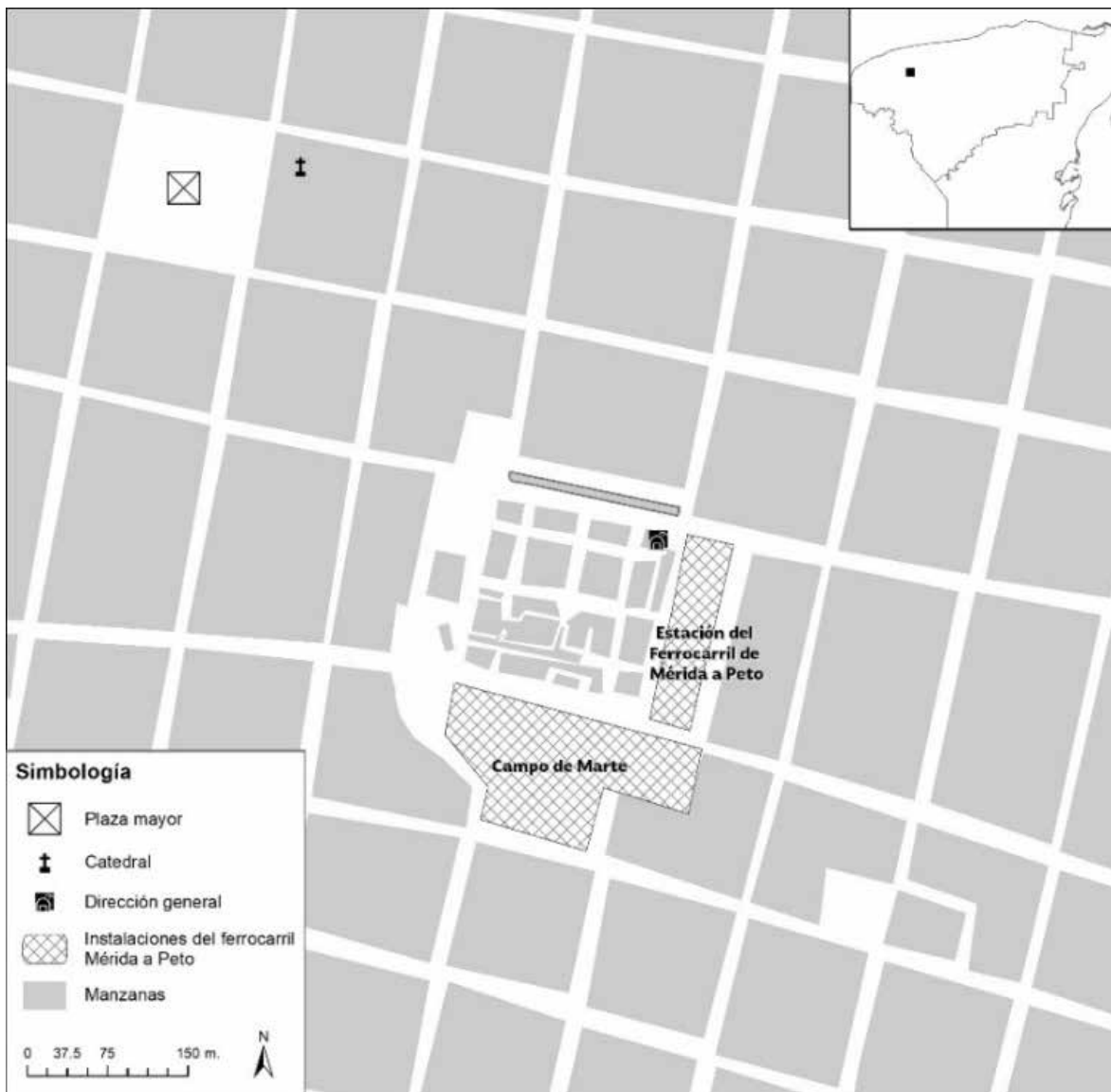


Imagen 3. Ubicación de la estación de Mérida a Peto²⁰

Con respecto al ferrocarril de Mérida a Valladolid, Francisco Cantón, concesionario de la vía, solicitó al ayuntamiento la Casa Real del barrio de San Cristóbal, así como sus patios para establecer su estación y fue en este emplazamiento en donde se construyó ese edificio, así como las oficinas y almacenes de la compañía (véase imagen 2).

Por su parte, la compañía del Ferrocarril de Mérida a Calkiní solicitó que se le concediera una parte del terreno que había sido ocupado años atrás por el rastro de la ciudad, y aunque no se llevó a cabo la adjudicación, la municipalidad aceptó vendérselo por la cantidad de 800

20 Fuente: Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, p. 251.

pesos.²¹ El terreno se ubicó en los cruzamientos de las calles 66 y 67 de la manzana marcada con el número 16 en la imagen 4.



Imagen 4. Detalle de la ubicación de la estación del Ferrocarril Mérida a Calkiní (Peninsular).²²

Con la adquisición de ese terreno la compañía determinó el lugar en donde se establecería su estación. Posiblemente por su ubicación en el lado poniente de la ciudad sería más fácil la salida hacia el camino de Campeche (véase imagen 1).

Estos movimientos y acuerdos entre las empresas y el gobierno local les permitieron establecer sus estaciones en espacios estratégicos, dependiendo de los intereses de cada compañía, pero sobre todo se ubicaron en calles que facilitaban la salida a los caminos que conducían a las ciudades que buscaban conectar con la capital.

Como se puede ver se había concedido una gran libertad a los particulares para determinar el rumbo de las vías y utilizar de forma indiscriminada las calles de la ciudad, lo que tuvo diferentes consecuencias. De acuerdo con Horacio Capel, en las ciudades medias, como Mérida, las compañías tuvieron gran libertad en cuanto a la utilización de las calles, ya que

²¹ AGEY, Municipios, Mérida, lib. 6, Libro de Actas del Ayuntamiento de Mérida, 1884, pp. 77-78, 89.

²² Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

podían decidir libremente por donde circularían las vías de sus ferrocarriles en su recorrido dentro y fuera de la ciudad. De igual forma señala que esto se debió, por un lado, a que los ayuntamientos no eran instituciones fuertes y, por el otro, a los grandes beneficios que se atribuía que traería consigo ese medio de transporte.²³

Transacciones con particulares para adquirir otras propiedades

En el apartado anterior se ha visto como el interés del gobierno por establecer la comunicación férrea en el estado facilitó la adjudicación del suelo urbano a las empresas y determinó la zona de la ciudad en la que se estableció cada una de las estaciones. Aun así, la mayor parte de las veces los terrenos que se les habían concedido resultaron ser insuficientes para desarrollar los planes de las compañías, por lo que utilizaron una segunda estrategia para obtener propiedades urbanas: la adquisición directa de manos de particulares, o en su defecto el intercambio o cesión de una casa o terreno que pertenecía a la compañía a cambio de otra que resultaba más conveniente para sus actividades.

La empresa del ferrocarril de Mérida a Progreso se dedicó activamente a sumar posesiones en las cercanías de su estación y sobre la calle 50, que era aquella sobre la que se había construido la vía (véase imagen 5). Entre 1882 y 1902 la empresa adquirió veinte predios de los cuales diecinueve fueron comprados y uno se intercambió por otro.²⁴

En 1886, la compañía del ferrocarril de Mérida a Valladolid adquirió dos terrenos aledaños a las Casas Reales que ya poseían, uno de ellos tenía una construcción y el otro parte de los restos de un montículo prehispánico. Estos predios fueron utilizados para construir una nueva estación, así como edificios de almacenamiento, etc. Además, en 1889 se efectuó la compra de dos propiedades ubicadas en la calle 46, marcadas con los números 507 y 509 (véase imagen 5).²⁵

23 Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, p. 89.

24 Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, pp. 245-249.

25 AGEY, AHMHFY (Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Yucatecos), Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Gerencia, Jurídico, caja 260, exp. 397, Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías, s.f.



Imagen 5. Fragmento de plano con ubicación de las estaciones de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso y Mérida a Valladolid, vista de las calles 50, 48 y 46.²⁶

Cuando la concesión para construir el ferrocarril de Mérida a Calkiní pasó a manos de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, aunque la estación se mantuvo en el mismo sitio los nuevos propietarios buscaron ampliar los terrenos, y entre 1896 y 1902 adquirieron de manos de particulares diez propiedades ubicadas en su mayoría en las manzanas 16 y 17 y una más en la manzana 21 (véase imagen 4).²⁷

Hacia 1902 tres de estas empresas, las de Mérida a Progreso, Valladolid y Campeche, se refundieron en una nueva que llevó por nombre Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), que en 1908 adquirió la de Mérida a Peto. Todos los bienes inmuebles que habían pertenecido a esas compañías se concentraron en manos de FUY. Los administradores de ésta hicieron varios esfuerzos por inventariar la cantidad de propiedades que tenían en Mérida. Con ese fin, y a lo largo de los siguientes años, se hicieron varios listados de propiedades gracias a los cuales se ha determinado la posesión de al menos 110 predios en la ciudad de Mérida.

²⁶ Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

²⁷ Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, pp. 264-266.

Consideraciones finales

John R. Kellett, en su libro *The Impact of Railways on Victorian Cities*, señala que era paradójico que las empresas ferroviarias tuviesen tantas concesiones con respecto al uso y manejo de propiedades, debido a su carácter y capital privado, pues se les otorgó el poder de apropiarse de ellas de forma masiva e incluso mediante procedimientos forzosos —expropiaciones— para adquirir cualquiera que se encontrase a lo largo del trazo de la vía o incluso para construir sus estaciones.²⁸ Esto último no sucedió en el caso de Mérida, como se ha visto las empresas ferrocarrileras prefirieron pactar con el gobierno y hacer tratos con los propietarios, posiblemente porque se evitaban procedimientos legales que podían llevar tiempo.

No se sabe a ciencia cierta cuales fueron las razones por las cuáles los dueños de las casas y terrenos se prestaron a vender, aparentemente sin problemas. Una posibilidad es que al establecerse las empresas en estos espacios los vecinos vieron afectado su entorno y prefirieron alejarse del ruido y el ajetreo producido por la construcción y más adelante por el movimiento de las máquinas; quizás si no se hubieran obtenido las concesiones por parte del gobierno las compañías hubieran tenido que recurrir a otros modos de ejercer presión o se hubieran ubicado en zonas más periféricas de la ciudad.

De igual manera, el análisis de los impactos de la introducción de la infraestructura ferroviaria en las ciudades nos permite identificar procesos que se repitieron en distintas urbes tocadas por el ferrocarril a lo largo y ancho del mundo, al igual a otros que se desarrollaron debido a las particularidades de los espacios urbanos en los que se establecieron las empresas ferroviarias.

Bibliografía

- Cantón Rosado, Francisco. *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*. Carlos R. Menéndez, ed., Mérida, Talleres de la Compañía Tipográfica Yucateca, 1931.
- Capel, Horacio, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- Carregha Lamadrid, et. al., *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, COLSAN, 2003.
- Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874
- Irabién Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso, 1928.
- Kellett, John R., *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul/Toronto Univerisity Press, 1969.
- Kuntz Ficker, Sandra, “México” en *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, Sandra Kuntz Ficker, coord., México, COLMEX, 2015, 63–101.

²⁸ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul/Toronto Univerisity Press, 1969, pp. 25–26.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1883, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885

Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*. México, SCT, 1974.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, Tesis, Zamora, COLMICH, 2021.

Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1882.

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. IV, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. V, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.

Vidal Rivero, Miguel. *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975.

TIERRA FERROVIARIA

Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif

The railways in the state of Morelos: an approach from the documentary, printed and graphic sources of the Cedif

Isabel Bonilla Galindo¹

Resumen

En este texto se realiza un breve recuento de la construcción y desarrollo de los ferrocarriles en el estado de Morelos, de 1880 a 1902, y su vínculo con uno de los hacendados prominentes del Estado. Tiene como objetivos presentar un panorama general sobre las vías concesionadas a las empresas del Ferrocarril Interoceánico y al México, Cuernavaca y Pacífico y las que se construyeron al interior de las haciendas, las cuales determinaron la conformación del territorio morelense; además de dar a conocer los documentos de archivo, gráficos e impresos que se resguardan en el Centro de Documentación, que están disponibles para el estudio de los ferrocarriles en dicho estado.

Palabras clave: ferrocarril, Morelos, haciendas, concesiones, Delfín Sánchez

Abstract

In this text, a brief account of the construction and development of the railways in the state of Morelos, from 1880 to 1902, and its connection with one of the prominent landowners of the

¹ Jefa de departamento de Biblioteca Especializada CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

State is made. Its objectives are to present a general panorama of the concession roads to the companies of the Interoceanic Railroad and to Mexico, Cuernavaca and Pacific and those that were built inside the haciendas, which determined the conformation of the Morelos territory; in addition to making known the archive, graphic and printed documents that are kept in the Documentation Center, which are available for the study of the railways in said state.

Keywords: railway, Morelos, estates, concessions, Delfín Sánchez

Breve recuento

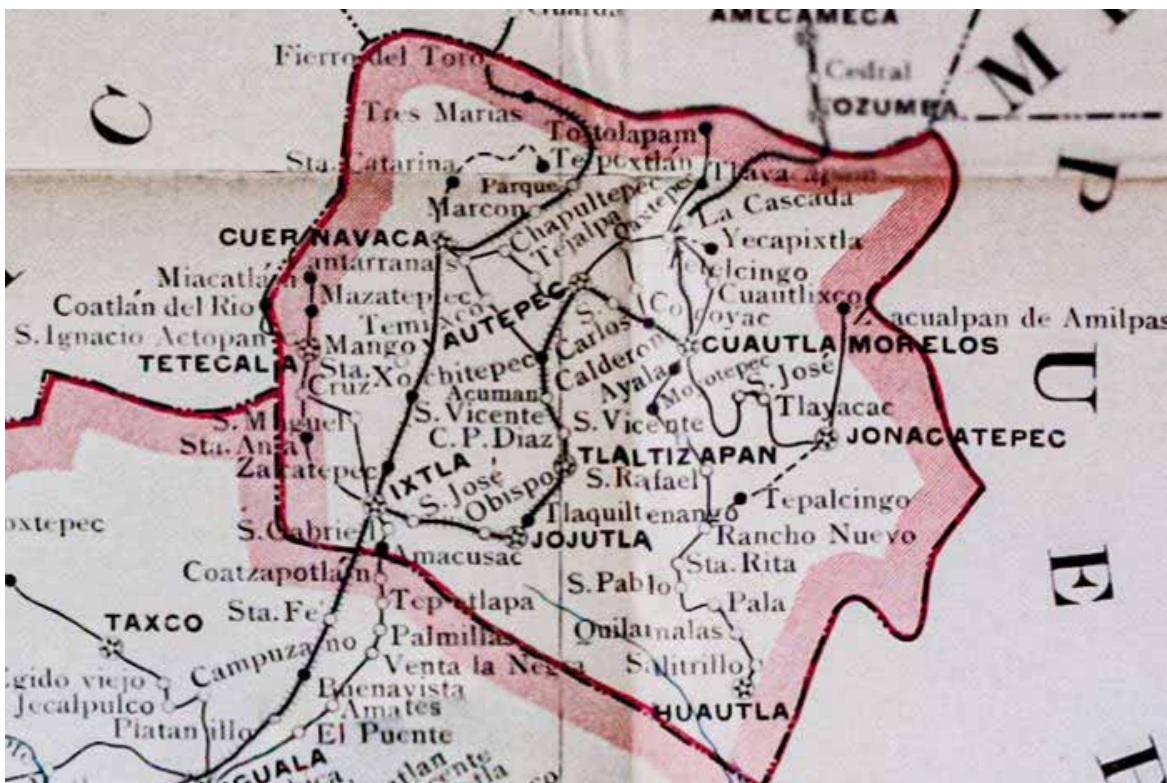
El estado de Morelos se constituyó el 17 de abril de 1869, por decreto del presidente Benito Juárez; se integró por los distritos de Cuernavaca, Cuautla, Jonacatepec, Tetecala y Yautepec. Tuvo una importancia históricamente estratégica por su proximidad con la Ciudad de México, con la que mantenía un comercio constante. Contaba con porciones de tierra de inmejorable fertilidad, una hidrología benévola y condiciones climatológicas favorables, factores que permitieron su desarrollo agroindustrial y ferroviario.

“En el territorio de Morelos, aprovechando sus condiciones naturales, desde el período colonial se consiguió ir desarrollando una importante agroindustria de exportación basada en el monocultivo de la caña de azúcar. El Plan de Amilpas, al oriente, es la región más extensa y allí se encuentran las mejores tierras para la agricultura, donde se desarrolló un patrón de establecimiento intensivo de haciendas. La Cañada de Cuernavaca, por otra parte, es más abrupta, pero rica en tierras, ya que en diversas barrancas se guardan fértiles valles, que alojaron también ricas haciendas azucareras, para formar una gran zona azucarera junto con Miacatlán, los valles de Temixco, Xoxocotla, las vegas de Mazatepec y Tetecala, así como los llanos de Michapa y los Guarines. Las inmejorables condiciones naturales, la posición geográfica mencionada, así como un alto desarrollo agroindustrial a la larga, ocurrieron como factores para que las tierras de Morelos, de alto valor estratégico, se convirtieran en fuente de disputa social y encono político”.²

En territorio morelense comenzó a constituirse la red ferroviaria entrada la década de 1880, sólo once años después de que se creó como estado y de haber recibido, durante la primera administración del presidente Porfirio Díaz (1876-1880), la concesión para construir una vía férrea que conectara a la nueva entidad con los estados vecinos. En 1878 se concesionó el proyecto y tuvo efecto dos años más tarde, cuando se materializó la construcción del camino de hierro que enlazaría al entonces Distrito Federal con Cuautla y Yautepec. De hecho, la instalación de las vías se llevó a cabo a un ritmo sin precedentes, primero se inauguró el 24 de enero de 1880 el tramo a Chalco; el 19 de julio a Amecameca y, un año después, hasta Cuautla. Cabe hacer notar que por primera vez una empresa con capital íntegramente mexicano

2 Carlos Barreto Zamudio, *Rebeldes bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos-Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2018. Consultado el: 23 de agosto de 2022. Disponible en: <http://libros.uaem.mx/archivos/epub/rebeldes-bandoleros/rebeldes-bandoleros.pdf>

logró reducir a la mitad el plazo fijado por la concesión y lo hizo con subsidios no mayores que los concedidos a muchas compañías extranjeras.



En efecto, el éxito de la compañía del Ferrocarril de Morelos se debió, entre otras cosas, a que estuvo encabezada por el yerno de Benito Juárez, el español Delfín Sánchez,³ empresario promotor de las obras ferroviarias de la época, quien consiguió de los integrantes de la cámara de diputados la aprobación de varias concesiones, entre ellas la que le permitió construir el ramal que uniría a la línea de Morelos con la del Ferrocarril Mexicano, entre Tepexpan e Irolo.

“Delfín Sánchez tuvo el privilegio de conseguir créditos y se pondría al día sobre las innovaciones, adquirió concesiones gubernamentales y es probable que haya buscado el apoyo oficial para que las disposiciones reglamentarias, legislativas o fiscales no lo perjudicarán. Su prestigio creció de manera notable a partir de 1876, porque afianzó y aseguró su sitio entre la minoría que tenía el poder en la época porfiriana [...]”⁴

3 Delfín Sánchez se relacionó con el político liberal y escritor cubano Pedro Santacilia. En abril de 1868 se casó con Felicitas Juárez Maza, hija del presidente Benito Juárez. Para 1869 era amigo de Manuel Mendoza Cortina, uno de los hacendados azucareros más ricos del estado de Morelos, y se asoció con José Vidal Maza bajo la razón social Delfín Sánchez y Compañía. Para más información ver Clara E. Lida (Comp.) *España y el imperio de Maximiliano: finanzas, diplomacia, cultura e inmigración*. México, El Colegio de México, 1999. Consultado el 17 de agosto de 2022. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/j.ctv3dn-r0j.10>

4 María Eugenia Arias González, “De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana: Felicitas Maza Juárez de Sánchez (1847 – 1905)” en *La palabra y el hombre*, Universidad Veracruzana, número 116, octubre-diciembre 2000 pp. 31-56. Consultado el: 15 de agosto de 2022 Disponible en <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/715/2000116P31>.

De esta manera, Delfín Sánchez Ramos se constituyó como uno de los hombres prominentes del estado, miembro de la oligarquía morelense e impulsor del proyecto modernizador por excelencia de los hacendados azucareros quienes, además, crearon una red de vías al interior de sus propiedades, las cuales se conectarían de manera paulatina a las vías del ferrocarril de Morelos que más tarde tomaría el nombre de Ferrocarril Interoceánico, del que pasó a ser accionista.

“En los años ochenta [Delfín Sánchez] obtuvo concesiones del gobierno para aumentar ramales o crear otros ferrocarriles; en esos años y parte de los noventa, destacó aún más como empresario por su contribución sustancial al ramo de las comunicaciones. En 1883 se fusionaron las empresas del Ferrocarril Nacional Interoceánico y la de los Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco para formar una compañía bajo la denominación de Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz, en la que también tuvo una participación destacada Sánchez Ramos como organizador de la empresa, pues, en su calidad de gerente de la firma Delfín Sánchez y Cía., se hizo cargo de la construcción de dicho ferrocarril, que se realizó entre 1884 y 1888. Delfín Sánchez también figuró como contratista del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. En 1889 tuvo la concesión del ferrocarril de Izúcar de Matamoros al puerto de Acapulco.⁵

[pdf?sequence=1&isAllowed=y](#)

5 Sánchez Ramos aprovechó las oportunidades que el gobierno le ofreció como concesionario ferrocarrilero para realizar una serie de operaciones comerciales que le permitieron acumular una importante fortuna; entre 1888 y 1898 adquirió gran cantidad de propiedades y acciones mediante diversos mecanismos. Debido a sus actividades logró obtener crédito financiero de las principales firmas bancarias de México y Europa. *Idem*.

Proyecto Ferrocarril Interoceánico⁶

Unos años más tarde, el 30 de mayo de 1890, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas aprobó el contrato de concesión celebrado con el señor Herman Strum, representante de otra de las empresas que construirían ferrocarriles en el estado, la del Ferrocarril de México a Cuernavaca y Pacífico, quien obtuvo el privilegio para desarrollar un ferrocarril que, partiendo de la capital, llegara a Cuernavaca y de ahí se extendiera al estado de Guerrero.⁷

En 1892 iniciaron las obras y dos años después la vía llegaba al kilómetro 56-57, en la línea divisoria entre el Distrito Federal y el estado de Morelos. Dos eran las partidas de ingenieros que realizaron las obras: una elaboró los trazos desde Huitzilac a Cuernavaca y la otra hizo los trabajos preliminares para llegar a Acapulco. Cabe decir que, por ese tiempo, el gobierno se comprometió a proporcionar a dicha compañía una subvención por kilómetro construido, pero, además, le otorgó el derecho sobre terrenos y aguas propiedad del estado o

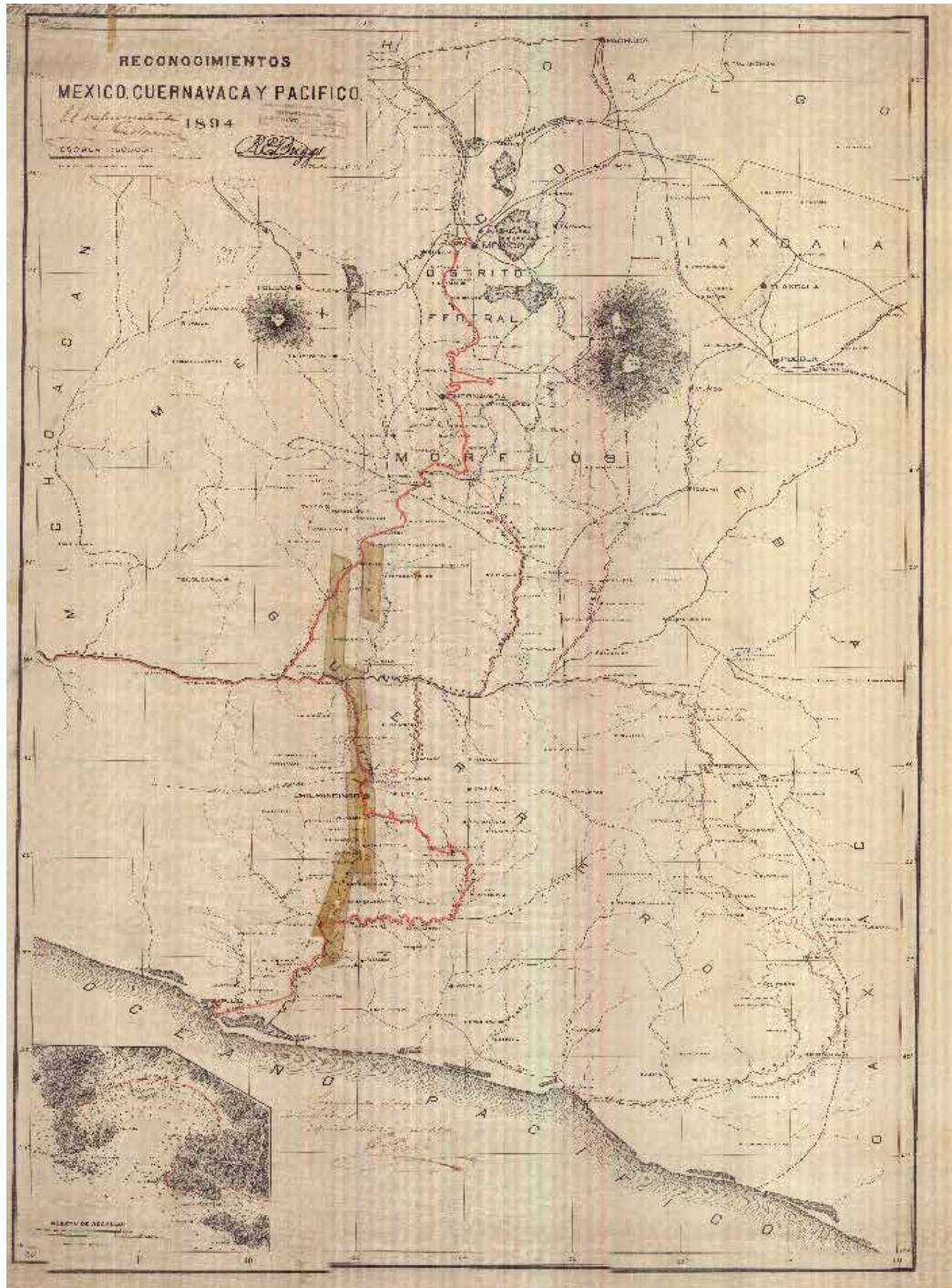
⁶ Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico. Guillermo Hay, Constructora de Delfín Sánchez, 1889. Fondo Ferrocarril Ferrocarriles Nacionales, cartas de Gobierno número 3289, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

⁷ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895, p. 70.

de sus municipios para el desarrollo de la línea troncal, ramales e infraestructura, sin que el Estado recibiera retribución alguna.

“El 28 de abril de 1894, el general Jesús H. Preciado, en representación del gobierno del estado y el C. Luis Méndez, como representante de la Compañía del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, firmaron un nuevo contrato en el que el gobierno del estado se comprometió a proporcionar un subsidio de dos mil pesos por cada kilómetro de vía construida desde los límites del Distrito Federal hasta Cuernavaca, y de mil pesos desde esta ciudad hasta los límites con Guerrero”.⁸

8 Para mayor información ver Valentín López González, *El ferrocarril de Cuernavaca*, Morelos, México, Gobierno del Estado de Morelos, 1997, p. 25.



Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico. Proyecto⁹

9 Fondo Ferrocarril Ferrocarriles Nacionales, 1894, cartas de Gobierno número 4267, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

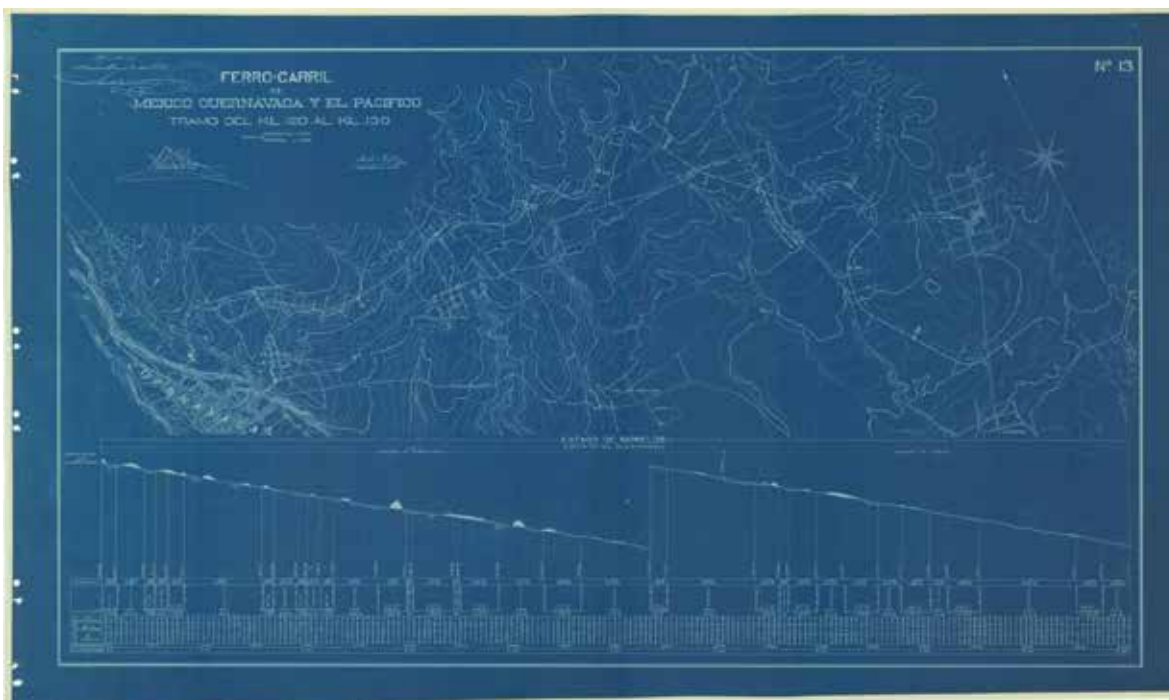
Otro de los beneficios que recibió esta empresa consistió en el nombramiento de Félix Díaz, sobrino del presidente de la República, como inspector oficial del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, quien al asumir el cargo reconoció las ventajas de esta línea señalando que estaba próxima su conexión con la hacienda Fierro del Toro y que, en agosto de 1895, se había concluido el tramo hasta Tres Marías. Incluso, se ocupó en mantener una relación amigable con el señor J. H. Hampson, presidente y gerente general de la compañía, a quien facultó para informar que los trabajos continuaban hasta Puente de Ixtla, punto terminal de la línea del Interoceánico.

“Entretanto siguió la construcción del tramo que iba de Tres Marías a Cuernavaca y desde ahí seguiría hasta el punto de unión con la prolongación ya proyectada, con lo que se llevaría a cabo la consolidación de las concesiones de Hampson y las de don Delfín Sánchez”.¹⁰

Todavía más, el año de 1897 fue decisivo para la empresa del México, Cuernavaca y Pacífico, ya que durante los primeros meses se presentaron los proyectos para continuar la ruta de este ferrocarril hasta el puerto de Acapulco. Incluso, el 18 de marzo se aprobó un nuevo contrato con el cual se modificó la concesión, señalando secciones de reconocimiento y trazo junto con los términos de construcción.¹¹ Se estipuló lo conveniente sobre expropiación de terrenos y materiales; se fijaron los pagos del subsidio; se concedió una compensación a la empresa, entre otros beneficios.

¹⁰ *Ibid*, p. 38

¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899*. México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1900, p. 27.



Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico. Hoja 14, 1897¹²

Cabe señalar que fue el subsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el ingeniero Santiago Méndez,¹³ quien aprobó los planos del trayecto que presentó la empresa. Mientras tanto, para septiembre de ese año se informó a la Secretaría sobre los avances, se dijo que las obras de terracería se terminaron hasta Cuernavaca y se habían recibido los rieles para continuar el tendido, por lo que se programaba su conclusión al cierre de año. El 13 de diciembre de 1897 se llevó a cabo el acto inaugural hasta Cuernavaca y la prensa nacional registró la gran fiesta, por ejemplo, en el periódico *El Nacional* se leía

“El Ferrocarril Interoceánico dejó a la histórica Cuernavaca y su fértilísimo valle aislados al oeste de Cuautla y reducidos a oír hablar de las ventajas que proporcionan a los pueblos las fáciles y rápidas vías de comunicación sin disfrutarlas [...]. Pero aparece en la escena el señor Coronel Hapson y todo cambia. Para él no fueron obstáculo, en la construcción de la vía directa [...] Acomete la empresa, adoptando desde luego la vía ancha para poder entrar en el sistema de los grandes ferrocarriles mexicanos [...] Adquiere ciertos derechos que tenía el Interoceánico y emprende la construcción del Ferrocarril de Cuernavaca a Acapulco [...].¹⁴

¹² Mapoteca Orozco y Berra, Código clasificador: COYB.PAR.M50.V8.0358-14.20.

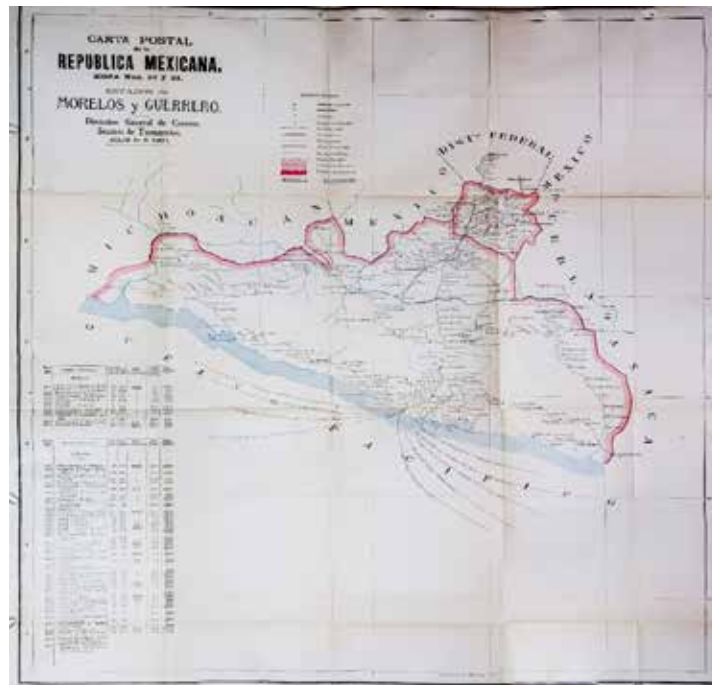
¹³ Es importante mencionar que el ingeniero Méndez era sobrino del abogado Luis Méndez, representante legal de la compañía México, Cuernavaca y Pacífico. Para más información ver Fernando Aguayo, Javier Ortega e Isabel Bonilla, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. México, Conaculta, CNPPCF, 2015, p. 80.

¹⁴ En *El Nacional*, t. xx, martes 14 de diciembre de 1897, núm. 138.

Durante 1898, la empresa del México, Cuernavaca y Pacífico continuó los trabajos más allá de puente de Ixtla, mientras que el representante del Ferrocarril Interoceánico, el empresario Delfín Sánchez, manifestaba su oposición a unificar las concesiones. Sin embargo, un accidente lo dejó fuera de la escena, a finales de agosto de ese año la prensa nacional difundió la noticia sobre su muerte.¹⁵

“Días antes paseaba por los campos de la hacienda de Tenextepango en Morelos, acompañado de sus amigos Nacho de la Torre y Mier, y Porfirio Díaz, hijo; el carruaje se volcó y los tres cayeron, Sánchez se lastimó las costillas y se agravó en él su problema del corazón que padecía desde joven, lo que le provocó la muerte”.¹⁶

De esta manera, el proyecto del Ferrocarril Interoceánico quedaba inconcluso mientras que el de la empresa del México a Cuernavaca y Pacífico continuó hasta Balsas. Sin embargo, en 1902, esta última fue absorbida por la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, que no se ocupó de continuar hasta el puerto de Acapulco.



Carta postal de los Estados de Morelos y Guerrero, 1901. En ella se observan las vías férreas construidas por las empresas de los Ferrocarriles Interoceánico y México, Cuernavaca y Pacífico.¹⁷

¹⁵ “Los funerales de Sr. D. Delfín Sánchez”, en *El Tiempo, diario católico*, Año xvi, núm. 4484, 30 de agosto de 1898, p. 2.

¹⁶ María Eugenia Arias González, *De la cuna liberal...*, op. cit.

¹⁷ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Cartas postales de los Estados Unidos Mexicanos, 1901*, México, Dirección General de correos, 1901.

Lo cierto es que el proceso de construcción de los ferrocarriles en el estado de Morelos, una vez que Porfirio Díaz ascendió al poder, se enmarca en dos momentos. El primero de ellos, vigente hasta 1890 y en el que se incluye la concesión del Ferrocarril de Morelos, se caracterizó porque el Estado, sin perder sus atribuciones como promotor y regulador, adjudicó los derechos al gobierno de Morelos y por ende a los empresarios locales, quienes se sirvieron del ferrocarril para incorporar nueva y moderna tecnología a sus haciendas. De hecho, se tiene registro de que en las haciendas de la familia García Icazbalceta, desde 1878, se incorporó una red ferroviaria desmontable desarrollada en Francia, en 1873, por Paul Decauville. Esta modalidad de vías de sesenta centímetros de ancho, ligeras, con un peso de 4.5 Kg. por metro lineal, se ensamblaban para formar caminos entre dos puntos y llevar carga de mercancías en pequeños vagones, jalados por mulas o pequeñas locomotoras de vapor, que podían desarmarse y construir nuevos senderos de manera fácil.¹⁸

El segundo, en el que se incluye la concesión del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, en el Estado se propuso la creación de un plan general por el cual habría de regularse la conducta del gobierno en materia de ferrocarriles, al tiempo que facilitó la creación de un enclave azucarero. Lo anterior nos permite observar que la trayectoria de los ferrocarriles fue determinada en relación con los intereses de los hacendados de la región, quienes reconfiguraron el espacio económico del estado de Morelos creando un enclave de producción y distribución de monocultivos vinculado a la metrópoli, transformando la morfología de un territorio influido por su tradición prehispánica y colonial a la órbita del capital.

De las haciendas y sus conexiones

Entre los proyectos que recibieron mayor impulso por parte de los hacendados morelenses, se cuenta la creación de una amplia red ferroviaria que les permitió integrarse al mercado de la Ciudad de México con mayores ventajas. Estos personajes al involucrarse no sólo en la construcción de los ferrocarriles, sino en la administración de las propias empresas ferroviarias, lograron obtener cláusulas favorables en materia de tarifas, con las cuales redujeron los costos por flete, y también aumentaron su producción al incorporar nueva tecnología a sus haciendas, a la vez que ampliaron los volúmenes transportados.

Construido entre 1878 y 1903, el sistema ferroviario morelense influyó directamente en las decisiones de modernización del equipo y la ampliación de la escala productiva en las haciendas. La introducción del ferrocarril incrementó la mercantilización de la economía regional, facilitando el acceso a mercados más extensos, sobre todo a la capital, además de que desplazó paulatinamente a la arriería como actividad económica de relevancia en la región.¹⁹

18 Juana María Rangel, “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria. Boletín Documental*, México, núm. 6, 3ª época, pp. 48-54. Recuperado el 10 de noviembre de 2010 de: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/ tierra_ ferroviaria_ decauville.pdf

19 Irving Reinoso Jaime, “La hacienda azucarera morelense: un balance historiográfico”, en *América Latina en la historia económica*, número 27, México, enero-junio 2007. Consultada el 15 de agosto de 2022. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532007000100002

En efecto, el despunte de los ferrocarriles en Morelos se registró al cerrar la década de 1890, al momento en el que el sistema del Ferrocarril Interoceánico y del México, Cuernavaca y Pacífico estaban casi concluidos; las espuelas que conectaban a las haciendas con las estaciones de estos ferrocarriles casi terminadas y se había normalizado el método de rieles portátiles *Decauville* en el interior de estas. De hecho, existe registro de que en la mayoría de las haciendas se utilizaba el sistema de tramos de hierro ligeros y ensamblables. A continuación, presentamos algunos ejemplos.

Ingenio San Vicente²⁰

En el Distrito de Cuernavaca y a 200 metros de la estación San Vicente del Ferrocarril México, Cuernavaca y pacífico, se localizó una de las más hermosas haciendas de azúcar del estado de Morelos. Perteneció a la señora viuda de Delfín Sánchez, la señora Felicitas Juárez Maza, hija del presidente Benito Juárez. Según registro de 1896, la hacienda se componía de tres fincas rústicas llamadas San Vicente, Chiconcuac y San Gaspar, unidas entre sí por una vía férrea sistema alemán Koppell de rieles de acero con 60 centímetros de espacio entre ellos, por la que se transportaba la caña de azúcar al ingenio. Era una vía fija que tenía 12 kilómetros de extensión y que se conectaba con otra vía portátil *Decauville* que poseía el ingenio, también de 12 kilómetros y que se cambiaba de un campo a otro según la necesidad del corte de la caña. El ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico construyó una espuela de 200 metros que unió a la estación San Vicente con los patios de la fábrica.



Hacienda San Vicente²¹

²⁰ Doménech Figueroa, *Guía general descriptiva de la República Mexicana. Historia, geografía, estadística.* t. 2, Estados y territorio. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1899, pp. 369-404.

²¹ *Ibid.*, p. 375

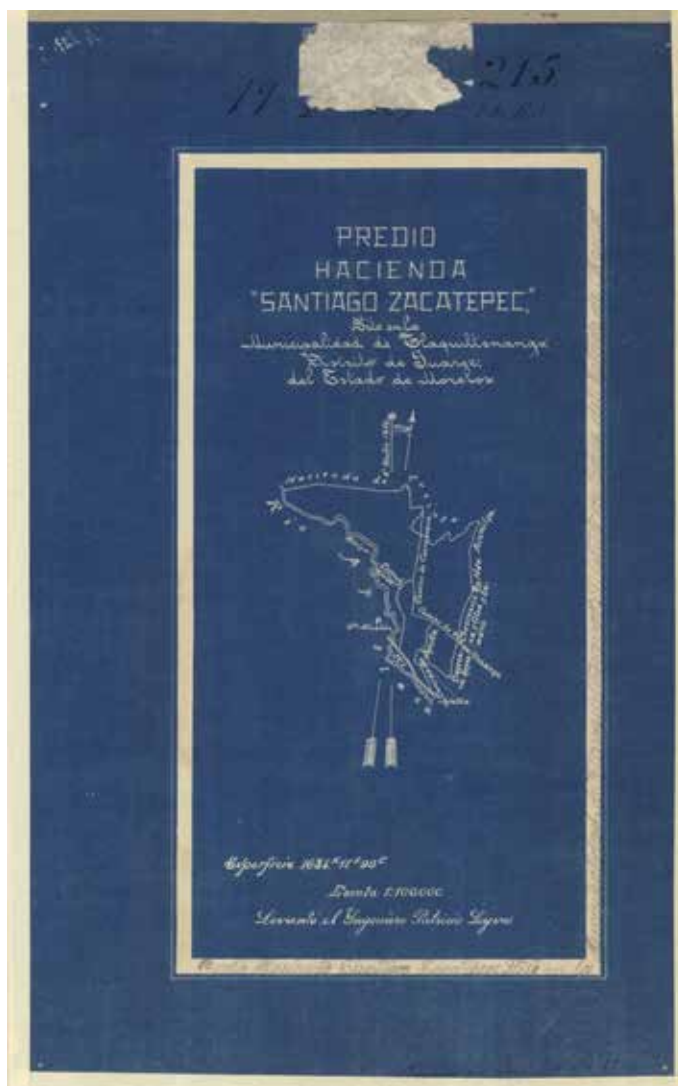


Estación de San Vicente, del México, Cuernavaca y Pacífico²²

Santiago Zacatepec

Se ubicó en el municipio de Tlaltitenango, distrito de Jojutla en el estado de Morelos. Perteneció a la testamentaría del señor Alejandro de la Arena. El Ferrocarril Interoceánico y el México, Cuernavaca y Pacífico corrían al pie de la hacienda y cada cual tenía un tramo de vía hasta las oficinas de la misma.

²² Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

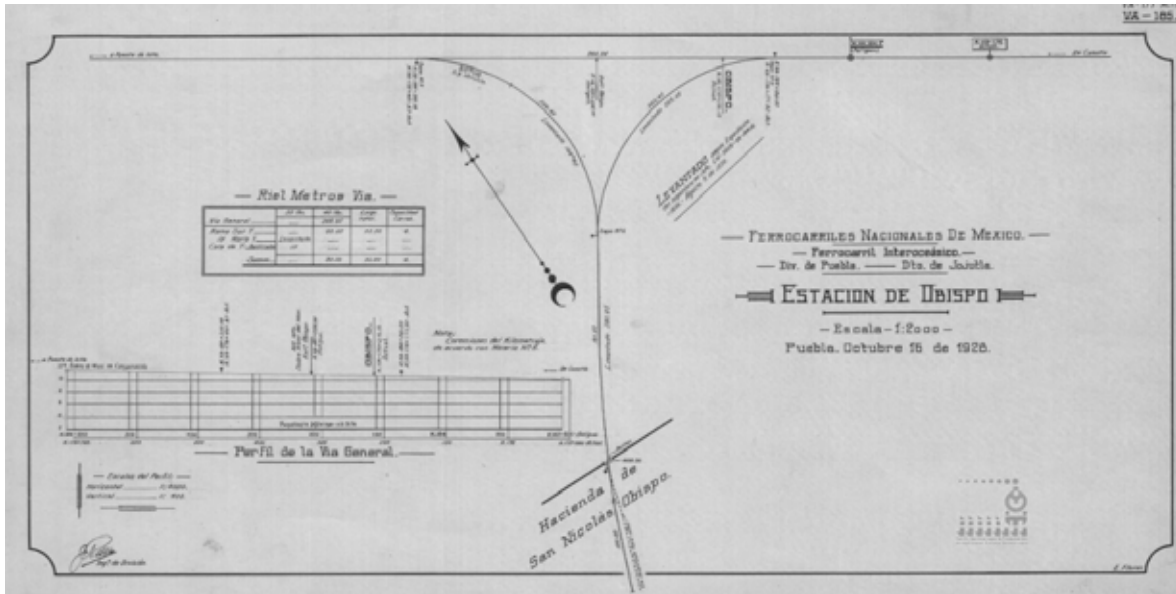


Plano del predio de la hacienda “Santiago Zacatepec”, Tlaquiltenango²³

Hacienda de San Nicolás Obispo propiedad de Juan Pagaza

Se ubicó en el municipio de Tlaltitenango, distrito de Jojutla en el estado de Morelos. Los terrenos de esta hacienda estaban cruzados por dos vías férreas, la del Interoceánico y la del México, Cuernavaca y Pacífico, los cuales aumentaron su valor. El Interoceánico tenía estación bandera y una vía de escape a la fábrica, mientras que el segundo pasaba a un kilómetro de ésta, quedando la estación Méndez a tres cuartos de legua.

²³ Mapoteca Manuel Orozco y Berra, código clasificador CGF.MOR.M13.V2.0145.



Estación Obispo²⁴



Estación Obispo²⁵

24 Fondo Ferrocarril Interoceánico, Serie Puebla, número 500, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

25 Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Hacienda Temisco de Ramón Fernández

El ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico atravesó esta hacienda y a su interior se construyó un sistema de vías férreas que facilitaban y abarataban la conducción del dulce del punto del productor a las regiones donde no se producía.

Haciendas de Cuahuixtla, propiedad de Joaquín J. de Aráoz

Situada en el municipio de Ayala, distrito de Cuautla. Para la exportación de sus productos se tendió una vía férrea de 5 kilómetros que enlazaba con el Ferrocarril Interoceánico (ramal de Morelos).

La Hacienda de Santa Rosa de Treinta, propiedad de Joaquín J. de Aráoz

Se ubicó en el municipio de Tlaltizapam, distrito de Jojutla de Juárez. Estaba ligada al ferrocarril Pacífico, por un ramal de vía propia. El ferrocarril Interoceánico pasaba a una distancia de 9km. 656 metros.

Hacienda San Gabriel

Propiedad de Emanuel Amor, esta hacienda se ubicó en Tetecala. Se conectó por vía *Decauville* con el Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico.



Plano topográfico de la hacienda “San Gabriel”, Morelos, 1923²⁶

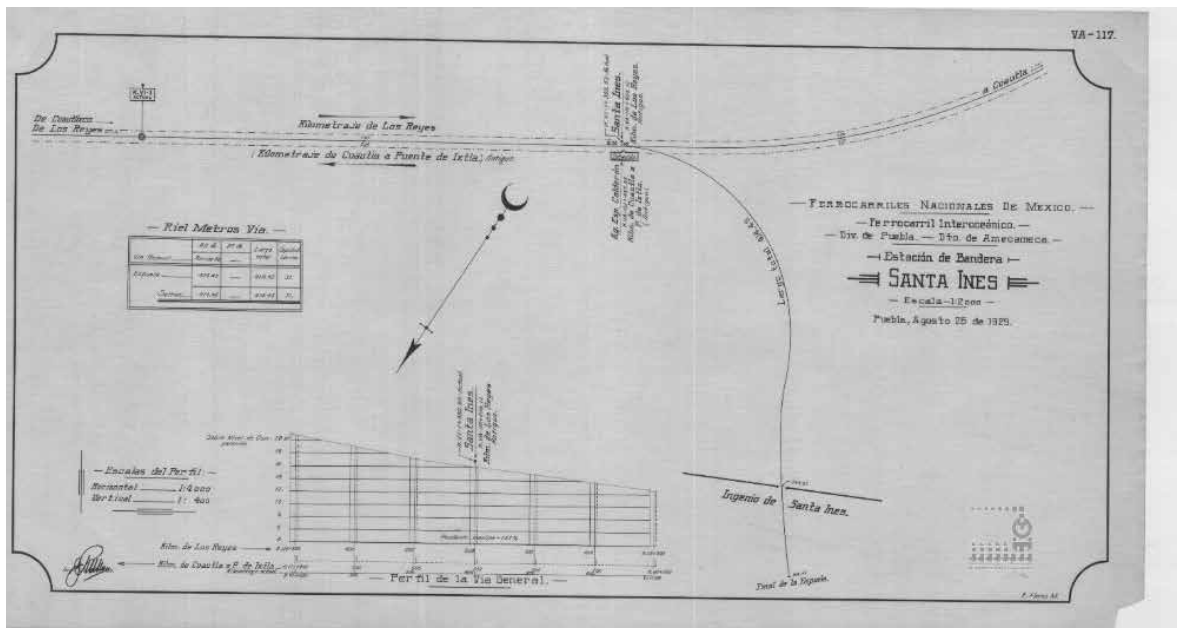
26 Mapoteca Orozco y Berra, número clasificador CHIS.DDR.M53.V1.0016



Hacienda San Gabriel²⁷

Hacienda Santa Inés

Propiedad de la Viuda de D. Benito Arena, la hacienda tuvo estación del Ferrocarril Interoceánico (ramal Morelos), cuya vía penetraba hasta la bodega del ingenio por medio de un pequeño desvío.



Estación Santa Inés²⁸

27 Álbum del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico. Colección Méndez Quijano Zirión. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

28 Fondo Ferrocarril Interoceánico, Serie Puebla, número 240, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Kilómetros de vías férreas consignadas para 1911, en el estado de Morelos²⁹

Haciendas	Tipo de ferrocarril	Nombre del propietario	Km	Tipo de escantillón	Tipo de tracción
Tranvías de Cuernavaca	Urbano		5	0.914	Animal
De la Hacienda de Buenavista	Particular	Herederos de Benito Arena	2	0.6	Animal
De Temisco	Particular	Ramón Fernández	32	0.6	Vapor
De Tres Marías	Particular		7	0.7	Animal
De San Vicente y Anexas	Particular	Testamentaria de Delfín Sánchez	20	0.7	Vapor
De El Puente	Particular	María I. de Diez de Sollano	3	0.7	Animal
De Tenayo	Particular		3.5	0.914	Animal
De Atlihuahayán	Particular	Hijos de Antonio Escandón	15	0.6	Vapor
De El Hospital	Particular	Vicente Alonso ³⁰	35	0.914	Vapor
De Tenextepango	Particular	Ignacio de la Torre	8	0.6	Vapor
De Tenango	Particular	Luis Gabriel Pimentel	2	0.914	Animal
De Santa Inés	Particular	María Escandón de Buch	17	0.6	Animal
San Nicolás	Particular	Juan Pagaza	13	0.6	Vapor
De Jojutla	Particular		4.67	0.6	Animal y vapor

A manera de conclusión

La revisión de fuentes documentales, impresas y gráficas existentes en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias nos permiten describir el origen y desarrollo del sistema ferroviario de Morelos, el cual dispuso, para 1909, de un total de 242 kilómetros 300 metros de vía. Esta red de transporte modificó la integración al mercado con la Ciudad de México en tres aspectos: abarató los costos por flete, amplió los volúmenes factibles de ser transportados y aumentó la cantidad de productos ofrecidos. Construido entre 1878 y 1903, el sistema ferroviario morelense se consolidó e influyó directamente en las decisiones de modernización del equipo y la ampliación de la escala productiva en las haciendas. La introducción del ferrocarril incrementó la mercantilización de la economía regional, ya que

²⁹ *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos 31 de diciembre de 1910.* México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

³⁰ Compró en 1899 la hacienda de Chinameca. El proyecto lo desarrolló el ingeniero León Salinas, quien venía de terminar las obras de un ramal del ferrocarril interoceánico México-Puebla en 1906, y más tarde ocupó el cargo de director de los FNM, en la década de 1920. El proyecto de las chimeneas lo desarrolló el fogonero Felipe Neri, oriundo de Cuernavaca.

facilitó el acceso a mercados más extensos, sobre todo a la capital, además de que desplazó paulatinamente a la arriería como actividad económica de relevancia en la región.³¹ Al cerrar la década de 1910, el estado de Morelos registró un total de 112 haciendas, de las cuales 75 dejaron de funcionar después de la Revolución mexicana.

Referencias consultadas

Archivos

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

Mapoteca Orozco y Berra.

Fuentes primarias

“Los funerales de Sr. D. Delfín Sánchez”, en *El Tiempo, diario católico*, Año xvi, núm. 4484, 30 de agosto de 1898.

El Nacional, t. xx, martes 14 de diciembre de 1897, núm. 138.

Figueroa, Doménech *Guía general descriptiva de la República Mexicana. Historia, geografía, estadística*. t. 2, Estados y territorio. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1899.

Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos 31 de diciembre de 1910. México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.

-----, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899*, México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1900.

-----, *Cartas postales de los Estados Unidos Mexicanos, 1901*, México, Dirección General de correos, 1901.

Bibliografía

Aguayo, Fernando, Javier Ortega e Isabel Bonilla, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, México, Conaculta, CNPPCF, 2015.

Arias González, María Eugenia, “De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana: Felicitas Maza Juárez de Sánchez (1847 – 1905)” en *La palabra y el hombre*, Universidad Veracruzana, número 116, octubre-diciembre 2000 pp. 31-56. Consultado el: 15 de agosto de 2022 Disponible en <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/715/2000116P31.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Barreto Zamudio, Carlos, *Rebeldes bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, México,

31 Irving Reinoso Jaime, “La hacienda azucarera morelense...”, *op. cit.*

Universidad Autónoma del Estado de Morelos-Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2018. Consultado el: 23 de agosto de 2022. Disponible en: <http://libros.uaem.mx/archivos/epub/rebeldes-bandoleros/rebeldes-bandoleros.pdf>

Lida, Clara E. (Comp.), *España y el imperio de Maximiliano: finanzas, diplomacia, cultura e inmigración*, México, El Colegio de México, 1999. Consultado el 17 de agosto de 2022. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/j.ctv3dnr0j.10>

López González, Valentín, *El ferrocarril de Cuernavaca, Morelos*, México, Gobierno del Estado de Morelos, 1997.

Rangel, Juana María, “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria. Boletín Documental*, México, núm. 6, 3ª época, pp. 48-54. Recuperado el 10 de noviembre de 2010. Disponible en: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/ tierra_ ferroviaria_ decauville.pdf

Reinoso Jaime, Irving, “La hacienda azucarera morelense: un balance historiográfico”, en *América Latina en la historia económica*, número 27, México, enero-junio 2007. Consultada el 15 de agosto de 2022. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532007000100002

CRUCE DE CAMINOS

Antes de que el tren llegue. Fiebre constructiva en la ciudad de Oaxaca

Before the Train Arrives. Construction Fever in Oaxaca City

Danivia Calderón Martínez¹

Resumen

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Oaxaca a finales del siglo XIX despertó un *boom* constructivo sin precedentes, pues no hay evidencia de que la introducción de alguna otra de las innovaciones tecnológicas que en esa época fueron tan célebres, como la del teléfono, el telégrafo o la luz eléctrica, haya motivado a los ciudadanos a mejorar la imagen de la capital del estado. La prensa local conserva en sus páginas esas expresiones que dan cuenta de la labor de convencimiento que antes de la llegada del tren las autoridades estatales y municipales desplegaron entre los avecindados. Esas notas periodísticas revelan también las aspiraciones de la élite gobernante y las esperanzas volcadas en aquel importante medio de transporte, de una sociedad que deseaba ver el fin del largo y tortuoso proceso que significó verlo operando en la urbe, lo que permitiría salir del aislamiento que se sentía respecto de la capital del país y de las limitaciones a las actividades comerciales.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano del Sur, Oaxaca, Read&Campbell Cía. Limited, arquitectura, prensa.

Abstract

The arrival of the railway to the city of Oaxaca at the end of the 19th century triggered an unprecedented construction boom, since there is no evidence that the introduction of any other of the technological innovations that were so famous at that time, such as the telephone, the telegraph or the electric light, have motivated city dwellers to improve the image of the state capital. The local press preserves on its pages those expressions that account for the work of convincing that the state and municipal authorities displayed among the residents

¹ Investigadora independiente. Contacto: daniviacalderon@gmail.com

before the arrival of the train. These journalistic notes also reveal the aspirations of the ruling elite and the hopes pinned on that important mean of transportation for a society that wanted to see the end of the long and tortuous process that meant seeing the train operating in the city, since this would allow the state to get out of the isolation that it felt regarding to the country's capital and the limitations on commercial activities.

Keywords: Southern Mexican Railway, Oaxaca, Read&Campbell Cía. Limited, architecture, press.

De los varios intentos por llevar el tren

La noche del 12 de noviembre de 1892 la ciudad de Oaxaca se paralizó para recibir el ansiado ferrocarril y al principal promotor de la introducción de aquella invención: Porfirio Díaz, quien, de vuelta al terruño, ponía fin al largo y tortuoso proceso que significó llevar el tren a la capital del estado. Antes de abandonar la gubernatura de Oaxaca para ocupar por segunda ocasión la Presidencia de la República, Díaz se comprometió, entre otras cosas, a dar continuidad al proyecto, que ya sumaba varios intentos, del ferrocarril.²

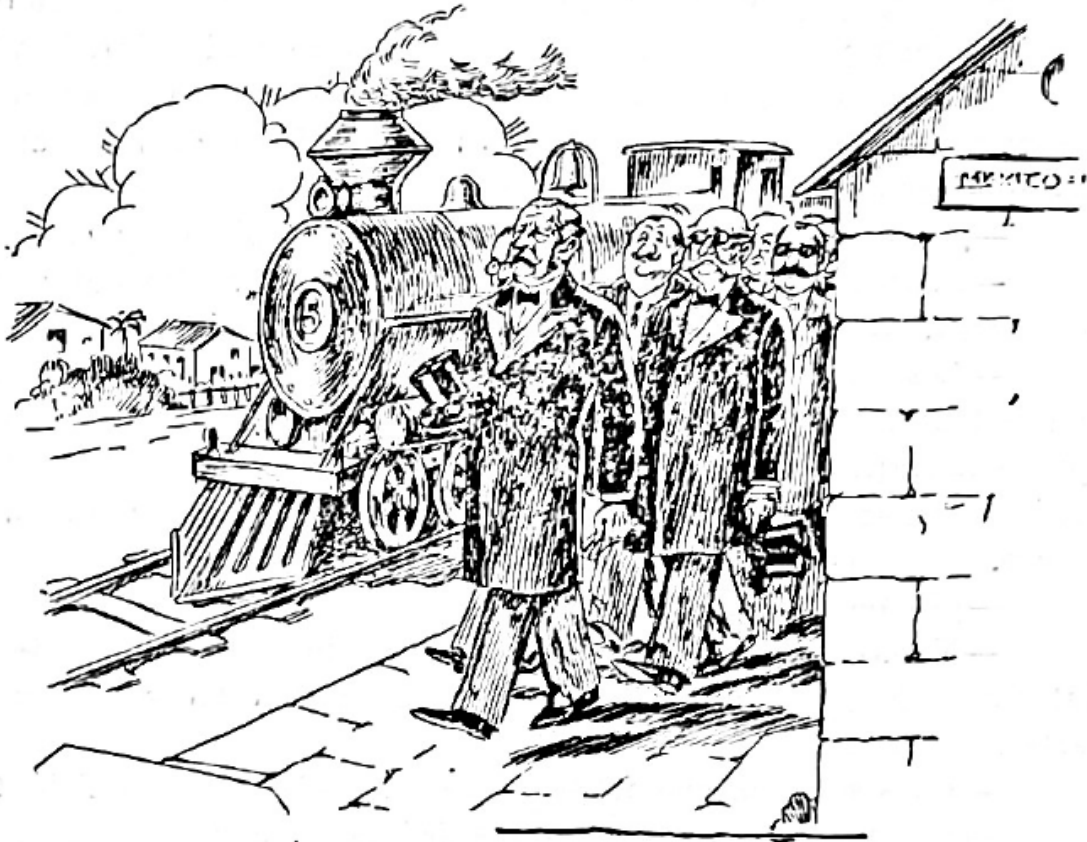
si por desgracia [...] llegase á tropezar con dificultades insuperables [que dejaran] al Estado sin esa mejora y en el aislamiento en que se encuentra, yo os ofrezco que pondré en actividad todos los elementos de que puedo disponer, y buscaré capitales y recursos extraños, ó en último caso, haré que el mismo tome por su cuenta la construcción de la vía, y procuraré la poderosa ayuda del Gobierno de la Unión, que nos impartirá, atendida la importancia de esta entidad federativa.³

Más que una promesa, Díaz dejaba a los mandatarios que le sucedieron una tarea nada fácil: lograr la comunicación ferroviaria en el estado. La intención por llevar el tren a Oaxaca se remontaba a la Presidencia de Benito Juárez, como se observa en un informe al congreso local en 1848, en el cual se expresa la necesidad de comunicar al estado mediante el ferrocarril.⁴

2 Porfirio Díaz fue gobernador de Oaxaca del 1 de diciembre de 1881 al 22 de julio de 1882 y del 28 de noviembre de 1882 al 3 de enero de 1883.

3 Véase "Documento núm. 10", en *Memoria constitucional*, 1883, s. p.

4 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro. El Mexicano del Sur en Oaxaca*, Oaxaca, UABJO/ANDU, 2017, pp. 28-29.



Caricatura de Porfirio Díaz y su séquito en el arribo a Oaxaca con motivo de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur.⁵

En mayo de 1875 el mandatario estatal José Esperón (1874-1876) obtuvo del Gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada una concesión para construir un enlace, pero una rebelión más forzó a los empresarios a dejar el proyecto cuando estaban en estudio de la ruta.⁶ Su sucesor, Francisco Meixueiro (1876-1881), pudo ir más allá, aunque tampoco alcanzó a ver en su administración la llegada del tren. El 21 de marzo de 1878 consiguió del Ejecutivo federal la concesión para explotar “otra vía, entre un punto situado á inmediaciones de Tehuacán ó Huajuapam, en el límite del estado con el de Puebla, y Puerto Ángel ú otro punto más conveniente del litoral de Oaxaca, tocando la capital de este estado”.⁷

En un principio, aquel mandatario vio altas posibilidades de cristalizar tan deseado proyecto, pero conforme los meses pasaron el ánimo fue decayendo. En septiembre de ese año, ante el Congreso del estado, Meixueiro expresó que debía ocuparse en hablar de la fecunda

5 Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982, p. 21.

6 Charles Berry, *La Reforma en Oaxaca*, México, ERA, 1989, p. 148; véase Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., p. 33.

7 *Memoria constitucional*, 1883, p. 8.

obra del ferrocarril, pero, se lamentaba, “la triste realidad nos la ofrece aún en remota lontananza”. La falta de capitales detuvo su curso y, por consecuencia, el derecho a la subvención federal. Esa situación obligó al Ejecutivo del estado a acudir ante el Congreso de la Unión para pedir una prórroga “prudente y equitativa” que evitara la caducidad de la concesión.⁸

Sin embargo, los plazos corrieron y la concesión se extinguió. Pero Meixueiro no desistió de su afán de hacer al estado participe de la gran revolución del vapor: dos años después anunciaba que, con el impulso y la atinada asesoría de Matías Romero, el plan para que el ferrocarril se estableciera en Oaxaca se pondría nuevamente en marcha. Romero, al ser testigo de los beneficios de ese medio de transporte, se dedicó a tamaña empresa para conectar el terruño con la amplia red de vías que se extendía a lo largo y ancho de México.

El 25 de agosto de 1880 se solicitó al Ejecutivo federal la concesión de otra línea ferroviaria que, pasando por la ciudad de Oaxaca, uniría Antón Lizardo, Veracruz, con Huatulco o Puerto Ángel, Oaxaca.⁹ El 9 de septiembre del mismo año el estado otorgó un poder a Matías Romero para organizar en Nueva York, donde estaba bien relacionado, una compañía de capitalistas y hombres de negocios que desearan invertir en la construcción del ferrocarril.¹⁰

Romero apostó por la inversión extranjera. Sin embargo, en un informe que presentó al gobernador Francisco Meixueiro, manifestó las dificultades para atraer inversionistas.¹¹ En sus palabras, las únicas líneas que excitaban el interés de los hombres de negocios del vecino del norte eran las que estaban en comunicación con las estadounidenses, en tanto que se consideraban extensiones naturales de las propias.¹² Además, el mismo Romero argumentaba que, por muy rica que fuera la región por la que atravesara el ferrocarril, no llamaba la atención en el mercado si se consideraba como exclusivamente local. En ese sentido, Oaxaca no representaba un destino atractivo, no sólo por los miles de kilómetros que la separan de la frontera norte o los más de 400 km del puerto de Veracruz: también tenía en su contra la accidentada topografía, pues para llegar a la capital del estado había que desafiar los relieves, y eso hacía más costosa la obra.¹³

Pese a esas dificultades, Matías Romero estaba convencido de que la construcción de un ferrocarril que atravesara todo el territorio oaxaqueño no sólo era viable sino, además, una empresa lucrativa. Así, comenzó su labor tanto en México como en Estados Unidos, y después de una larga temporada de reuniones, de encuentros y desencuentros, el 24 de marzo de 1881 se organizó formalmente la Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano (The Mexican Southern Railroad Company), presidida por el general y expresidente estadounidense Ulysses S. Grant, hombre prominente en el mundo de la política y de los negocios de ambos países; en los otros cargos quedaron: G. M. Dodge, vicepresidente; James Henry Work,

8 Véase *Memoria presentada*, 1878, p. 8.

9 Véase *Memoria constitucional*, 1883, p. 8; también, *Memoria que presentó*, 1881, pp. 4-5

10 Margarita Dalton, “Informe de Matías”, Oaxaca, 100/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990, t. IV, p. 176.

11 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, Oaxaca, Imprenta del Estado, 1881; también, Margarita Dalton, “Informe de Matías”, pp. 165-213.

12 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, p. 6; también, Margarita Dalton, “Informe de Matías”, p. 169.

13 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, p. 6 y Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Oaxaca (en adelante, AHMCO), Secretaría municipal, Documentos empastados, exp. 143, t. 7, 1881, ff. 163r-166r.

secretario; Russell Sage, tesorero, y una junta directiva integrada por Jay Gould, Frank Work y Russell Sage.¹⁴

Para celebrar el suceso, la Diputación del estado de Oaxaca ofreció en la Ciudad de México un banquete a Romero y Grant, en el que éste último pronunció un discurso que refleja el propósito de aquella empresa:

Las vías férreas que represento en esta ocasión, situadas al sur de esta capital, auxiliarán poderosamente, a mi juicio, los caminos que en el día se están construyendo. En vez de traerles competencia alguna, serán sus abastecedores. En efecto, todo lo que tiende al desarrollo y crecimiento, de un país, contribuye a aumentar la importancia de su línea férrea. El progreso de México, bajo todos sus aspectos, es un alimento para sus ferrocarriles [...] el camino que represento demanda la habilitación de un nuevo puerto, Antón Lizardo, cuya habilitación no considero de ningún modo opuesta a los intereses del puerto principal de la República, o sea de Veracruz.¹⁵

Aunque la compañía logró constituirse e iniciar los trabajos de reconocimiento, “tres años después se declaraba en quiebra”;¹⁶ así, el 29 de mayo de 1885 el gobierno federal declaró la caducidad de la concesión, sin haber construido ni un kilómetro del ferrocarril.¹⁷

Los años transcurrieron, pero de la mente de los mandatarios oaxaqueños no desapareció la idea de instalar los rieles del tren en Oaxaca. En abril de 1886, en la capital sureña se recibió un telegrama del entonces gobernador Luis Mier y Terán,¹⁸ quien desde la Ciudad de México anunciaba la aprobación en la Cámara popular del contrato celebrado entre la federación y el gobierno del estado para la construcción del ferrocarril que uniría las ciudades de Oaxaca y Tehuacán, pudiendo extenderlo hasta un punto del Ferrocarril Mexicano o a la ciudad de Puebla.¹⁹ En su informe de gobierno de ese año, el general Mier y Terán narraba las vicisitudes de los tres meses que le llevó cerrar el contrato para la construcción de dicha vía;²⁰ no obstante sus gestiones, entusiasmo y esfuerzo invertidos, tampoco en su administración se avanzó un solo tramo.

Finalmente, el 9 de septiembre de 1889 se firmó el contrato-concesión con la compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur (FMS). Mientras tanto, el Gobierno federal solicitó un prés-

14 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., p. 36.

15 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., pp. 37-38.

16 J. R. Fortson, *Los gobernantes de Oaxaca*, México, J. R. Fortson, 1985, p. 150; véase también Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad. Oaxaca rumbo a la modernidad, 1790-1910*, México, UAM, 2008, p. 130, y Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., p. 41.

17 *Ibid.*, p. 41.

18 Luis Mier y Terán fue gobernador de Oaxaca del 1 de diciembre de 1884 al 17 de febrero de 1886 y del 17 de mayo de 1886 al 25 de febrero de 1887.

19 El 2 de abril se celebró el contrato; quedó aprobado por la Cámara de Diputados el 17 del mismo mes, y el día 20, por el Senado; el 21 de abril se elevó a rango de ley; véase *Periódico Oficial*, núm. 34, t. VI, 29 de abril de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 1. En el Archivo General del Estado de Oaxaca existe un ejemplar de ese contrato, fondo Gobierno, sección Comunicaciones y transportes, serie Líneas férreas, subserie Concesiones y contratos, caja 110, exp. 48, 1886.

20 Fueron los tres meses en que Mier y Terán se separó del gobierno (del 17 de febrero al 17 de mayo de 1886), dejando en su lugar a Agustín Canseco. Véase *Periódico Oficial*, núm. 74, t. VI, 17 de septiembre de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 3; también, “Decreto núm. 2”, en *ibid.*, núm. 65, t. VI, 15 de agosto de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 2.

tamo al Banco Nacional de México para pagar a la compañía inglesa de los señores Read&Campbell y Cía. Limited, quienes se encargaron de la obra.²¹ La empresa estaba integrada por Ernest Paget, presidente; Thomas Linton, secretario; Pablo Martínez del Río, representante en México; Nicolás Martínez del Río, secretario del consejo local, y Walter Morcom, gerente general.²²

Read&Campbell Cía. Limited no se estrenaba con esa responsabilidad: su nombre ya figuraba dentro del selecto grupo de contratistas que colaboraron durante el régimen porfiriano, como en el caso de los trabajos de desagüe del Valle de México, pues se encargó de la construcción del túnel de Tequixquiac.²³ No sabemos hasta dónde esa obra influyó en la construcción de la vía férrea de Oaxaca, pero es un hecho que empresas como Read&Campbell se movían con soltura por todo el país ofreciendo sus servicios, en el entendido de que eran, ciertamente, las que tenían la capacidad técnica y económica para emprender obras de tales proporciones, pero, principalmente, gozaban del respaldo político para hacerlo.

Mejoras en la ciudad capital para recibir al ferrocarril

Desde el mes de abril de 1889 se anunciaba en el *Periódico Oficial* que se buscaba conseguir en Londres el capital necesario para la construcción de la línea de Oaxaca; después vinieron más noticias que mantuvieron informado al pueblo oaxaqueño de los avances de tan magna obra. Se sabe que para 1888 se realizaban, a cargo de John E. Early, ingeniero en jefe, los trabajos de reconocimiento, así como los planos del ferrocarril.²⁴

Conforme los meses pasaban, la prensa detallaba los logros o los obstáculos que se presentaban; lo mismo reclutaba trabajadores para ejecutar las tareas más rudas: albañiles, canteros, peones. Además, se instaba a los habitantes de la ciudad a remozar sus casas, pintarlas, dotarlas de los mejores acabados y se aplaudía cada acción que tendiera a mejorar la imagen de la ciudad capital, pues había que dar la mejor cara al visitante.

Ante esta fiebre constructiva, la mano de obra y algunos materiales comenzaron a escasear; uno de los más difíciles de encontrar era la madera, que había sido acaparada por los contratistas del ferrocarril.

¡Ah! Recomendamos a nuestro Ayuntamiento, se fije (porque en este año tal vez se inaugura el Ferrocarril y nos invadirán las multitudes) en que no basta hacer recordar que las fachadas de las casas deben asearse, sino que es preciso quitarles todos los desperfectos, remendarlas, recortarlas, en fin, hacer con ellas todo aquello que indique que se ponen de gala, porque esperan al novio, es decir, al viajero ávido de conocer la tierra

21 Carlos Lira Vásquez, "Obra y servicios públicos en Oaxaca, 1876-1991", en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmex/IHU-UNAM, 1999, p. 229.

22 John Reginal Southworth, *Oaxaca y Puebla*, t. V, Liverpool, Blake & Mackenzie, 1901, pp. 57-58.

23 Según Priscilla Connolly, Read&Campbell Cía. Limited fue la empresa que se encargó de la construcción del túnel de Tequixquiac. Para conocer más sobre su participación ahí véase Priscilla Connolly, "El desagüe del Valle de México. Política infraestructural, contratismo y deuda pública, 1890-1900", en Sandra Kuntz y P. Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmex/IHU-UNAM, 1999, pp. 191-219.

24 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., pp. 42-43.

en que han nacido y se han formado tantos hombres ilustres. ¿De qué sirve encalar una pared que es de solo adobe, aquella que amenaza ruina, ésta que está *ensalitrada*?²⁵

Aunque con algunos tropiezos, la obra del ferrocarril siguió su curso sin interrupción, a la par de los avances de otros eventos, no menores, sucedidos tal vez por la agitación que significó la llegada del tren. En vísperas de la inauguración, en 1891, el obispado de Antequera dejaba de serlo para convertirse en arzobispado. Eulogio Gillow, personaje allegado a Porfirio Díaz, fue el primero en ocupar el cargo y se encargó de remozar la Catedral y su sagrario, y templos como el del Patrocinio.²⁶ En el *boom* constructivo quedó incluso su casa, que fue sede del nuevo palacio arzobispal, ubicada a un costado de la alameda General Antonio de León, y que en su tiempo se describía como una de las más lujosas de la ciudad: además de lucir una exquisita decoración, había introducido “materiales y sistemas constructivos novedosos para entonces, como fueron columnas de fierro, bóvedas wastavinas e instalaciones hidráulicas y sanitarias con mobiliario moderno de importación”.²⁷

Aquellos espacios que a juicio de la élite capitalina no cumplían los requisitos de belleza e higiene se intervinieron. En ese mismo año los regidores del ramo de Policía: Laureano Ojeda, Ignacio Renero y Eduardo Ramírez, propusieron la construcción de un mercado moderno que reuniera “las condiciones de seguridad, higiene, belleza en el ornato y comodidad del público”, pues se deseaba transformar la imagen de esa “repugnante llaga” en la ciudad. El 7 de octubre, al interior del gobierno municipal se aprobaron las bases para la construcción de un mercado de hierro y mampostería.²⁸

Después de haber recibido varias propuestas, el 25 de marzo de 1893 el ayuntamiento aprobó, en sesión extraordinaria y de acuerdo con el superior gobierno, el contrato con Read & Campbell y Cía. Limited –la misma empresa que llevó el ferrocarril a Oaxaca– para la construcción del mercado. Tendría capacidad para 1 456 puestos, introducía materiales y sistemas constructivos novedosos: columnas, vigas y techo de hierro dulce, muros de mampostería y losas de piedra en el piso; asimismo, lucía un diseño de soberbias y elegantes fachadas y, al centro del edificio, una fuente de hierro que descansaba sobre una base de mampostería. El mercado guardaba todas las seguridades: buena cimentación y materiales de primera clase; sin duda, sería el más moderno de la ciudad, sumándose a los mercados existentes: de San Juan de Dios o de la Industria, de la Merced y de la Sangre de Cristo.²⁹ El nuevo mercado se inauguró después de haber llegado el ferrocarril a Oaxaca: el 2 de abril de 1894.

25 *Periódico Oficial*, núm. 27, t. XII, 17 de marzo de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 2.

26 *Periódico Oficial*, núm. 9, t. XII, 1 de febrero de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 1; *ibid.*, núm. 84, t. XII, 17 de octubre de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 3.

27 Carlos Lira Vásquez, “Obra y servicios...”, *op. cit.*, p. 228; véase Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad...*, *op. cit.*, pp. 204-205; también, Héctor Martínez Medina y Francisco José Ruiz Cervantes, “La ciudad de Oaxaca. De la Independencia a los inicios del periodo posrevolucionario”, en Sebastián van Doesburg (coord.), *475 años de la fundación de Oaxaca. Fundación y Colonia*, t. II, México, Ayuntamiento de la Ciudad de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca/Proveedora Escolar/Editorial Almadía/Casa de la Ciudad, 2007, pp. 68-69.

28 *Periódico Oficial*, núm. 82, t. XI, 12 de octubre de 1891, Oaxaca de Juárez, p. 4.

29 Para conocer el contrato, véase AHMCO, sección Gubernativa, serie Actas de Cabildo, t. 64, 1892-1893, ff. 78r-86r; también, *ibid.*, sección Secretaría, serie Documentos empastados, exp. 1, t. 1, 1895, ff. 3r-66r. En la prensa local se anunció con gran satisfacción la construcción de un nuevo mercado: véase *Periódico Oficial*, núm. 16, t. XIII, 28 de

Por todos los rumbos de la ciudad se sentía, en tanto avanzaba la obra del tren, el furor constructivo: había en los capitalinos un interés por hermosearla, recibir con su mejor “cara” a aquel medio, que prometía tantas bonanzas para el pueblo oaxaqueño y a posibles inversionistas.

FIEBRE DE CONSTRUCCIONES

Tal parece que se ha despertado en nuestros propietarios: por todas partes de la ciudad se ven andamios, blocs, escombros, cuartones y... la mar. ¡Lo que son los ferrocarriles!... aún no llega la línea á Oaxaca y ya los propietarios arreglan viviendas, con precio muy subido por supuesto, como si ya estuviéramos con plétora de población. Si esto es ahora, ¿qué será dentro de un par de años?³⁰

La prensa anunciaba día a día las obras emprendidas: elogiaba el esfuerzo del Gobierno del estado por las bancas que se habían colocado en el Zócalo de la capital y por las reparaciones a su quiosco, por la inauguración del puente Porfirio Díaz (o Atoyac) –que por fin veía su conclusión–, por las lámparas de petróleo que iluminaban la alameda General Antonio de León y algunas calles de la ciudad –mejora que se dio durante la administración del presidente municipal Mariano Bonavides–, o bien por las “bonitas” fachadas que presentaba la casa de la señora Orozco y la de los señores magistrados Joaquín Ruiz, José Larrañaga y Manuel Soto; hacía mención especial a las reformas hechas en la vivienda del doctor Manuel de Esesarte, ubicada en la calle Benito Juárez, y con el mismo entusiasmo invitaba al resto de la sociedad a seguir ese ejemplo.

La construcción en la ciudad se intensificó aun después de la llegada del tren y de los turistas; así lo manifiesta una carta que el entonces gobernador Gregorio Chávez envió a Porfirio Díaz, en la cual pedía su apoyo para la restauración del templo de Santo Domingo de Guzmán, pues, en su concepto, “no está lejano el día en que el ferrocarril del sur traiga a la capital del estado multitud de viajeros ávidos de conocer las bellezas arquitectónicas de Oaxaca”.³¹

marzo de 1893, Oaxaca de Juárez, pp. 9-10.

30 *Periódico Oficial*, núm. 46, t. XI, 8 de junio de 1891, Oaxaca de Juárez, p. 1. Ante ese orden de cosas, en 1890 se formó en el seno del ayuntamiento una importante comisión: la Inspectora de Construcción y Rótulos, cuya finalidad fue uniformar las intervenciones en la ciudad.

31 Carlos Lira Vásquez, “Obra y servicios...”, *op. cit.*, p. 230.

La inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur (fms)



Cartel publicado para recibir el Ferrocarril Mexicano del Sur, 6 de octubre de 1892.³²

Los festejos por la llegada del ferrocarril comenzaron en los días previos al 12 de noviembre de 1892, fecha de la inauguración; hubo maniobras militares, fiestas populares y convites frente a la estación, asentada en el vecino pueblo de Santa María de El Marquesado, extramuros de la ciudad: su ubicación orilló a sus promotores a construir el primer servicio de tranvía de mulitas que tuvo Oaxaca, con el propósito de trasladar mercancías y pasajeros de la estación al centro de la capital, una vía de apenas 2 km de extensión, que se inauguró el 26 de junio de 1887, mucho antes de que arribara el tren de larga distancia. La anticipada existencia del tranvía rememora la época en que, sin éxito, se hicieron gestiones para llevar desde otras latitudes el ferrocarril, las cuales, sin embargo, no fueron estériles, pues se logró tender la primera línea del ferrocarril urbano.

³² Fuente: AHMCO, Secretaría municipal, Documentos empastados, exp. 142, t. 3, 1892, ff. 55r-60r.



Edificio de la estación de Oaxaca, ca. 1920. Colección Donaciones al MNFM. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Las gestiones para la instalación de éste tuvieron verificativo durante la gubernatura de Porfirio Díaz. En diciembre de 1882 se emitió un decreto en el que exceptuaba a la sociedad anónima La Oaxaqueña de toda contribución decretada o por decretar sobre los materiales nacionales o de importación que requiriera para la construcción, uso, explotación y reparación de la línea del ferrocarril urbano que se extendería en la ciudad de Oaxaca;³³ aquella fue la primera de las tres compañías que dominarían el negocio tranviario y una de las que se encargarían de transformar la movilidad en la capital y sus alrededores.

El día previo al gran evento llegaron los responsables y corresponsables de la prensa nacional, los señores Darío Balandrano, director del *Periódico Oficial de la Federación*; Enrique Santibáñez, de *El Nacional*; Bernabé Bravo, por *El Partido Liberal*; Ramón Murguía, de *El Universal*; Ignacio Dublán Montesinos, de *El Siglo XIX*; Mastillo Clarke, de *The Two Republics*, entre otros.

“El doce de noviembre Oaxaca amaneció engalanada, las casas adornadas sus fachadas, arcos triunfales daban la nota decorativa, reinaba verdadero júbilo y se hacía sentir una emoción cálida para recibir al hijo pródigo, al amigo fraterno, al camarada de los viejos tiem-

³³ Véase “Decreto núm. 27”, en *Colección de leyes*, Oaxaca, Gobierno del Estado de Oaxaca, 2001, t. XI, pp. 457-458; también, *Periódico Oficial*, núm. 43, t. II, 26 de diciembre de 1882, Oaxaca de Juárez, p. 1.

pos.”³⁴ La llegada del tren y de su principal promotor estaba causando un revuelo inusitado entre los oaxaqueños; de la boca de los viejos porfiristas se oía:

—¿Cómo vendrá?, dicen que ahora ya es blanco y colorado.

—Desde que se casó con Carmelita se ha vuelto entonado y muy catrín. Desde que se tumbó la piocha se ve más joven.

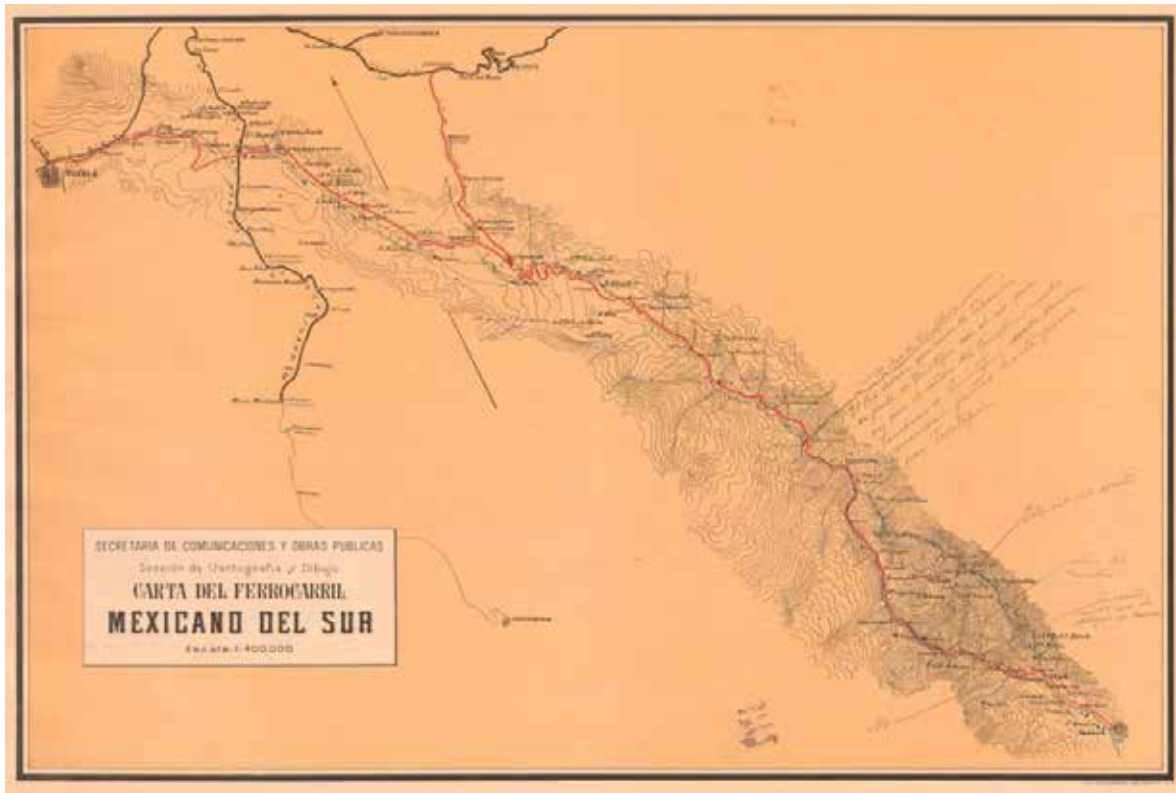
—Los que han ido a verlo a México dicen que se acuerda muy bien de todos, que no se le ha subido y todavía gusta de comer los antojos de la tierra. Toma “verde”, “mole negro”, “chichilo”, “coloradito” y tortillas clayudas con “asiento”, que de aquí le mandan sus amigos.

—¿Se acordará de ti?³⁵

El primer tren que llegó llevaba a un grupo de personalidades: Rosendo Pineda, Félix Romero, Emilio Pimentel, Justo Sierra, el poeta Juan de Dios Peza, y ministros de la República Dominicana, de El Salvador y Guatemala, por mencionar algunos. Horas después otro ferrocarril empezó a descender para internarse en el valle de Oaxaca, no sin antes haber superado los obstáculos de la naturaleza, que parecían imposibles: profundas cañadas, serranías, cumbres y colinas; pasó por pueblos y caseríos, atravesó la villa de ETLA y, al fin, la máquina dio su último silbido, prolongado y monótono, apareciendo frente a la multitud que aguardaba en la estación.

34 Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982, pp. 21-22.

35 *Ibid.*, p. 22.



Carta del Ferrocarril Mexicano del Sur, 1910. Recorrido desde la ciudad de Puebla, pasando por los distintos pueblos y ciudades hasta llegar a la de Oaxaca.³⁶

En un instante el entusiasmo popular se hizo presente, “las campanas tocaban con locura, la artillería disparaba sus salvas ensordecedoras y todos los labios traducían en vivas el entusiasmo de sus corazones”.³⁷ Porfirio Díaz se encontró en medio de vítores y del entusiasmo popular, acompañado de sus ministros Manuel Romero Rubio, Joaquín Baranda, Matías Romero y Francisco González Cosío; siguiéndole después el exgobernador de Oaxaca Martín González, Manuel González, Jr., y los jefes políticos de los pueblos que tocaba el tren: Tecamachalco, Tehuacán, Teotitlán del Camino, Cuicatlán y Etlá.

Consideraciones finales

La construcción del ferrocarril a Oaxaca estuvo llena de tentativas y tropiezos, historia que comparte con otras líneas férreas de México. No fue fácil para las autoridades ni para los inversionistas y las élites locales llevar el tren a los destinos planeados, por la fuerte inversión que requerían, las características del territorio que había que cruzar y, entre los muchos intereses que entraban a juego, el margen de ganancias –variable determinante– que se esperaba tener. Para que aquel medio que prometía tantas bonanzas alcanzara al estado sureño

³⁶ Fuente: MMOYB, código clasificador: CGF.FC.M32.V13.0463.

³⁷ Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, p. 23.

tuvieron que transcurrir, al menos, 17 años desde aquella primera intentona promovida por José Esperón en 1875.

Oaxaca no sólo estaría conectada con las ciudades de Puebla, Veracruz y la de México, sino también se abriría al resto del país, incluso más allá de sus fronteras.³⁸ Pese a que allí el tren llegó bastante tarde en comparación con otras ciudades, su introducción permitió el desarrollo de la minería y el comercio, temas abordados por Francie Chassen;³⁹ asimismo, tuvo influencia en la vida cotidiana de la sociedad oaxaqueña decimonónica, ampliamente estudiada por Carlos Lira Vásquez y Mark Overmyer-Velázquez.⁴⁰ Pero, antes de que los caminos de hierro conectaran al estado sureño con el resto del país, se vivió un *boom* constructivo insólito en un momento en que aires de modernidad dominaba a la entidad: despertando un interés en la élite capitalina por remozar la ciudad, demostrar el grado de cultura alcanzado —pese a su aislamiento—, exhibir su opulencia y ocultar cualquier expresión de atraso o ruralidad. Había en aquellos hombres de poder una genuina disposición, a través de la imagen de la ciudad, de inspirar confianza en los inversionistas a fin de que derramaran sus capitales y, así, contribuyeran al progreso de la entidad.

En esa labor la prensa jugó un papel crucial; fue una constante la invitación a sus lectores a remozar sus casas y emular los trabajos que las autoridades estaban haciendo en diferentes partes de la urbe. Por medio de la exaltación de unos y el ejemplo de otros, se incitaba la competencia y el deseo por demostrar la capacidad económica de la capital oaxaqueña. Amén de lo anterior, la llegada del tren significó una serie de expresiones populares, festivas, que quedarán en los anales de la ciudad.

Bibliografía

Berry, Charles R., *La Reforma en Oaxaca. Una microhistoria de la revolución liberal. 1856/1876*, México, Ediciones ERA, 1989 [1981].

Chassen-López, Francie R., “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911”, tesis en Estudios Latinoamericanos, México, Facultad de Filosofías y Letras-Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.

———, “El *boom* minero, el auge económico y la crisis”, en Margarita Dalton (comp.), *Oaxaca, textos de su historia*, t. IV, Oaxaca, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990, pp. 70-116.

———, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur, 1867-1911*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2010.

38 Se construyó una vía angosta con una extensión de 367 km, que unió a las dos capitales, pasando en su trayecto por los pueblos de Amozoc, Tepeaca, Tecamachalco y Tehuacán, del lado poblano, y, del lado oaxaqueño, por Tecomavaca, Teotitlán del Camino, Tomellín, Cuicatlán, Etlá y la ciudad de Oaxaca; véase Carlos Contreras, *La gran ilusión*, Puebla, BUAP, 2013, p. 59.

39 Véanse las obras de esta autora: “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911”, “El *boom* minero, el auge económico y la crisis” y *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur, 1867-1911*.

40 Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad...*, op. cit., y Mark Overmyer-Velázquez, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, Oaxaca, UABJO/Congreso del Estado de Oaxaca, 2010.

- Colección de leyes, decretos, circulares y demás disposiciones dictadas por el Congreso y Gobierno del estado*, 29 vols., Oaxaca, Gobierno del Estado de Oaxaca, 2001.
- Connolly, Priscilla, “El desagüe del Valle de México. Política infraestructural, contratismo y deuda pública, 1890-1900”, en Sandra Kuntz y P. Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, pp. 191-219.
- Contreras Cruz, Carlos, *La gran ilusión urbana. Modernidad y saneamiento en la ciudad de Puebla durante el Porfiriato (1880-1910)*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2013.
- Dalton Palomo, Margarita y Verónica Loera y Chávez (coords.), *Historia del arte de Oaxaca*, 3 vols., México, Instituto Oaxaqueño de las Culturas/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1997.
- Filio Barzalobre, Carlos, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982.
- Fortson, J. R., *Los gobernantes de Oaxaca. Historia (1823-1985)*, México, J. R. Fortson, 1985.
- Lambarria-Gopar, Gloria Guadalupe, *Camino de hierro. El Mexicano del Sur en Oaxaca*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Asociación Nacional de Docentes Universitarios, 2017.
- Lira Vásquez, Carlos, *Arquitectura y sociedad. Oaxaca rumbo a la modernidad, 1790-1910*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2008.
- , “Obra y servicios públicos en Oaxaca, 1876-1991”, en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, pp. 220-259.
- Martínez Medina, Héctor y Francisco José Ruiz Cervantes, “La ciudad de Oaxaca. De la Independencia a los inicios del periodo posrevolucionario”, en Sebastián van Doesburg (coord.), *475 años de la fundación de Oaxaca. Fundación y Colonia*, t. II, México, Ayuntamiento de la Ciudad de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca/Proveedora Escolar/Editorial Almadía/Casa de la Ciudad, 2007, pp. 7-95.
- Memoria presentada por el Ejecutivo Constitucional del Estado Libre y Soberano de Oaxaca de Juárez al 9º Congreso del mismo*, 17 de septiembre de 1878, Oaxaca, Imprenta del Estado en el ex Obispado dirigida por Ignacio Candiani, 1878.
- Memoria constitucional presentada por el Ejecutivo del estado libre y soberano de Oaxaca al H. Congreso del mismo, el 17 de septiembre de 1882*, Oaxaca, Imprenta del Estado en el ex Obispado a cargo de Ignacio Candiani, 1883.
- Overmyer-Velázquez, Mark, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Congreso del Estado de Oaxaca, 2010.
- Romero Avendaño, Matías, *Informe de Matías Romero al gobierno del estado de Oaxaca, respecto a la compañía que organizó para construir el ferrocarril a Oaxaca, y del traspaso que hizo de la concesión de 25 de agosto de 1880*, Oaxaca, Imprenta del Estado en el Obispado, 1881.

Southworth, John Reginald, *Oaxaca y Puebla ilustrados. México*, t. V, Liverpool, Blake & Mackenzie, 1901.

CRUCE DE CAMINOS

La estación Colonia: de un negocio inmobiliario ligado al ferrocarril a espacio público

The Colonia Station: from a real estate business linked to the railway to public space

Erika A. Alcantar García¹

Resumen

En la segunda mitad del siglo XIX coincidieron una serie de procesos que dieron como resultado la expansión de la Ciudad de México. En primer lugar, tuvo lugar el surgimiento de un mercado de tierras, gracias a las leyes de Reforma, en particular la Ley Lerdo de 1856. En segundo lugar, el surgimiento de un grupo de inversores y de un mercado inmobiliario urbano² y, finalmente, en tercer lugar, la emergencia y consolidación del ferrocarril en el territorio nacional. De esta manera comenzó un proceso de urbanización expansiva, la cual necesitó de nueva infraestructura para conectar las zonas de vivienda. La Ciudad de México fue la punta de lanza de este proceso y, por su condición de capital política y económica, concentró los nodos de las redes de transporte moderno, como el ferrocarril y los tranvías. De este modo surgieron estaciones, cuya ubicación respondió a estrategias económicas y de negocios de los inversores del ferrocarril. La estación Colonia fue inaugurada en 1894, y junto con ella se planeó una línea de conexión ferroviaria hacia el norte del país y un fraccionamiento para las élites. Años más tarde, dicha estación fue desmantelada y en su lugar se estableció un parque-vía público bajo las ideas del *Town Planning*.

1 Profesora titular de la Facultad de Arquitectura de la UNAM, donde imparte clases en la licenciatura en Urbanismo. Contacto: erika.alcantar@fa.unam.mx

2 Alcantar, E. y Gómez Pintus, A., "Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)". Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP, 9 de abril del 2021. Borrador en dictamen.

Palabras clave: ferrocarril, Ciudad de México, desarrollo inmobiliario

Abstract

In the second half of the 19th century, a series of processes that resulted in the expansion of Mexico City coincided. In the first place, the emergence of a land market took place, thanks to the Reforma laws, especially the Lerdo Law of 1856. Second, the emergence of a group of investors and an urban real estate market; and finally, in third place, the emergence and consolidation of the railway in the national territory. In this way, a process of expansive urbanization began, which required new infrastructure to connect the housing areas. Mexico City was the launching pad of this process and, due to its status as political and economic capital, it concentrated the nodes of modern transport networks, such as the railway and trams. In this manner, stations whose location responded to the economic and business strategies of the railway investors emerged. The Colonia station was inaugurated in 1894, and together with it a railway connection line to the north of the country and a residential complex for the elites were planned. Years later, this station was dismantled, and, in its place, a public road-park was established under the ideas of Town Planning.

Keywords: railroad, Mexico City, real estate development

Introducción: la urbanización y el ferrocarril

En la Ciudad de México los primeros ensanches de la traza española del siglo XVI siguieron los patrones de los ejes ya establecidos, como las calzadas prehispánicas como la de Tacuba y caminos posteriores como el de Bucareli, en dirección a las zonas agrícolas del poniente. En 1854 comenzó el proceso de expansión urbana mediante el fraccionamiento de ranchos contiguos de carácter agrícola a la Ciudad de México. Asimismo, vio la luz la primera sociedad inmobiliaria de la capital.³

En esas zonas se encontraban numerosas haciendas, fincas y ranchos que, gracias a la Ley Lerdo de 1856, empezaron a ser desmanteladas para su fraccionamiento y posterior cambio de uso de suelo rural a urbano. Dicha ley estableció la desamortización de los bienes de la Iglesia, y con ello surgió un mercado de tierras moderno, ligado a la especulación.

Aunado a ello estaban las leyes nacionales de colonización. Estas políticas se implementaron desde los primeros años del México independiente y tenían como objetivo hacer frente a posibles invasiones y a la pérdida del territorio. Después de las leyes de Reforma y la desamortización de los bienes del clero y las corporaciones, dicha política también fue decisiva en la expansión de la Ciudad de México y sus poblaciones aledañas.⁴

Unos de estos primeros actores en advertir la oportunidad de hacer negocio con estos terrenos en los márgenes de la ciudad fueron los hermanos Flores. Estos parientes formaron la

3 Jorge Jiménez Muñoz, *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal, de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)*, México, GDF-UACM, 2012, p. 19.

4 En 1861 se “eliminó el derecho del traslado de dominio, dio facultades a los propietarios de fincas rústicas y urbanas para subdividir las con su parte proporcional de gravamen hipotecario y favoreció a aquellos fraccionamientos de mexicanos que incorporaran extranjeros entre su población”. *Ibid.* p. 20.

que sería la primera compañía fraccionadora, conocida como La Sociedad Flores Hermanos, la cual adquirió propiedades en toda la periferia poniente de la Ciudad de México: haciendas como la Teja, Santa Catarina y ranchos como Santa María la Ribera de San Cosme, El Ahuehuete, Potrero de en medio, Indianilla, Romita y San Miguel Chapultepec pasaron a sus manos.⁵

Comenzaron fraccionando la que sería la segunda colonia de la capital en la década de 1850, la colonia Santa María la Ribera. Como los hermanos Flores, también surgieron nuevos fraccionadores, quienes al igual que ellos compraron tierras no urbanas para fraccionar en la entonces periferia de la Ciudad de México. Así, nuevos nombres comenzaron a figurar en este nuevo mercado de tierras e inmobiliario: Francisco Somera, los Escandón, Rafael Martínez de la Torre, Salvador Malo y Francisco Lascuráin,⁶ fueron algunos de los personajes que invirtieron en una primera etapa de la expansión de la ciudad ligada a fraccionamientos como la colonia de los Arquitectos, la colonia Guerrero, Santa María la Ribera, Violante, etcétera.

Particularmente, en este trabajo nos interesa centrarnos en un segundo momento de dicha expansión, en donde el ferrocarril y estos actores ligados a los capitales inmobiliarios cobran un papel clave en la urbanización de la capital. Esta segunda etapa está caracterizada, entre otras cosas, porque se diversificaron los actores que invertían en el mercado de tierras capitalino, así como su procedencia: las compañías de capital extranjero, principalmente inglés y estadounidense, se abrieron camino a partir de socios extranjeros.⁷ La segunda característica a tener en cuenta de esta segunda etapa es que algunos de estos personajes estaban ligados a otros proyectos de urbanización e infraestructura en la capital, como el ferrocarril.⁸

El ferrocarril: un elemento para consolidar la urbanización

El año de 1873 marcó un momento clave para la relación de la urbanización con la consolidación del ferrocarril como medio de transportación moderna, pues en este año se finalizó la línea México-Veracruz. Pero también se instaló la estación de Buenavista en la Ciudad de México y con ella una zona de talleres al norte de la ciudad. Alrededor de la estación Buenavista se ubicaron fraccionamientos de distinto tipo, tanto para una burguesía emergente, como para artesanos y clase trabajadora. La Colonia Santa María la Ribera, más alejada de los talleres, concentró a las clases medias emergentes, mientras que la colonia Guerrero de

5 *Ibid.* p. 25.

6 *Ídem.*

7 María Dolores Morales, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, en *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la Ciudad de México*, Alejandra Moreno Toscano, coord., México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, pp. 71-104; Ana Gómez Pintus y Erika Alcantar, “Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)”. Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP el día 9 de abril del 2021 organizado por el Proyecto “Cartografías y territorios”.

8 Desde 1823 las leyes mexicanas impedían la adquisición de bienes raíces a extranjeros que no contaran con residencia en el país.

origen popular –donde se encontraba la estación Buenavista– fue el lugar de residencia de grupos obreros ligados al ferrocarril y demás sectores trabajadores.⁹

Tomando en cuenta a María Dolores Morales,¹⁰ podemos advertir un periodo de expansión urbana, con el surgimiento del mercado inmobiliario entre 1858 y 1920. Pero si añadimos al ferrocarril, podemos caracterizar al lapso que va de 1856 a 1873, por los primeros efectos de la liberalización del suelo, la emergencia de nuevos agentes económicos en las ciudades, la constitución de las primeras empresas fraccionadoras (compañías), así como al surgimiento de las primeras “colonias” en el área periurbana de la Ciudad de México hacia el poniente y la renovación de la zona norte de la ciudad.¹¹

Mientras que de 1873 a 1903 se produce un proceso de consolidación de áreas urbanizadas del periodo de expansión pasada, en donde uno de los indicadores de dicho proceso sería la infraestructura de transporte, ya fuera ferrocarril o tranvía.

No obstante, esto no significó el cese de la expansión de la Ciudad de México, al contrario, pues sus ejes de crecimiento eran mucho más claros, en dirección poniente y sur para fraccionamientos de las clases medias emergentes y el noreste para los fraccionamientos populares;¹² pero también este momento coincide con el auge del ferrocarril y su importancia para la consolidación de distintas zonas urbanas de la capital.¹³

9 Miguel Ángel Gorostieta, “Política Urbana en el Distrito Federal, 1952-1966. La prolongación del Paseo de la Reforma y la transformación socioespacial de la colonia Guerrero”. Tesis de Maestría en Planeación y políticas metropolitanas, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2016.

10 María Dolores Morales, *op. cit.*

11 *Íbid.* p. 77.

12 *Ídem.*

13 Además, los agentes fraccionadores e inmobiliarios se incrementan y se incorporan compañías extranjeras, crece la oferta de fraccionamientos para distintos sectores de la población, como las élites y la clase obrera; además, surgen los primeros reglamentos de fraccionamientos ligados a los ayuntamientos de la Ciudad de México. *Íbid.* 84; Jorge Jiménez Muñoz, *op. cit.*; Gilberto Urbina. “Un acercamiento a la falta de urbanización en algunas colonias populares”, *Aproximaciones a la Historia del Urbanismo Popular*, Héctor Quiroz Rothe, comp., México, UNAM, 2014, p. 127-146.



Parte central de la fachada de la estación Colonia, Ciudad de México, 1928. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por su parte, la estación Colonia se ubicó en los márgenes de la colonia Cuauhtémoc y de la San Rafael, con una dinámica particular contigua a uno de los ejes de crecimiento más importantes para los fraccionamientos de la élite porfiriana, el Paseo de la Reforma. A ésta se sumaron las estaciones de San Lázaro (1893), Tacuba (1896), Julia, Tacubaya, San Pedro de los Pinos, Mixcoac, Contreras, Ajusco (todas inauguradas en 1897) y Peralvillo (1900) antes de finalizar la centuria,¹⁴ lo cual convirtió a la capital en el principal nodo de flujos de pasajeros y mercancías en el país.

Como puede verse, la introducción del ferrocarril en la Ciudad de México fue posterior al primer periodo de expansión de la ciudad por la vía de los fraccionamientos. En algunos de estos casos la introducción del ferrocarril se dio como consolidación de los fraccionamientos existentes, pero también como parte de un negocio íntimamente ligado al territorio.

El caso de La colonia Cuauhtémoc y el ferrocarril

Hacia la década de 1880, la expansión urbana de la capital mexicana resultaba no sólo viable, sino necesaria dado el incremento demográfico que tenía lugar gracias a la estabilidad política y económica del país. Asimismo, el proceso de expansión urbana fue producto de las políticas de modernización de la segunda mitad del siglo XIX. Una de ellas fue la consolidación de una economía nacional y de un mercado interno, para la que fue necesario el ferrocarril. Este medio de transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, tenía un largo proceso en el país. Desde finales de la década de 1830 se había concesionado la construcción del ferrocarril, sin embargo, la inauguración de la primera línea construida en su totalidad, México-Veracruz, tuvo lugar en 1873. Justamente en 1880 se dio un viraje en la política ferroviaria, y se pasó de un esquema en donde el gobierno hacía concesiones a uno donde las compañías del ferrocarril, de origen extranjero, tenían ahora la responsabilidad de construir las principales líneas y sus conexiones a través del territorio mexicano, con miras a establecer una comunicación interoceánica¹⁵ que llevara a consolidar el flujo económico interno.

Asimismo, en 1880 el ferrocarril se abrió a la inversión extranjera, cuando el presidente Díaz expidió un decreto que traspasaba a la compañía de Robert Symon y socios una concesión hecha previamente a Sebastián Camacho, para construir un ferrocarril de la capital hasta Paso del Norte.¹⁶ Más adelante el mismo presidente otorgó concesiones para construir más líneas de ferrocarril, algunas de las rutas más relevantes para su proyección a otras compañías estadounidenses, destacando la de William J. Palmer y James Sullivan.¹⁷

Por su parte, con la Ley sobre Terrenos Baldíos, en 1883 se permitió la entrada a la primera inmobiliaria extranjera.¹⁸ Bajo la justificación de la atracción de capitales extranjeros para llevar a cabo fraccionamientos en la Ciudad de México, Salvador Malo en ese mismo año

14 Guillermo Guajardo, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*, México, Horizonte ferroviario, 2018, p. 12.

15 Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1995, p. 106.

16 *Ibid.* p. 43.

17 Llama la atención que la avenida donde se encontraba la estación Colonia se llame Sullivan, en honor a este empresario, *Ibid.* p. 43.

18 Jorge Jiménez Muñoz, *op. cit.*, p. 21.

vendió a *The Mexico City Improvement Company* los terrenos correspondientes a la colonia de la Teja.¹⁹ Zona que albergó la primera terminal del ferrocarril de la capital, Buenavista, la cual se encontraba a las afueras de la Ciudad de México, entre las colonias Santa María la Ribera y Guerrero. La primera de ellas había sido fraccionada desde finales de la década de 1850 y ocupada a un ritmo lento por la pequeña burguesía, burócratas y artesanos, mientras que la colonia Guerrero había sido fraccionada y ocupada por sectores populares y obreros ocupados gracias al ferrocarril.²⁰

Con el afianzamiento de este medio de transporte en México se ampliaron las rutas y cada vez fue más necesario la construcción de estaciones en la capital. Así, en 1894 se comenzó la edificación de la estación Colonia para la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, con la intención de conectar a la capital con el noreste del país en la ruta México-Nuevo Laredo.



Parte posterior de la estación Colonia con vista al cobertizo para andenes, Ciudad de México, 1928.

¹⁹ *Íbid.* p. 22-23.

²⁰ Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones de ferrocarril en la Ciudad de México en el siglo XIX, en *Mirada Ferroviaria* 36, 2019. En línea recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/numero-36/>. Consultado el 4 de febrero de 2021.

Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

A sólo dos años de su construcción, la estación comenzó operaciones en febrero de 1896, ya con la ruta establecida. Dicha ruta se anunciaba en los periódicos nacionales como “La Ruta de Laredo” del Ferrocarril Nacional Mexicano. En estos anuncios se mencionaba que había un “tren diario directo al norte” y se señalaban las ciudades por las que pasaba: Toluca, Morelia (por Acámbaro), San Miguel, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Laredo, la estación terminal.²¹ Una vez en Laredo, aquellos quienes debían seguir su camino al norte de Estados Unidos y Canadá, podían hacerlo con “conexiones directas”, según la publicidad del Ferrocarril Nacional Mexicano.²²

Para el transporte de pasajeros contaba el ferrocarril con “elegantes carros palacios de Pullman con comedor” para México y Morelia y México y Laredo, mientras que, para la estación más próxima, Toluca, ofertaba una salida diaria con duración de un día. Desde 1898, además hubo una salida diaria a los destinos del norte del país y a la terminal.

De Laredo, Texas, existían rutas directas a ciudades de Estados Unidos como St. Louis y Nueva York. Completaba el servicio de la ruta un servicio de mensajería, el “Express Nacional Mexicano”, con el que se podían enviar “dinero, valores y mercancías en trenes rápidos de Express” a destinos de Estados Unidos, Canadá y Europa.

Por el camino de fierro

NACIONAL MEXICANO

“RUTA DE LAREDO.”

<p>Tren directo diario al Norte, pasando por Toluca, Morelia (por Acámbaro), San Miguel, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Laredo, y con conexiones directas para todos puntos en los Estados Unidos del Norte y Canadá.</p> <p>Salida de México a las 9 p. m. } Estación Colonia Llega a México a las 7 a. m. }</p> <p>Elegantes carros-palacios de Pullman con comedor, entre México y Laredo.</p> <p>Carros palacios de Pullman directos entre México y Morelia.</p> <p>Tren directo diario entre México y San Miguel de Allende, con carros de sillitas reclinadas:</p> <p>Salida de México a las 6.30 a. m. Llega a San Miguel a las 8.30 p. m. Sale de San Miguel a las 5.40 a. m. Llega a México a las 8.00 p. m.</p>	<p>Servicio local diario entre México y Toluca:</p> <p>4.15 p. m. Sale.....México.....Llega 10.15 a. m. 7.30 a. m. Llega.....Toluca.....Sale 7.00 a. m.</p> <p>Express Nacional Mexicano: J. M. Nixón, Superintendente, Estación Colonia. Oficina Central: Bajos del Hotel San Carlos, México. Oficina principal de boletos: Bajos del Hotel San Carlos, México. Oficina local de boletos: Estación Colonia, México.</p> <p>Pidan más informes al señor W. B. Ryer, A. G. de P., y al señor H. J. Falkenbach, V. G. de P., Estación Colonia, México.</p> <p style="text-align: right;">E. N. BROWN, Superintendente general</p>
---	--

Especificaciones de la “Ruta de Laredo”.²³

21 La Voz de México, 17 de marzo de 1898, p. 4.

22 Ídem.

23 Hemeroteca Digital de México, La Voz de México, 17 de marzo de 1898, p. 4.

En principio, la estación Colonia contó con un inmueble provisional hecho de madera ubicado en los terrenos de la Exhacienda de la Teja.²⁴ Con el tiempo, este edificio se sustituyó en 1894, en las inmediaciones de lo que sería la frontera entre las colonias Cuauhtémoc (1904) y San Rafael (1890). Al norte de la estación se encontraban los patios, limitados por la calle de Sullivan, al sur por la Calzada de la Teja, mientras que al oriente y al poniente limitaban la estación la Calzada de la Verónica y la calle de Ramón Guzmán, respectivamente.²⁵

Como ha referido Covadonga Vélez en su artículo sobre esta estación, el edificio contaba con tres plantas y estaba hecho de mampostería, y con techos de madera y lámina. Muy al estilo de las estaciones de ferrocarril de la época, la entrada estaba enmarcada por un arco y en la parte superior de la estación un reloj que marcaba la hora, para avisar a los pasajeros y trabajadores la partida de los trenes.²⁶



Plano de la Colonia Cuauhtémoc.²⁷

De acuerdo con el Plano del Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc, en la parte sur de la estación, en la calle de Ramón Guzmán, se encontraban la terminal de los camiones y el patio de coches, contiguos a los andenes de llegada y de salida, unos metros

24 (Guajardo, 2018, p. 17-21).

25 Covadonga Vélez Rocha, "En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la Ciudad de México". México: *Mirada Ferroviaria*.

26 Ídem.

27 Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc (SF). Colonia Cuauhtémoc y sus ligas con las colonias colindantes. Plano. Planoteca, AHDF, Caja 261, Exp. 9.

arriba, los cuales se encontraban cubiertos con madera y lámina.²⁸ En la tercera manzana de la estación se encontraba el “hospital de los ferrocarriles”, “cuyo edificio era de dos pisos y albergaba en la planta baja la oficina de la Dirección, el departamento de sífilis, ojos, oídos, nariz y garganta, así como el laboratorio y los rayos X. En la planta alta estaban la sala de operaciones, los dormitorios y los baños. Además, tenía dos pabellones para habitaciones de las enfermeras, la cocina, salas para enfermos y curaciones para internos, y un área para la servidumbre”.²⁹ En la parte extrema del norte de la estación se ubicaban los talleres y bodegas.

Mientras la estación estuvo en operación fue sumamente concurrida, e incluso recibía a personalidades de la política y el medio artístico, como daban cuenta los periódicos de la época. También en ella se concertaban eventos de traslado masivo del Ferrocarril Nacional, como peregrinaciones a la fiesta de Los Remedios.³⁰



La estación "Colonia," del Ferrocarril Nacional, á la llegada del señor Limantour el lunes último.

Activar Wi

Fachada de la estación Colonia a la llegada de Limantour.³¹

²⁸ Íbid.

²⁹ Ídem.

³⁰ *La voz de México*, 25 de agosto de 1897, p. 2.

³¹ Fachada de la estación Colonia a la llegada de Limantour. *El tiempo ilustrado*. 26 de marzo de 1911, p. 9. Disponible en Hemeroteca Nacional de México.

Alrededor de la estación se encontraba en plena urbanización la colonia Cuauhtémoc. El ya mencionado Salvador Malo era el dueño de los terrenos y, en 1882, éste promovió la entrada de la primera compañía extranjera con capital estadounidense que fraccionó terrenos en la Ciudad de México.³² Esto sucedió una vez que este personaje vendió a la compañía *The Mexico City Improvement Company* los terrenos de la Ex hacienda de la Teja, que tenía una relación directa de capital con la Compañía del Ferrocarril Nacional.³³

El 19 de mayo de 1904 el apoderado de la *Mexico City Improvement Company*, Alberto F. Graham, presentó una solicitud para la aprobación de la colonia, en donde comunicaba que su compañía compró un terreno de ciento cincuenta mil metros cuadrados, aproximadamente, ubicado entre el Paseo de la Reforma y la estación del Ferrocarril Nacional de México.³⁴

Esto sin duda pone de manifiesto el papel de la Compañía del Ferrocarril en la urbanización y expansión de la Ciudad de México a finales del siglo XIX. Como ha demostrado la historia de los primeros suburbios modernos, el ferrocarril, la urbanización y la especulación del suelo van de la mano.³⁵ Este mismo proceso podemos identificarlo en algunas de las primeras colonias, fraccionamientos que se relacionaron de distinta manera con el ferrocarril en la entonces periferia de la Ciudad de México.³⁶

Según el reglamento sobre fraccionamientos de 1903 y las disposiciones de la Dirección General, la Compañía del Ferrocarril Nacional debía ceder los terrenos de las calles de la colonia y la Glorieta, así como parte de la Calzada de la Teja, que se destinaría a vía pública.³⁷

Debido a la expansión urbana de la Ciudad de México durante el siglo XX, la estación pronto pasó a estar rodeada de las principales vías de acceso a la misma, así como de consolidadas zonas residenciales como la colonia San Rafael y la misma colonia Cuauhtémoc. Esto coincidió con dos procesos paralelos: por un lado, la sustitución del transporte de pasajeros en la estación Colonia y, por otro, la llegada de la planificación urbana a México.

En primer lugar, estuvo el problema de la absorción de la estación por la expansión y urbanización de la Ciudad de México. Tan sólo en el periodo que va de 1850 y 1910, surgieron 44 colonias de manera regular e irregular en la capital.³⁸ De modo que el acceso a la estación era cada vez más difícil, y la estación a su vez era problemática en los límites del primer ensanche urbano de la urbe.

32 Jorge Jiménez Muñoz, *Op. Cit.*, p. 21.

33 *Ibid.* p. 46.

34 AHCDMX Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ayuntamiento, Ramo Colonias, 1904, Foja 42.

35 Peter Hall, *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, 1996.

36 El vínculo entre fraccionadores e industria ferrocarrilera tiene una considerable lista de nombres y negocios. Ya se ha mencionado que los hermanos Escandón, quienes además de ser importantes promotores del ferrocarril en México fraccionaron terrenos en el primer y segundo periodo de expansión de la Ciudad de México (Pérez-Rayón, 1995). Pero antes que ellos, estuvo el primer fraccionador, Francisco Somera, que legalizó la propiedad conocida como “el Potrero”, en cuyos terrenos proyectó la colonia de los Arquitectos como un fraccionamiento campestre a las afueras de la ciudad y se le permitió vender la parte no fraccionada para ferrocarriles y vías de circulación. María Dolores Morales, “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México”, *Autogobierno*, núm. 5, 1977, p. 23.

37 AHCDMX, 1904.

38 Alcantar, Erika. y Esquivel, Jéssica, “El papel del Estado y la actividad inmobiliaria en la modernización de dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Lima” en *Anuario de Espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, núm. 28, 2021, p. 110.

Paralelamente, el Ferrocarril Nacional también enfrentó problemas de mantenimiento. De ello dan cuenta algunos incidentes en la ruta que quedaron plasmados en periódicos de la época. En 1932 tuvo lugar un accidente en Sayula, en el estado de Hidalgo, en uno de los carros de la Ruta México-Laredo, en donde el mal estado de “los bronce” de la locomotora provocaron un incendio de las chumaceras, que llegó a propagarse por el carro Express y de correo, cuya única salida fue desprender y dejar ir los carros incendiados.³⁹

Junto con ello estuvieron una serie de disposiciones para centralizar las rutas del ferrocarril en la Ciudad, lo que se consiguió con la habilitación de los patios de la estación Buenavista del Ferrocarril Central, que lograra atender la demanda de traslados foráneos de manera efectiva. De esta manera, la estación Colonia fue sustituida como terminal de pasajeros en 1937.

Aunque se pensó conservar el edificio de la antigua estación Colonia, éste fue demolido en noviembre de 1939. Con ello se comenzó un proyecto de vía-parque esbozado por el arquitecto Carlos Contreras,⁴⁰ quien fue el principal promotor del *Town Planning* inglés en el periodo de la posrevolución.

Para este arquitecto, egresado de Columbia, miembro de la *House and Town Planning Conference*, la planificación urbana era “el arte de proyectar, trazar y construir ciudades”, pero también “se preocupa porque las ciudades crezcan y se desarrollen en forma armoniosa y ordenada”.⁴¹ Por ello, en 1933 proyectó un Plano regulador para la Ciudad de México, en donde consideró el crecimiento ordenado de la ciudad hasta los años ochenta del siglo pasado.

Uno de los ejes más importantes de su propuesta fue el “Plan Nacional sobre Parques de la República Mexicana”, para la creación y resguardo de parques, reservas, bosques y demás áreas verdes en el territorio nacional.⁴² Como parte de este ambicioso plan, Contreras ideó una serie de modelos de parques para que se articularan en una red de espacios públicos alrededor de la Ciudad de México. Algunos de estos modelos fueron los parques agrícolas, el aprovechamiento de canales y el diseño de los Parque-Vías, también llamados *Parkways*.⁴³

Los *Parkways* o vía-parque de contreras tenían su origen en el Plan Regional de Nueva York, el cual conocía bien gracias a sus estudios en Columbia. La función de este instrumento era la de crear una serie de continuidad de espacios verdes en avenidas principales a lo largo de la gran manzana.⁴⁴

Destaca el caso de los terrenos de la antigua estación colonia, pues en este proyecto ideado por Contreras, además se reciclaba el terreno y la infraestructura ferroviaria para crear un parque lineal por medio de jardines, como puede observarse en el plano inferior.

39 *El porvenir*, 4 de enero de 1932.

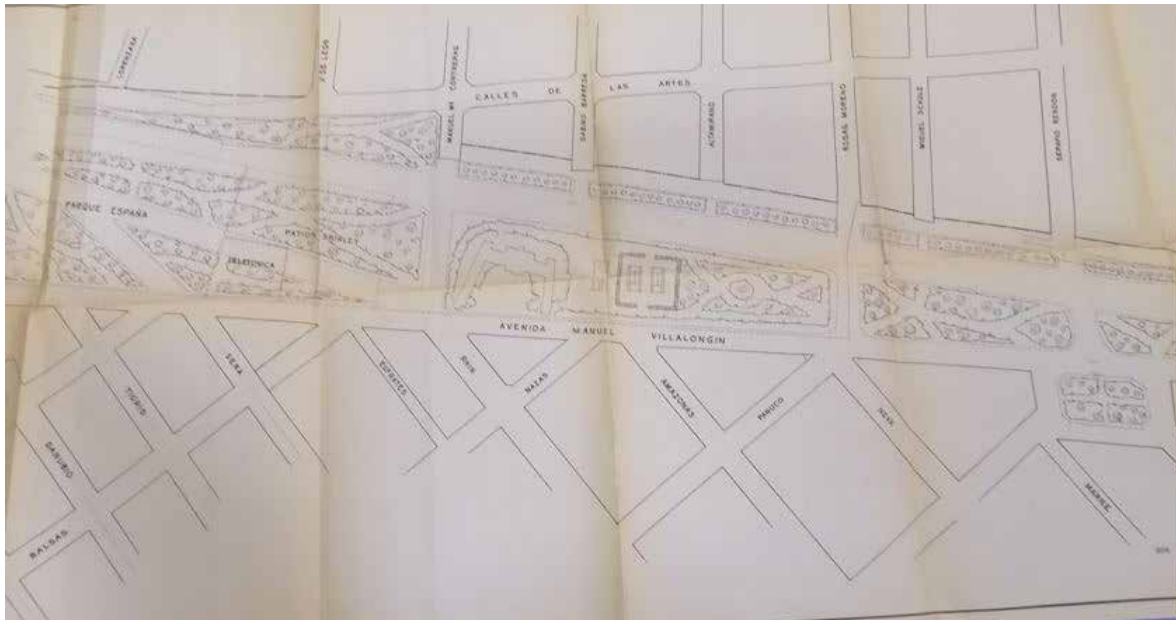
40 Covadonga Vélez, *op. cit.*

41 Carlos Contreras, “¿Qué cosa es la planificación de ciudades y regiones?” en *Planificación* núm. 1, 1935.

42 Alfonso Valenzuela Aguilera, “La modernidad reinventada: Carlos Contreras y el primer plano regulador de la ciudad de México”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 49(194), 747-762.

43 *Ibid.* p. 747

44 *Ibid.*, p. 758



Plano del proyecto de la vía-parque sobre los antiguos terrenos de la estación Colonia.⁴⁵

Cabe señalar que esto fue posible gracias a que, como se mencionó líneas arriba, en 1904 la Dirección General de Mejoras de la Ciudad hizo que la Compañía del Ferrocarril Nacional, que se encontraba urbanizando la colonia Cuauhtémoc, cediera como vía pública los terrenos para las calles, incluidos los terrenos de la estación Colonia.⁴⁶ En este sentido, es notorio que un espacio que perteneció a una compañía extranjera pudiera convertirse años después en un espacio público, en áreas centrales de la capital mexicana.

Conclusiones

La expansión de la Ciudad de México estuvo íntimamente ligada a los procesos de liberalización y mercantilización de tierras agrícolas, que pasaron a manos de los primeros especuladores, fraccionadores y agentes inmobiliarios en México, quienes a menudo también estaban relacionados con el ferrocarril. Por su parte, el ferrocarril jugó un papel importante en la consolidación de la urbanización de la capital en la segunda mitad del siglo XIX. Particularmente, algunas de sus estaciones contribuyeron a la consolidación de algunas áreas, pero también este medio de transporte permitió advertir cuáles eran los mejores terrenos para fraccionar y urbanizar. Este fue el caso de la relación entre la colonia Cuauhtémoc y la estación Colonia. Esta última fue la muestra de la estrecha relación que tuvieron los agentes y los capitales del ferrocarril y el desarrollo inmobiliario.

La relación entre la estación Colonia y la colonia Cuauhtémoc, entre los negocios del ferrocarril y el desarrollo inmobiliario fue tan exitosa, que de algún modo condenó a la esta-

⁴⁵ Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc (SF). Plano. Planoteca, AHDF, Caja 261.

⁴⁶ (AHDF, 1904).

ción algunas décadas después a ser sustituida por una estación central y con mejores accesos al norte de la ciudad, en las primeras muestras de la *práxis* de la planificación moderna. Sin embargo, el emplazamiento y el terreno tan particular de la estación Colonia permitieron la proyección de un parque lineal de gran calidad en áreas centrales de la ciudad, espacio del que poco se conoce sobre su pasado como estación de ferrocarril.

Bibliografía

- Alcantar, Erika y Esquivel, Jéssica, “El papel del Estado y la actividad inmobiliaria en la modernización de dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Lima” en *Anuario de Espacios urbanos, historia, cultura y diseño*. 28, 2021, pp. 110.
- _____ y Gómez Pintus, Ana, “Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)”. Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP el día 9 de abril del 2021 organizado por el Proyecto “Cartografías y territorios”.
- Collado, María del Carmen, “Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril”. *Mirada Ferroviaria*, núm. 26, (enero-abril, 2016).
- Gorostieta, Miguel Angel, “Política Urbana en el Distrito Federal. La prolongación del Paseo de la Reforma y la transformación socioespacial de la colonia Guerrero”. Tesis, UAM-Azcapotzalco, 2016.
- Guajardo, Guillermo, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*. México, Horizonte ferroviario, 2018.
- Hall, Peter, *Ciudades del mañana*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.
- Ibarra Deras, Mauricio y Becerril Sánchez, Teresa, “El papel de las estaciones de ferrocarril en la Ciudad de México en el siglo XIX, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 36, 2019. En línea recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/numero-36/>. Consultado el 4 de febrero de 2021.
- Jiménez Muñoz, J., *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal, de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)*. México, GDF/ UACM, 2012.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, COLMEX/CEH, 1995.
- Morales, María Dolores, “La desamortización y su influencia en la estructura de la propiedad, ciudad de México, 1848-1864” en *Iglesia, Estado y Economía. Siglos XVI al XIX*, María del Pilar Martínez López-Cano coord., 179-204. México: UNAM, 1995.
- _____, “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México”, *Autogobierno*, núm. 5, 1977, 21-29.
- _____, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, en *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la Ciudad de México*, coord. Alejandra Moreno Toscano, 71-104. México: Instituto Nacional de Antropología

e Historia, 1974.

Urbina, Gilberto, “Un acercamiento a la falta de urbanización en algunas colonias populares”, *Aproximaciones a la Historia del Urbanismo Popular*, Héctor Quiroz Rothe, comp., México, UNAM, 2014.

_____, “Reglamentos y propuestas sobre el establecimiento de colonias en la Ciudad de México durante el Porfiriato” en *Aproximaciones a la historia del urbanismo popular. Experiencias en las ciudades mexicanas*, Héctor Quiroz Rothe comp., México, UNAM, 2016.

Valenzuela Aguilera, Alfonso, “La modernidad reinventada: Carlos Contreras y el primer plano regulador de la ciudad de México”, en *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, núm. 49, vol. 194, 2017, pp. 747-762. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76593> consultado el 10 de abril de 2022.

Vélez Rocha, Covadonga, “En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México”, *Mirada ferroviaria*, núm. 30, 2017.

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista realizada a Viliulfo Rodríguez Soriano, ferrocarrilero jubilado, División Puebla¹



Viliulfo Rodríguez Soriano, (VRS): El país, en el sentido de que el ferrocarril siempre ha sido y será un motor de bienes federales en el servicio de transporte de carga y de pasajeros, aunque ya actualmente ya de pasajeros fue obsoleto porque, pues por los dividendos ya no generaban ganancias para ferrocarriles, por eso fue desapareciendo el servicio de pasajeros,

¹ Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de departamento de Archivo Histórico y Lourdes Maldonado, el 18 de mayo de 2022 en el domicilio del señor Viliulfo Rodríguez Soriano.

incluyendo el servicio de express. El servicio de express también vino en decadencia, pues también por el transporte del servicio público, en ese sentido fue aminorando ferrocarriles, y ahorita ya al haberse licitado, en el 70 o 69 (sic), pues en automático muchos salimos jubilados y otros salieron liquidados, yo corrí, sí, desgraciadamente, pues al momento se siente bonito que te dan mucha lana. Supuestamente se ve mucho, pero a la larga, si no lo sabes administrar, muchos de nuestros compañeros no lo supieron administrar, y andan allí, no sufriendo, pero buscando otro trabajito por subsistir, y yo, en ese sentido, pues le agradezco a la empresa que tengo mi subsidio cada mes, y estoy muy agradecido con la empresa. Para mí ferrocarriles fue hermoso, me gustó la rama de telégrafos. Como nací allá en la estación donde hoy es el Museo de Ferrocarriles, yo llevaba a mi papá, también fue ferrocarrilero. Él trabajaba como garrotero de camino, andaba en los trenes, lo llevaba, saliendo de la primaria le digo: mira papá, qué cosa es eso, pues es el telégrafo, y están hablando me dice: y le digo: yo no veo que hablen; sencillamente porque son claves morse, y entonces le digo a mí me gusta eso papá, discúlpame ya no quiero seguir estudiando me gusta esto. Tenía yo un tío que era jefe de estación y él estaba en Amozoc, entonces que me dice mi papá: si quieres te vas con tu tío a Amozoc. Así fue mi inicio, como lo primero que aprendes es el abecedario morse, en el sentido de puntos y rayas, rayas y puntos, es la clave morse que A es punto y raya, B es raya tres puntos, C dos puntos punto, la F doble raya punto y así sucesivamente, cada letra tiene su significado. Para entonces se aprende la transmisión, se aprende entre medio y un año la transmisión, lo difícil es la recepción, porque no hay escuelas para telegrafistas, simplemente te tienes que arrimar o buscar una estación donde te apoyen, que te dediquen media hora, una hora, y allí, mientras te transmite el jefe de estación unas cuantas palabritas, ya después conforme vas avanzando en la recepción ya te metes a la línea, que le llamamos, la línea donde están ya los telégrafos, y allí ya empiezas a medio pellizcar las palabras hasta que vas agudizando tu oído y vas avanzando, a modo de interpretar y descifrar los sonidos, pues esa fue mi escuela prácticamente.

Patricio Juárez Lucas (P JL): ¿Con su tío?

VRS. Mi tío nada más me enseñó el abecedario en letra, pero no me transmitió. Desafortunadamente se enfermó y ya tuve que ir buscando quien me ayudara en el sentido de que me transmitiera, 10, 15, una hora diaria para aprender el telégrafo. Tuve que irme a estaciones, por ejemplo, me fui a La Unión, que ya no está, rumbo a La Libertad (colonia), allí estaba una estación que se llamaba La Unión. De allí de La Unión me fui a Champusco, delante de Atlixco, allí también estuve. A nosotros nos decían meritorios o chicharos, y ayudábamos al jefe de estación. Ayudábamos a barrer y lo primero que nos enseñan allí es el servicio, a ser serviciales. En ese sentido nos ganamos la confianza de que nos dedican tiempo ellos, más que todo, pues no había escuelas para eso, ya lo único que hice allí, que me dice: quieres ganarte unos centavitos, pues te dan la oportunidad de que vendas las etiquetas, las etiquetas para poner a los bultos que embarcan, para poner la dirección y a nombre de quien va. Ya tú comprabas tu cajita de etiquetas, ya las vendías al que iba a documentar, y también, como no había estibadores, entonces nos decía el jefe de estación, pues si quieres ganarte

también tus centavitos como no hay estibador, pues te vas a encargar de bajar y subir los bultos a los carros de express o de carga. Y eso es con lo que empieza uno, como chícharo como nos llamaban a nosotros o meritorio, y ya posteriormente viene la transmisión, ya cuando lo dominas. A mí me costó trabajo porque no hay escuela ni quien te dedique tiempo, me aventé casi 3 años para aprender por completo el telégrafo, de allí ya que estás capacitado, tienes que ir a México a capacitarte. Te hacen un examen, te transmiten las 250 palabras en 10 minutos, y de esas 250 palabras tienes que sacar los menos errores que puedas, pocos son los que las sacan limpias dijéramos, otros sacan con 4 o 20 a 25 errores. Yo, afortunadamente, lo pasé con 1 error nada más, y eso me dio cavidad a que me aceptaran inmediatamente y me ayudó mucho mi letra. Tenía una letra de ferrocarril porque mi tío que me dice: sabes que vas a tener que cambiar tu letra, porque tenía yo la “palmer” acostadita, ya me hizo que la hiciera yo redonda y paradita, tipo ferrocarrilera le llaman, letra ferrocarrilera, pues para eso ya tuve que aprender con planas y todo eso, ya le digo: una vez que dominas el telégrafo, yo me fui 8 meses a México, allí te capacitan para el movimiento de trenes, de cómo manejarlos, manejar al personal, y pues gracias a Dios ya para salir te vuelven a hacer una prueba de telégrafo, para ver cómo vas dominándolo, gracias a Dios lo saqué limpia. Después de la una prueba nos dice el instructor: en una semana vienen por sus resultados, a mí me ayudó mi letra, una compañera que estaba en un grupo anterior que me conocía, me dijo: me alcanza en el túnel, (debajo de Buenavista están los túneles y allí están las escuelas de ferrocarriles, hay que caminar como un kilómetro hacia adentro). Y ahí voy y que me dice: ¡oye hermano, qué crees, ya pasaste la prueba!, y le digo: cómo, si los resultados nos lo entregan en una semana. No, el maestro ya apartó tu prueba. Oh, entonces era buena señal, pero no me ilusioné, y pensé me voy a esperar el día que me citaron para que me entregaran mis resultados, mi sorpresa fue que cuando regresé a la semana para ver los resultados, pues ya estaban allí los enlistados, quienes habían pasado, y ya más tranquilo y ya aparecía yo allí. Había un jefe de estación que me había enseñado el telégrafo en la estación de Champusco y estaba allí como inspector DT y T, estaba también en capacitación; él ya le había dicho al instructor que yo había sido su alumno, pero me hicieron una jugada, pues en plan de haber qué dice este muchacho, que me sale el profesor: ¡sabes qué amigo estás muy verde, me dijo: vete a tu casa y regresas cuando te sientas competente!, hijoles, sentí -y me dije- no que ya había pasado, pero era un relajito nada más, ya que me dijo: lo felicito, sacó usted muy bien su prueba, y ya lo esperábamos con la instrucción formal, con los 8 meses que me aventé allí en la escuela. Ya de allí ya sale uno capacitado como telegrafistas de tercera. A los de tercera los mandan a estaciones de provincia, en los pueblitos, esos les llaman estaciones de tercera, y ya después vas capacitándote o depende la suerte que tengas, o te mandan por ejemplo a las estaciones de segunda como sería Tehuacán, San Martín, estaciones ya más regulares, esas son las de segunda, y las de primera son las de ciudad. Yo, afortunadamente, como también me capacité aquí en Puebla, pues ya dominaba yo el telégrafo y todo, sobre todo en la mecanografía, porque hay que recibir a máquina, y transcribir la recepción a máquina, ya estando acá en Puebla, que me dicen: te vas a San Luis Potosí, y les digo: yo mejor me regreso a mi ciudad que es Puebla, que me dice: pero

es que no hay chamba allá, quieres chambear ahorita luego, luego, me mandaban a Vane-gas por allá por San Luis Potosí y todo eso, que les digo: yo me voy a Puebla aunque no haya trabajo, yo me regreso a Puebla, porque tenía un poco de miedo. Tenía 17 años, tal vez le tenía yo miedo al tren, no sé qué nomás que andar solo, y les digo me regreso a mi resi-dencia que es Puebla, y lo que vaya yo alcanzando. Gracias a dios, me dieron un trabajo de relevos 3 días a la semana, 3 días a la semana trabajé en esta estación de ferrocarriles en 1970, le daba yo los relevos a 3 turnos, sábados de 0 a 7, domingos de 7 a 17 y los lunes de 17 a 24, eran mis 3 días por semana y ya a la quincena ya eran 6 días, y con eso, pues para principiante ya era bastante bien para mí. Me gustó mucho el telégrafo, lo dominé bastante bien, que me ponían al mejor, bueno hay tres transmisiones, transmisiones lentas, medias feitas, transmisiones superbonitas, y rápidas, y a veces para dominar el telégrafo, pues hay que tener un oído muy sensible. Había compañeros, que muy prepotentes como en todo, y tantito que le cortaran, que no entendías la letra le cortabas, cortabas el telégrafo y les de-cías: repítemelo, se decía VK, me equivoqué me lo puedes repetir, muchos se molestaban, decían: llama al telegrafista, porque pensaban que no era el telegrafista, prepotentes, y yo les decía: saben que amigos, arrímense, déjenmelo a mí. Gracias a Dios por lo mismo que lo dominé, pues ayudaba yo a los compañeros, y a mí, dentro del ferrocarril, la empresa me ayudaba a trabajar en equipo, trabajar en equipo, porque muchas personas me decían es que a mí no me toca, había 4 mesas, para atender una mesa del lado de San Lorenzo, que aten-días de aquí de Puebla, San Lorenzo hasta llegar a México, una línea telegráfica y todas las estaciones, eso en una mesa, había una mesa de aquí a Oaxaca, atendías una mesa de aquí a Oaxaca, toda la línea de Oaxaca, todas las estaciones, era la más larga y había más trabajo, y me gustaba más que hubiera más trabajo, porque así se me iba más el tiempo, y había otra mesa donde era la mesa de órdenes, vía Cuautla hasta México, esa mesa era un poco más tranquila, pero tenía el detalle de que era, se manejaban órdenes de tren, y pues era un poco riesgoso también. Pero yo la verdad, me gustó más estar más activo, que estar de ocioso, y había una mesa de directos, la mesa de directos se encargaba de puros telegramas, de aquí a México, y al norte de México, a nivel nacional. Pero tenías que trabajar 4 horas casi con-tinuas transmitiendo o recibiendo telegramas con México. Nos agarrábamos una hora cada quien una hora, él transmitía y yo una hora transmitía, recibíamos, lo que diera tiempo los telegramas, y así sacábamos el turno de directos que le decíamos, en esa en directos tam-bién trabajábamos con Jalapa, y eso eran lo de las mesas, eran 4 mesas le digo, pero la más difícil era la de Oaxaca, y me gustaba más estar allí.

PJL. ¿Todos estaban allí en la estación, del Mexicano?

VRS: No, aquí se manejó puro pasajeros. De la estación del Mexicano salían para todas partes: a Veracruz, a Oriental, vía Cuautla a México, el autovía. Me tocó despachar todos esos servicios. Estuve nada más dos años, de 1970 a 1972, que funcionó esta estación, de pasajeros del Mexicano, ya después las reubicaron. Entonces todos los trenes de pasajeros y de carga los pasaron a lo que es hoy la Estación Nueva.

PJL: Durante el tiempo de capacitación, ¿cómo le hizo usted, le mandaba dinero su papá o cómo sobrevivió en la Ciudad de México?

VRS: La verdad es que tenía un hermano que me financió porque él empezó a trabajar, es el mayor. Viví en casa de huéspedes, y pues pagando nuestro alimento, cada 8 días venía a Puebla por mi ropita, pero allá nos daban hospedaje y alimentos nada más, y allí subsistí los 8 meses, en casas de huéspedes, en Pino 71, en la colonia Rivera, allá en México, y pues cada 8 días venía con mi velicito y con mi ropita que juntaba para que mi mamá la lavara pues al otro día nos regresábamos. Me venía el sábado en la noche y regresaba el domingo por la noche para amanecer el lunes temprano e ir a clases, esa mi vida allá en México, y también cuando estuve practicando en Champusco, allí también mi mamá me mandaba mis tortitas o mi lunch, mi canastita en el mismo tren, y yo ya recibía mi canastita con mi lunch allí en las estaciones, y esa fue mi hazaña por así decirlo. Vivo agradecido con todo, con lo que Dios me ha dado, me siento afortunado de que tuve esa especialidad de telégrafo.

PJL: ¿Dónde tuvo su planta?

VRS: Aquí en Puebla, después de que estuve casi 10 años de extra. Siempre trabajé, de extra y después de los 10 años adquirí planta. Mi primer planta fue de 3 de la tarde a 10 de la noche, ya después de allí hubo otra oportunidad y me cambié de 7 de la mañana a 3 de la tarde, por último terminé en el turno de planta de 8 a 16 horas, de 8 a 4 de la tarde, aquí en ferrocarriles, nos acostumbraron mucho a manejar las 24 horas, por así decir las 13 horas, 15 horas, 19, horas, después de las 12, así se manejó, es una copia del reloj reglamentario, que tienen allí, que había en las estaciones, vivimos siempre con el tiempo, porque a la hora que dábamos un telegrama le poníamos la hora y ya poníamos el telegrama, y a la hora en que recibíamos el telegrama, así que el reloj siempre lo teníamos allí. Para transmitir un telegrama se le ponía el número progresivo de cada telegrama, por ejemplo decíamos telegrama número 1, se decía hr que significa telegrama, hr 1, se le ponía la estación, la estación que transmitía, en este caso una P que era de Puebla y luego vienen las iniciales del telegrafista que transmite, en ese caso era yo WA, así me identificaba con WA, ya luego poníamos la inicial del telegrafista que recibía, en este caso que fuera en México o en cualquier lugar, poníamos la inicial del telegrafista que recibía, ya se transmitía el telegrama, se iba checando, transmitiendo con la derecha y con la izquierda checando letra por letra, y escribiendo con la izquierda por ejemplo el número 1 pwaxr y la hora que terminábamos de transmitir el telegrama, eso es lo que era la cuestión de la transmisión, y la recepción pues igual, lo mismo, las mismas normas, las iniciales y todo eso se manejaba, y la hora, por eso teníamos al frente 4 relojes porque, por eso es que manejábamos mucho el reloj. Inclusive en ferrocarriles el servicio de tiempo, teníamos a las 12 del día 3 minutos antes de las 12 del día, desde el observatorio nos llegaba una señal que decía faltan 3 minutos para las 12, empezaban con 3 rayitas, a las 11: 57, a las 11:18 eran dos rayitas, y a las 11.59, ya nomás era una rayita, y 10 segundos antes de las 12, había un intervalo, en ese intervalo había una llavecita que controlaba los relojes, y tan luego caía las 12 en punto nosotros teníamos que

menear la llavecita para poder sincronizar todos los relojes, eso era a nivel nacional, y aquí en Puebla y para las estaciones del sur, retransmitíamos. Había un repetidor que le decíamos, de telégrafo, y allí transmitíamos y nos enlazábamos por medio, como en los teléfonos de telefonistas, allí poníamos nuestras clavijas para hacer la transmisión hacia más al sur, y así sucesivamente, entonces a las 12 a nivel nacional todos los relojes debían marcar las 12 en punto, porque ferrocarriles siempre allí son segundos o fracción de minutos podía ocasionar un choque, y allí estábamos de por medio nosotros, los despachadores de trenes, la cosa que hubo, siempre hay accidentes, por más que sea uno muy atento, a veces el diablo se presta para que por cualquier error vienen los accidentes, pero nosotros, teníamos que estar muy atentos. Por eso me gustó a mí estar atento en mi trabajo, para evitar accidentes, y allí el error es que puedes cambiar un número de máquina o de tren. Por ejemplo, un tren que maneja la número 113 que va a México digamos encuentra, se decía la máquina fulano de tal encuentra la máquina 114, máquina número tantos en equis parte kilómetro tantos, y así se manejaban los trenes, y en ese caso a veces el que no oía bien ponía otro, podía cambiar la máquina o el número del tren y podían ocasionar algún accidente, por eso es que era impecable que no tuviéramos margen de error, y pues gracias a Dios trabajé 30 años y nunca tuve problemas, con relación a lo laboral, yo decía: pues, me decían porque a ti no te investigan: no tienen por qué investigarme, yo cumplo, en primera sin afán de vanagloriarme me gustó sobre todo la responsabilidad, la segunda la puntualidad, y tercero pues acomedirme, porque supongamos que estamos 4 telegrafistas en la tarde y si se pasaba algún mensaje para el movimiento de algún carro, no investigaban a quien le tocaba sino simplemente, decían: bueno, si estaban 4 alguien debió haberse dado cuenta, y en ese sentido pues todos nos involucrábamos, y para que no hubiera ese problema pues estaba yo muy atento a trabajar en equipo. Eso lo que me dio mucho resultado, trabajar en equipo, y la atención sobre todo, porque había personas, mis compañeros, que muchas veces oía que los estaban llama y llama, por decían, p que es Puebla, y decían por ejemplo San Lorenzo que decían SN, que quiere decir que estaba llamando San Lorenzo para que lo atendieran, ya seas para un telegrama o para saludarlo, yo los encontraba allí platicando, lo desatendían unos instantes o minutos, y a mí no me gustaba eso, y aunque no me tocaba yo iba y como era cosa de meterse en unos canales, me metía yo a mi mesa y me metía yo: adelante, qué se le ofrece, ya me decía pues tengo un telegrama, y ya le decía: adelante, y eso funcionó, porque yo cuando tenía yo un telegrama para ellos no necesitaba yo que les estuviera llame y llame, sino ya sabían: ah, es el WA: adelante y eso es lo que funciona, esa fue mi técnica de trabajo, en ese sentido la atención.

PJL: Volviendo otra vez atrás ¿dónde estaba la casa de su papá?

VRS: Mi papá vivía acá adentro, acá adentro de ferrocarriles, tengo allí un mapa que yo hice, inclusive tengo otro aparte, quisiera mostrárselos, si pasan por acá miren, me gustó mucho, como viví acá muchos años (despliega el mapa), hice este mapita, y lo tengo allá en un cuadro (el otro mapa) diferentes los he hecho igual, pero según yo los voy modificando, por ejemplo, aquí está la estación, nuestro como era antes. Los trenecitos, el número 109 salía

las 7:30 de la mañana rumbo a Cuautla y llegaba a México; el 251 salía a las 10:30 de la noche rumbo a México, era mixto, llevaba carro cabús, personal e iban haciendo movimientos, recogiendo furgones de carga, era pasaje y carga, y hacía toda la noche de aquí a México, salía a las 10:30 de la noche y llegaba a México como a las 7 u 8 o 9 o 10 de la mañana según el movimiento que tenía que hacer con recoger o cargar furgones. Por ejemplo, tengo aquí el autovía que en aquel entonces tenía su número 71, éste iba a Apizaco, Apan y llegaba a México, en ese me tocó viajar mucho porque como me iba yo el domingo en la noche, como a las 7 de la noche salía y llegábamos a México a las 9 de la noche, ya listo para estar el lunes en la escuela, este era la vía general, era la vía principal, salían por la 18 poniente para ya agarrar su rumbo, a la estación Nueva, aquí eran antes bodegas, bodegas, aquí estaba la de lubricantes, de carga de express de carga de local, de valores, y correo, atrás sobre todo hay unos vestigios de unos árboles, en una lomita que están allí, donde era la bodega federal, aquí estaba la CONASUPO, y bodega de ferrocarriles, donde guardaban cosas personales de ferrocarriles, esta era la zona de descarga, esta era la zona de descarga de los furgones. Yo aquí hasta ponía los que llevaban la carga, acá nosotros vivimos, lo que es esta área, costado norte del Museo de ferrocarriles, a partir de la 13 la barda que está allí, allí vivíamos todos, había la vía que salía, atravesaba de la 10 poniente toda la 13 Norte y salía por la 18 Poniente, aquí estaba la escuela, hoy sindicato de los electricistas, aquí en la 18 Poniente, mi papá vivía en esta casa, había una casita en la entrada y luego la segunda casa de mi papá, todavía hay vestigios de esta rotonda, rotonda de cemento que está allí, sobre la 18, esto está en alto, allí jugábamos canicas, sobre el terreno plano, ahora ya nomás queda la plana de cemento.



Aquí todos los ferrocarrileros hicieron sus casitas, sobre la 18 y todo lo que es la barda de la 13, hasta la 12 poniente. Por qué hicimos nuestras casitas, porque como ferrocarrileros teníamos derecho por el Contrato Colectivo de Trabajo, que decía que mientras ferrocarriles no ocupara sus áreas teníamos derecho a hacer nuestras casitas, con una renta muy módica, renta módica, y pues tengo hasta los nombres de todos los ferrocarrileros que vivimos, allí

están todos los nombres de los ferrocarrileros, de diversas especialidades, entre ellas, allí les hice. Esto es lo que implicaba ser ferrocarrilero, desde el departamento de transportes, la especialidad de telégrafos que es la de alambres, departamento de vía, departamento de express, departamento de vigilancia, departamento de valores, puesto de socorros, aquí viene un desglose de todo lo que empleaba ferrocarriles, desde un superintendente de división que se encargaba del nivel administrativo, y luego los jefes de despachadores que se encargaban del movimiento de trenes, aquí tengo una hoja para ilustrar cómo se manejaban los trenes, ellos se encargaban de transmitirnos a nosotros vía telégrafo las órdenes que decían, por ejemplo, en una orden de tren dice: llamen a tren número tal, para tal hora, y eso nosotros lo recibíamos y nosotros se los entregábamos a los mensajeros, los mensajeros inmediatamente iban a la oficina de llamadores, a que el llamador fuera a llamar al personal, había llamadores de locomotoras y llamadores de transportes, el de transportes se encargaba de llamar a los garroteros, a los conductores, y nada más, el de locomotoras se encargaba de llamar a los maquinistas, fogoneros, y anexas. Entonces, de aquí ya los despachadores manejaban por ejemplo el 110, que era de pasajeros, lo entregaban aquí en los Arcos, se llamaba antes el panecito Los Arcos, aquí ya otro despachador lo manejaba vía Cuautla, por ejemplo, hacía conexiones, este que era el 112 que iba a México directo, también pasaba por esas estaciones, La Unión, Empalme Xoxtla, hacía todo ese recorrido hasta llegar al Valle de México y Buenavista. Esto es lo que hacía el despachador, tenían mucho cuidado, mucho control sobre los tiempos, buscaban dónde hacer los encuentros, y aquí se manejaban los trenes por derecho de dirección y por derecho de superioridad, y por derecho de pasajeros. Los de pasajeros tenían prioridad a los de carga, desde luego, y en dirección, rumbo al norte siempre se manejaron números nones, y rumbo al sur números pares, y en ese sentido así se manejaron mejor los trenes de ferrocarriles, pues es la historia que tengo acá. Esta hoja que la rescaté que ya estaba, la recogí de un archivo ya cuando se deshicieron de la oficina de acá de ferrocarriles en la estación nueva, y me encontré este detalle de que para mí, por ejemplo, aquí dice los despachadores que trabajaban anotaban las 24 horas, aquí viene el jefe de despachadores, había 3 turnos, 4 turnos de despachadores, y 3 turnos de jefes de despachadores, lógico que había una coordinación con Superintendente de división. El superintendente era administrativo, decían; pues tenemos tantos furgones de carga, es necesario llamar un tren, y entonces ya llamaban los trenes de carga, para donde fuera necesario, era un control en esta hoja porque hasta aquí tenían donde localizar a los oficiales, esto era del diario, este superintendente, ayudante de superintendente, el ingeniero, jefes de vía, supervisores y sobrestante de puentes y edificios, en caso de alguna necesidad pues ya sabían dónde estaban los empleados, los encargados, cruces de trenes o sea, aquí se anotaban los números, de los coches que iban, estos eran los que manejaba este trenecito, el 111 llevaba 6 coches, aquí se ponían los coches que manejaban el express o lo que fuera, aquí lo manejaba, una regla 206, esta nos hacía la regla 206. Es que nos decían si estábamos atentos los telegrafistas, a la hora de transmitir el despachador, te hacía un 4 y decía dónde me quedé, tú tenías que estar atento, en qué palabra o en qué número se quedó, y esa es la prueba 206, ya si te equivocabas, transmitía OK, pues al pendiente, por ejemplo el telegra-

fista de Tehuacán le hicieron la prueba , con la orden número 330 y el resultado K, quiere decir que estaba al pendiente de lo que transmitía de lo que se oía, y aquí también hay tiempos extras. Muchas veces salíamos en refrigerio, nos daban media hora de refrigerio, si la trabajábamos nos daban tiempo extra de media hora, y aquí el despachador lo anotaba, cono era de tiempo extra, fuera de tu horario de servicio y te ocupaba el despachador para mover un tren te anotaba, aquí las horas que hayas trabajado, o la hora que te solicitó, todo fue un control minucioso, hasta inclusive para los que viajaban dh, llamábamos dh, por ejemplo que llegaba a México y ya no eran necesarios sus servicios, se regresaban DH aquí, viaje franco, anotaban el nombre del personal y a la hora que salía en esta caso de Buenavista, y a la hora que llegaran a Puebla, como cobraban su viaje, por eso lo anotaban acá.

PJL: Aunque viniera vacío el tren.

VRS: Sí, aunque viniera vacío el tren, o muchas veces hasta se venían en carretera, pero ellos cobraban el viaje que laboraban, desde la salida del tren hasta que llegaba el tren, esa era la norma, pero regularmente, pero antes no iban a gastar también, aunque vayamos lento pero nos vamos en el tren, y aquí las conexiones que hacían de los trenes de Jalapa, que los entregaban en Oriental, anotaban a qué horas iban a llegar, la hora para que el despachador se hiciera cargo de esa conexión, a lo que le correspondía cada uno.

PJL: Esta hoja, ¿quiénes la deberían tener?

VRS: Los despachadores de trenes, era exclusiva para los despachadores de trenes, porque ellos estaban al cuidado del movimiento de los trenes, para llevar el control, cada estación que pasaba nosotros como telegrafistas le decíamos al despachador, DS, DS, estábamos llamando al despachador. Por ejemplo, si estaba yo en Los Arcos ds, ds, cs, os que quiere decir que le voy a dar el aviso del tren que pasó, por ejemplo, si estuviera yo en San Martín decía yo ds ds nm, quiere decir que yo el telegrafista de San Martín estoy llamando al despachador, ds quiere decir despachador, ya decíamos último aviso os, era un aviso de que el tren estaba por llegar o estaba por salir. Nosotros como telegrafistas teníamos el registro de trenes, donde anotábamos la hora de llegada exacta y la hora de salida exacta y esa hora se la transmitíamos al despachador, para que lo anotara aquí, llegadas y salidas. Todo fue minucioso, muy acertado, esto porque no tenía margen de error, el error eran choques técnicos que eran, no se daban en bruto sino que más por una falla técnica y eran choques técnicos, y eso ameritaba investigación hasta corridas de personal, dependiendo del grado de dificultad que hubiera ocasionado, y eso es lo bonito, había mucha responsabilidad, a lo mejor no era en lo físico, más que mental, porque la verdad en las transmisiones, le digo que hay transmisiones que hay nanita. Había despachadores que hacían transmisiones bonitas y otros las hacían feas, y luego hasta te enrollas los pies en la silla porque decías: qué está diciendo, no la vaya yo a regar, y todo eso, cuando dominas el telégrafo dice uno te vale, pero hay muchas personas que no lo dominan muy bien, y hacen ver muchas BK, BK quiere decir que me equivoqué, repítamelo al despachador o cualquier persona. Un telegrafista tenían la

obligación de repetir donde te hubieras equivocado, todo se manejó por medio de iniciales, le voy a mostrar también este reglamento de transportes, todo lo aprendimos de memoria. Hoy yo ya no me acuerdo bien, bien, pero aquí trae desde cómo, qué es una máquina, qué es un tren, qué es un tren superior, todo viene desglosado acá, inclusive trae las reglas para señales, señales de los garroteros, también nosotros tuvimos que aprendernoslas, para qué, para parar un tren, para decirle adelante, para proceder o échate para atrás, o reduce la velocidad. Aquí viene todo el señalamiento, lo que hacía un garrotero, los que van controlando el tren, y también los mandan a proteger la parte posterior, al garrotero lo mandan a proteger la parte de atrás del tren que llamamos posterior, y al otro lo mandan a la parte delantera, también hay que proteger, en caso de que venga un motor, o venga otro vehículo.

PJL: ¿Cuándo está en alto el tren?

VRS: Cuando precisamente está en alto el tren, todo se manejó por medio del reglamento de transportes.

PJL: ¿Hay alguna distancia entre la parte física del tren y donde debe de quedar el abandonado?

VRS: Aproximadamente unos 200 metros o 500 si es posible, dependiendo del tren, dependiendo de la magnitud del tren, de los carros que lleve, salvo que hay un itinerario, y solo hay un margen de 10 minutos, si yo dejo pasar un tren en 10 minutos tengo que avisar al tren que viene atrás que, o detenerlo si llega 9 minutos antes yo lo tengo que detener, y dejarlo pasar hasta que pasen los 10 minutos. Eso es lo que está especificado también en este reglamento, por eso nos dan capacitación en México sobre el movimiento de trenes, las señales, ver si lleva banderita o no lleva banderita, y todo esto nosotros les llamamos las señales de órdenes, las señales de órdenes siempre son para parar, es cuestión de parar y ya las de avance ya se hace hacia abajo o hacia arriba. El tren cuando va a llegar silba 4 silbatos cortos, quiere decir que: “qué tengo para él”, entonces dan 4 silbatos, y uno tiene que estar atento de ya viene el tren, si tienes órdenes para él lógico que dejas la bandera para que pare, pero si no tienes nada para él se la subes o se la bajas quiere decir que le das paso, esa es la señal de órdenes, muy peligrosa, en las estaciones de paso que le llamamos, porque aquí en las de inicio no hay problema pues siempre están parados, aquí se inician, el problema está en las estaciones de paso, porque aquí tantito te atontas, se la meneas y ya valió uno, se van, los estrellamos o algo. Se manejaron abreviaciones, cym, quiere decir conductor y maquinista, la equis para detener un tren, como de completo. Os era para dar informe del tren; número es número, máquina, hora, inclusive nosotros en el telégrafo decíamos, por ejemplo número 101, máquina 5840 decíamos número 1, 0, 1 máquina 5, 8, 4, 0, por ejemplo, en Xicotécatl, en X de Xochimilco, todas las letras se ponían las iniciales, A de Aguascalientes, B de Barroterán, C de Colima, D de Durango, E de Ébano, F de Fernández, G de Guadalajara, todos teníamos que decir para que el despachador, confrontara, letra por letra, por ejemplo, kilómetro, se manejaron palabras claves porque no tenían que

variar por decir Oaxaca decíamos O de Oaxaca, Q de Querétaro, X de Xochimilco, P de Pa-chuca, por ejemplo, firma Viliulfo Rodríguez. Decíamos V de Veracruz y R de Rodríguez, o a veces todo r, o, d, r, i, g. u. e, z, deletreado para que corroborara bien el despachador. Por eso se manejó esta hoja de trenes se le llama, para no hacérselas cansada. Nosotros también como telegrafistas, estas son las órdenes de tren, esos son los formatos de las órdenes de tren, aquí decía Ferrocarriles Nacionales de México, órdenes de trenes, y la hora en que el despachador nos daba, poníamos la fecha, el día y la hora, para el cym del tren número tantos, en Puebla por decirlo así, y luego ya número tanto, se encuentra número fulano, y ya la firma del jefe de despachadores, con iniciales, por ejemplo, Joaquín Rodríguez, JR, Vázquez, V, eran puras iniciales, y ya nosotros transmitíamos lo que el despachador, nosotros como telegrafistas, nos decía: hora número tantos, para fulano de tal, y lo que iba a ser el tren, y nosotros, igual le decíamos, orden número tantos, el tren número tantos, y lo que decía el texto, se lo transmitíamos, y así como nosotros transmitíamos, teníamos la contraparte. Por ejemplo, si nos recibía la orden para 2 trenes tenía que estar atento, por eso nos hacían la prueba del 4: ¿dónde nos quedamos? y pues si no estabas atento luego viene el reporte, entonces le decían al telegrafista y ya le transmitías, favor de repetir la orden, y ya le transmitías al despachador para que corroborara que estaba bien, ya te decía: OK y te daba una hora, quiere decir que la transmitiste bien, y ya acá cuando se presente el tren, ya llega el tren y ya tú le das tu orden que tienes y ya el conductor anota su nombre, el nombre del maquinista, el número del tren, y ya nosotros le decimos al despachador, lo llamamos nuevamente, DS, DS, Puebla, firma, sic, quiere decir firma, firma el tren fulano de tal, y ya el despachador dice: adelante, y ya le dice tengo orden número, el tren número tantos, listo números tantos, y ya el despachador te dice: OK, completo, ya le pones la hora y tu nombre de telegrafista. Ya cuando te dan OK completo quiere decir que puedes dar vía libre al tren y ya le das la salida, y esta boleta de despacho, sin esta boleta de despacho no podía salir un tren, por qué, porque aquí tiene la estación, y la fecha, para el conductor y el maquinista el tren número tantos, luego para su tren sí o no, sí tengo órdenes, y aquí le ponías los números, de órdenes que tenías, sean 6, o 5, o 3, según las órdenes que tuvieras para ese tren, aquí lo anotabas, luego señal exhibida siempre, para todos o a parar. El último tren de salida teníamos que ver que no hubiera salido un tren antes de los 10 minutos o si salió un tren hace 2 o 3 horas le ponías el último tren que salió para que ellos ya pensarán, pues me lleva un buen de ventaja, o va aquí cerquita, para estar prevenidos. Esa fue nuestra labor y la otra que se expide que le digo que una vez que el despachador una hora emplear vía libre, y es fue mi especialidad como telegrafista, la responsabilidad es lo único que siempre tuvimos, y aprendíamos mucha cláusulas y reglas para los telegrafistas. Por ejemplo, los telegrafistas en general dependerán, recibirán instrucciones del superintendente de electricidad y telégrafos, pero los de segundo y tercera clase, también dependerán y recibirán instrucciones del superintendente de división o del jefe de despachadores, los telegrafistas en general obedecerán las instrucciones de otros funcionarios u oficiales con sus respectivos departamentos, y así vienen instrucciones para todos los departamentos, para los despachadores, para los conductores, para otros empleados de patio, y eso básicamente es el reglamento de trans-

portes. También tuvimos un reglamento de telégrafos, ese era para la localización de daños telegráficos, y nosotros también manejamos a los celadores, porque como jefes de oficina de telégrafos, el celador es el que va en su motorcito, viendo si hay un daño en las líneas telegráficas, a esto el llamamos nosotros el conmutador, en esta hacíamos las pruebas, cada honguito es una línea de telégrafo con determinado rumbo. Cuando había un daño que se cruzaron, siempre son paralelos los hilos, ya sean 2 líneas, o 3, o 6 líneas, las que haya en x estación regularmente, por ejemplo, de aquí a Oaxaca había 2 hilos, 2 líneas que van paralelas, pues había maldosos que le echaban un alambre y es cuando decíamos que se habían cruzado las líneas, se cruzaban las líneas y ya no pasaban las transmisiones. Más adelante, allí nada más quedaba se regresaba la señal, la otra es que se fuera a tierra, que pegara en el poste o pegara en los, se reventara un hilo, y se iba a tierra. De acuerdo con estos dos voltímetros que se ven acá teníamos que ver más o menos dónde estaba el daño y ya nosotros le decíamos al celador sabes que, en tal kilómetro o entre esta estación y esta otra hay un daño, ya sea que la línea esté a tierra o está reventado, regularmente era tierra, o que lo habían reventado o cruzado, entonces ya el celador andaba en su motorcito para localizar el desperfecto.

PJL: ¿Cuántos iban en el motor?

VRS: Dos nada más, el celador y el motorista ayudante, regularmente eran los 2 celadores, pero uno era ayudante que se encargaba de manejar el motor, o los dos, los dos tenían que hacer las dos funciones. Trabajé por último en la oficina telegráfica de Puebla, en las mesas, este era del lado de Cuautla, en la de en medio la de Oaxaca, y el otro era del lado de San Lorenzo, y de este lado estaba la del Valle de México, allí éramos mudos allí mientras estábamos, porque era de puro sonidito, tac tac tac, ya para que no nos distraiéramos, nosotros teníamos esto, les llamábamos sonadores, porque allí en esa cajita, te lo ponías cerca del oído, y ya no oías a los demás, porque si no te aturdías, o le hacías caso, por ejemplo, si estaban platicando muchos, porque es de que cada quien su cajita y se concentraba en la máquina. Tengo mi aparatito, este es el famosos aparato teleográfico, este se llama vibro, la ventaja de este es que era más rápido, es la misma función, pero es más rápido, porque aquí hacías 5 puntos, con hacerle así, y en este nada más le dabas un sonidito, era de puro tacto, esa fue la clave morse, se conecta a la línea que le decíamos nosotros, por ejemplo, yo voy a llamar al despachador, ds, ds, Puebla, ya el despachador me decía: sí Puebla, adelante, entonces ya le decía el tren fulano de tal llegó a tales horas y ya le transmitía yo sus órdenes, y eso es lo que manejamos nosotros, con este era más rápido, se manejaba al tacto también, y acá era así, este lo conecto a un eliminador de corriente y ya transmite. Esto es lo que me gustó mucho desde chiquillo, pues tengo mis recuerditos.

SILBATOS Y PALABRAS

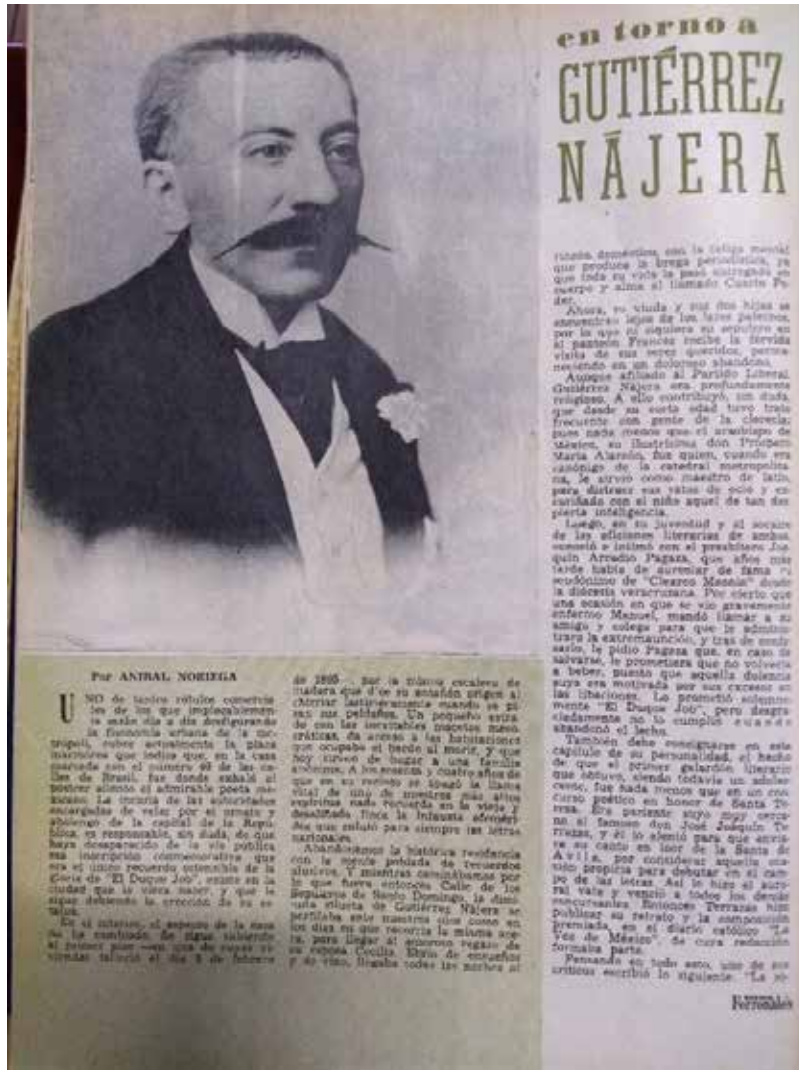
La Ciudad de México, al igual que muchas otras capitales del país, experimentó profundas transformaciones en el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del siguiente, debido, entre otras cosas, a las innovaciones de órdenes político y económico que implementó el régimen de Porfirio Díaz. Entre los factores que contribuyeron al fortalecimiento urbano y metropolitano de la ciudad se cuenta el rápido desarrollo ferrocarrilero iniciado en 1880 que implicó, no sólo la edificación de talleres, bodegas, estaciones, sino también la construcción de otras infraestructuras –vías, espuelas, laderos– con las que se creó una extensa red de interconexión ferroviaria, la cual facilitó la comunicación y el intercambio comercial entre la capital de la República, los centros productores y las entidades que se conectaron mediante las vías del ferrocarril.

Dicho proceso convirtió a la capital en la localidad urbana mejor comunicada y la más importante de todo el país. Desde entonces, escritores, impresores, periodistas, pintores, fotógrafos, litógrafos, plasmaron en sus obras rasgos de la vida cotidiana de una ciudad cosmopolita surcada por las vías del ferrocarril. Así, podemos deleitarnos con los textos de Guillermo Prieto, Manuel Gutiérrez Nájera, Manuel Altamirano, Mariano Azuela, sólo por mencionar a algunos.

Sin restar mérito al trabajo de todos los escritores que retrataron a la Ciudad de México, hacemos un reconocimiento al poeta Manuel Gutiérrez Nájera por su obra *La novela del tranvía*, que este año cumple 140 años de haber visto la luz por primera vez en diversos medios periodísticos de la época.

La novela del tranvía

Manuel Gutiérrez Nájera¹



Cuando la tarde se oscurece y los paraguas se abren, como redondas alas de murciélago, lo mejor que el desocupado puede hacer es subir al primer tranvía que encuentre al paso y recorrer las calles, como el anciano Víctor Hugo las recorría, sentado en la imperial de un ómnibus. El movimiento disipa un tanto cuanto la tristeza, y para el

¹ Manuel Gutiérrez Nájera nació en 1859 y murió en 1895. Fue un poeta, escritor y ensayista mexicano, precursor del modernismo, que cambió el rumbo de la narrativa y la estética literarias de nuestro país. Es considerado el primer gran cronista de la Ciudad de México. Sin embargo, su obra poética y narrativa son más conocidos que el trabajo como cronista; incluso los especialistas reconocen que pocas personas de la época cultivaron el género como lo hizo Gutiérrez Nájera, quien dedicó gran parte de su obra a dibujar y redibujar la Ciudad de México.

observador, nada hay más peregrino ni más curioso que la serie de cuadros vivos que pueden examinarse en un tranvía. A cada paso el vagón se detiene, y abriéndose camino entre los pasajeros que se amontonan y se apiñan, pasa un paraguas chorreando a Dios dar, y detrás del paraguas la figura ridícula de algún asendereado cobrador, calado hasta los huesos. Los pasajeros se ondulan y se dividen en dos grupos compactos, para dejar paso expedito al recién llegado.

Así se dividieron las aguas del Mar Rojo para que los israelitas lo atravesaran a pie enjuto. El paraguas escurre sobre el entarimado del vagón, que, a poco, se convierte en un lago navegable. El cobrador sacude su sombrero y un benéfico rocío baña la cara de los circunstantes, como si hubiera atravesado por enmedio del vagón un sacerdote repartiendo bendiciones e hisopazos. Algunos caballeros estornudan. Las señoras de alguna edad levantan su enagua hasta una altura vertiginosa, para que el fango de aquel pantano portátil no las manche. En la calle, la lluvia cae conforme a las eternas reglas del sistema antiguo: de arriba para abajo. Mas en el vagón hay lluvia ascendente y lluvia descendente. Se está, con toda verdad, entre dos aguas.

Yo, sin embargo, paso las horas agradablemente encajonado en esa miniatúresca arca de Noé, sacando la cabeza por el ventanillo, no en espera de la paloma que ha de traer un ramo de oliva en el pico, sino para observar el delicioso cuadro que la ciudad presenta en ese instante. El vagón, además, me lleva a muchos mundos desconocidos y a regiones vírgenes. No, la ciudad de México no empieza en el Palacio Nacional, ni acaba en la calzada de la Reforma. Yo doy a Uds. mi palabra de que la ciudad es mucho mayor. Es una gran tortuga que extiende hacia los cuatro puntos cardinales sus patas dislocadas. Esas patas son sucias y velludas. Los ayuntamientos, con paternal solicitud, cuidan de pintarlas con lodo, mensualmente.

Más allá de la peluquería de Micoló, hay un pueblo que habita barrios extravagantes, cuyos nombres son esencialmente antiaperitivos. Hay hombres muy honrados que viven en la plazuela del Tequesquite y señoras de invencible virtud cuya casa está situada en el callejón de Salsipuedes. No es verdad que los indios bárbaros estén acampados en esas calles exóticas, ni es tampoco cierto que los pieles rojas hagan frecuentes excursiones a la plazuela de Regina. La mano providente de la policía ha colocado un gendarme en cada esquina. Las casas de esos barrios no están hechas de lodo ni tapizadas por dentro de pieles sin curtir. En ellas viven muy discretos caballeros y señoras muy respetables y señoritas muy lindas. Estas señoritas suelen tener novios, como las que tienen balcón y cara a la calle, en el centro de la ciudad.

Después de examinar ligeramente las torcidas líneas y la cadena de montañas del nuevo mundo por que atravesaba, volví los ojos al interior del vagón. Un viejo de levita color de almendra meditaba apoyado en el puño de su paraguas. No se había rasurado.

La barba le crecía “cual ponzoñosa hierba entre arenales”. Probablemente no tenía en su casa navajas de afeitar... ni una peseta. Su levita necesitaba aceite de bellotas. Sin embargo, la calvicie de aquella prenda respetable no era prematura, a menos que admitamos la teoría de aquel joven poeta, autor de ciertos versos cuya dedicatoria es como sigue:

A la prematura muerte de mi abuelita,
a la edad de 90 años.

La levita de mi vecino era muy mayor. En cuanto al paraguas, vale más que no entremos en dibujos. Ese paraguas, expuesto a la intemperie, debía semejarse mucho a las banderas que los independientes sacan a luz el 15 de septiembre. Era un paraguas calado, un paraguas metafísico, propio para mojarse con decencia. Abierto el paraguas, se veía el cielo por todas partes.

¿Quién sería mi vecino? De seguro era casado, y con hijas. ¿Serían bonitas? La existencia de esas desventuradas criaturas me parecía indisputable. Bastaba ver aquella levita calva, por donde habían pasado las cerdas de un cepillo, y aquel hermoso pantalón con su coqueto remiendo en la rodilla, para convencerse de que aquel hombre tenía hijas. Nada más las mujeres, y las mujeres de quince años, saben cepillar de esa manera. Las señoras casadas ya no se cuidan, cuando están en la desgracia, de esas delicadezas y finuras. Incuestionablemente, ese caballero tenía hijas. ¡Pobrecitas! Probablemente le esperaban en la ventana, más enamoradas que nunca, porque no habían almorzado todavía. Yo saqué mi reloj, y dije para mis adentros:

—Son las cuatro de la tarde. ¡Pobrecillas! ¡Va a darles un vahído! Tengo la certidumbre de que son bonitas. El papá es blanco, y si estuviera rasurado no sería tan feote. Además, han de ser buenas muchachas. Este señor tiene toda la facha de un buen hombre. Me da pena que esas chiquillas tengan hambre. No había en la casa nada que empeñar. ¡Como los alquileres han subido tanto! ¡Tal vez no tuvieron con qué pagar la casa y el propietario les embargó los muebles! ¡Mala alma! ¡Si estos propietarios son peores que Caín!

Nada; no hay para qué darle más vueltas al asunto: la gente pobre decente es la peor traída y la peor llevada. Estas niñas son de buena familia. No están acostumbradas a pedir. Cosen ajeno, pero las máquinas han arruinado a las infelices costureras y lo único que consiguen, a costa de faenas y trabajos, es ropa de munición. Pasan el día echando los pulmones por la boca. Y luego, como se alimentan mal y tienen muchas penas, andan algo enfermitas, y el doctor asegura que, si Dios no lo remedia, se van a la caída de la hoja. Necesitan carne, vino, píldoras de fierro y aceite de bacalao. Pero, ¿con qué se compra todo esto? El buen señor se quedó cesante desde que cayó el Imperio, y el único hijo que habría podido ser su apoyo, tiene rotas las dos piernas. No hay trabajo,

todo está muy caro y los amigos llegan a cansarse de ayudar al desvalido. ¡Si las niñas se casaran!... Probablemente no carecerán de admiradores. Pero como las pobrecitas son muy decentes y nacieron en buenos pañales, no pueden prendarse de los ganapanes ni de los pollos de plazuela. Están enamoradas sin saber de quién, y aguardan la venida del Mesías. ¡Si yo me casara con alguna de ellas!... ¿Por qué no? Después de todo, en esa clase suelen encontrarse las mujeres que dan la felicidad. Respecto a las otras, ya se bien a qué atenerme.

¡Me han costado tantos disgustos! Nada; lo mejor es buscar una de esas chiquillas pobres y decentes, que no están acostumbradas a tener palco en el teatro, ni carruajes, ni cuenta abierta en La Sorpresa. Si es joven, yo la educaré a mi gusto. Le pondré un maestro de piano. ¿Qué cosa es la felicidad? Un poquito de salud y un poquito de dinero. Con lo que yo gano, podemos mantenernos ella y yo, y hasta el angelito que Dios nos mande. Nos amaremos mucho, y como la voy a sujetar a un régimen higiénico se pondrá en poco tiempo más fresca que una rosa. Por la mañana un paseo a pie en el Bosque. Iremos en un coche de a cuatro reales hora, o en los trenes. Después, en la comida, mucha carne, mucho vino y mucho fierro. Con eso y con tener una casita por San Cosme; con que ella se vista de blanco, de azul o de color de rosa; con el piano, los libros, las macetas y los pájaros, ya no tendré nada que desear.

Una heredad en el bosque:
Una casa en la heredad;
En la casa, pan y amor...
¡Jesús, qué felicidad!

Además, ya es preciso que me case. Esta situación no puede prolongarse, como dice el gran duque en la *Guerra Santa*. Aquí tengo una trenza de pelo que me ha costado cuatrocientos setenta y cuatro pesos, con un pico de centavos. Yo no sé de dónde los he sacado: el hecho es que los tuve y no los tengo. Nada; me caso decididamente con una de las hijas de este buen señor. Así las saco de penas y me pongo en orden. ¿Con cuál me caso?, ¿con la rubia?, ¿con la morena? Será mejor con la rubia... digo, no, con la morena. En fin, ya veremos. ¡Pobrecillas! ¿Tendrán hambre?

En esto, el buen señor se apea del coche y se va. Si no lloviera tanto —continué diciendo en mis adentros— le seguía. La verdad es que mi suegro, visto a cierta distancia, tiene una facha muy ridícula. ¿Qué diría, si me viera de bracero con él, la señora de Z? Su sombrero alto parece espejo. ¡Pobre hombre! ¿Por qué no le inspiraría confianza? Si me hubiera pedido algo, yo le habría dado con mucho gusto estos tres duros. Es persona decente. ¿Habrán comido esas chiquillas?

En el asiento que antes ocupaba el cesante, descansa ahora una matrona de treinta años. No tiene malos ojos; sus labios son gruesos y encarnados: parece que los acaban de morder. Hay en todo su cuerpo bastantes redondeces y ningún ángulo agudo. Tiene la frente chica, lo cual me agrada porque es indicio de tontera; el pelo negro, la tez morena y todo lo demás bastante presentable. ¿Quién será? Ya la he visto en el mismo lugar y a la misma hora dos... cuatro... cinco... siete veces. Siempre baja del vagón en la plazuela de Loreto y entra a la iglesia. Sin embargo, no tiene cara de mujer devota. No lleva libro ni rosario. Además, cuando llueve a cántaros, como está lloviendo ahora, nadie va a novenarios ni sermones. Estoy seguro de que esa dama lee más las novelas de Gustavo Droz que el *Menosprecio del mundo* del padre Kempis. Tiene una mirada que si hablara, sería un grito pidiendo bomberos. Viene cubierta con un velo negro. De esa manera libra su rostro de la lluvia. Hace bien. Si el agua cae en sus mejillas, se evapora, chirriando, como si hubiera caído sobre un hierro candente. Esa mujer es como las papas: no se fien Uds., aunque las vean tan frescas en el agua: queman la lengua.

La señora de treinta años no va indudablemente al novenario. ¿A dónde va? Con un tiempo como este nadie sale de su casa, si no es por una grave urgencia. ¿Estará enferma la mamá de esta señora? En mi opinión, esta hipótesis es falsa. La señora de treinta años no tiene madre. La iglesia de Loreto no es una casa particular ni un hospital. Allí no viven ni los sacristanes. Tenemos, pues, que recurrir a otras hipótesis. Es un hecho constante, confirmado por la experiencia, que a la puerta del templo, siempre que la señora baja del vagón, espera un coche. Si el coche fuera de ella, vendría en él desde su casa. Esto no tiene vuelta de hoja. Pertenece, por consiguiente, a otra persona. Ahora bien, ¿hay acaso alguna sociedad de seguros contra la lluvia o cosa parecida, cuyos miembros paguen coche a la puerta de todas las iglesias, para que los feligreses no se mojen? Claro es que no. La única explicación de estos viajes en tranvía y de estos rezos, a hora inusitada, es la existencia de un amante, ¿Quién será el marido?

Debe de ser un hombre acaudalado. La señora viste bien, y si no sale en carruaje para este género de entrevistas, es por no dar en qué decir. Sin embargo, yo no me atrevería a prestarle cincuenta pesos bajo su palabra. Bien puede ser que gaste más de lo que tenga, o que sea como cierto amigo mío, personaje muy quieto y muy tranquilo, que me decía hace pocas noches:

—Mi mujer tiene al juego una fortuna prodigiosa. Cada mes saca de la lotería quinientos pesos. ¡Fijo!

Yo quise referirle alguna anécdota atribuida a un administrador muy conocido de cierta aduana marítima. Al encargarse de ella dijo a los empleados:

—Señores, aquí se prohíbe jugar a la lotería. El primero que se la saque lo echo a puntapiés.

¿Ganará esta señora a la lotería? Si su marido es pobre, debe haberle dicho que esos pendientes que ahora lleva son falsos. El pobre señor no será joyero. En materia de alhajas sólo conocerá a su mujer que es una buena alhaja. Por consiguiente, la habrá creído. ¡Desgraciado!, ¡qué tranquilo estará en su casa! ¿Será viejo? Yo debo conocerle... ¡Ah!... ¡sí!... ¡es aquél! No, no puede ser; la esposa de ese caballero murió cuando el último cólera. ¡Es el otro! ¡Tampoco! Pero ¿a mí, qué me importa quién sea?

¿La seguiré? Siempre conviene conocer un secreto de una mujer. Veremos, si es posible, al incógnito amante. ¿Tendrá hijos esta mujer? Parece que sí. ¡Infame! Mañana se avergonzarán de ella. Tal vez alguno la niegue. Ése será un crimen; pero un crimen justo. Bien está; que mancille, que pise, que escupa la honra de ese desgraciado que probablemente la adora.

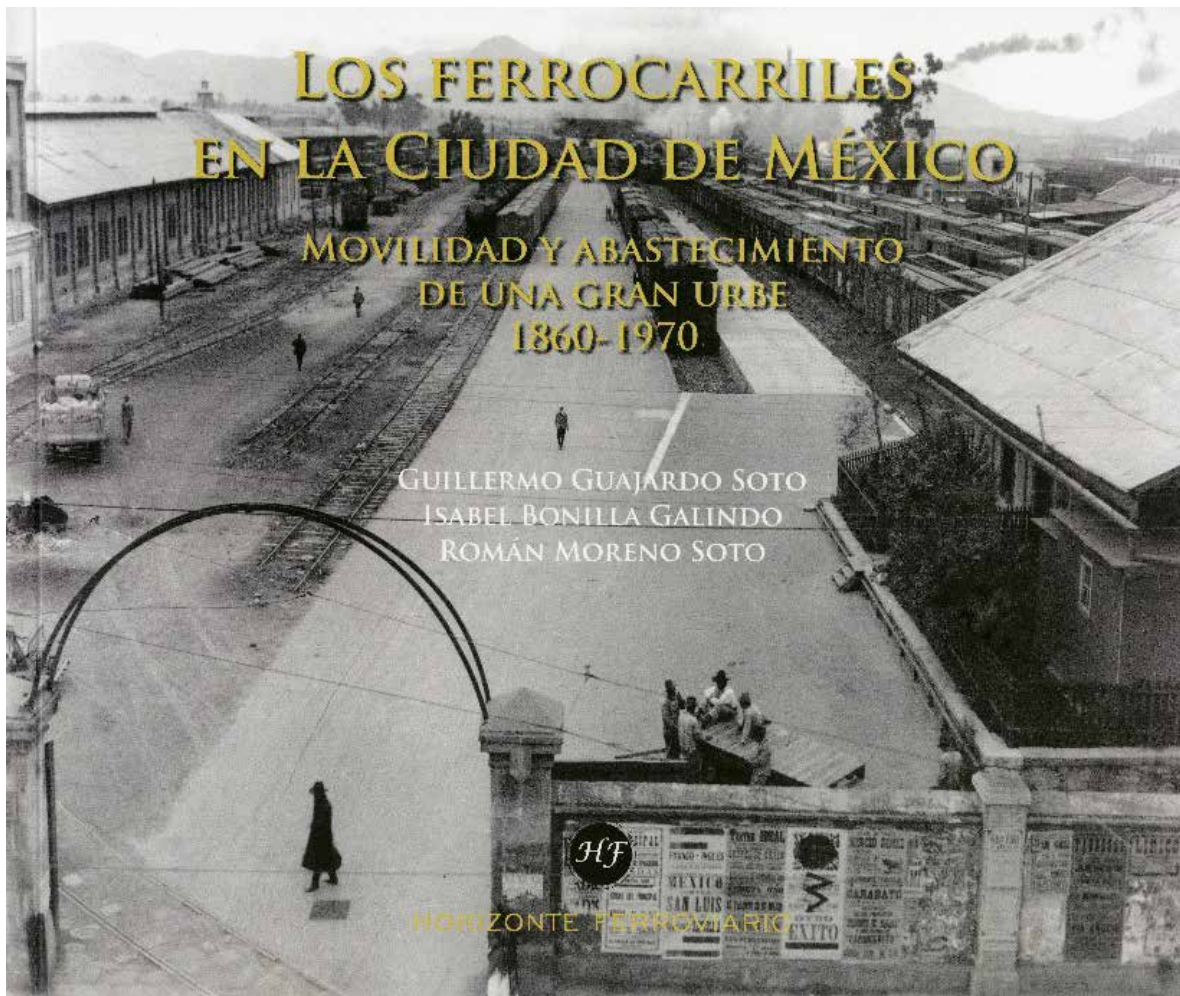
Es una traición; es una villanía. Pero, al fin, ese hombre puede matarla sin que nadie le culpe ni le condene. Puede mandar a sus criados que la arrojen a latigazos y puede hacer pedazos al amante. Pero sus hijos ¡pobres seres indefensos, nada pueden! La madre los abandona para ir a traerles su porción de vergüenza y deshonor. Los vende por un puñado de placeres, como Judas a Cristo por un puñado de monedas. Ahora duermen, sonrían, todo lo ignoran; están abandonados a manos mercenarias; van empezando a desamorarse de la madre, que no los ve, ni los educa, ni los mima. Mañana, esos chicuelos serán hombres, y esas niñas, mujeres. Ellos sabrán que su madre fue una aventurera, y sentirán vergüenza. Ellas querrán amar y ser amadas; pero los hombres, que creen en la tradición del pecado y en el heredismo, las buscarán para perderlas y no querrán darles su nombre, por miedo de que no lo prostituyan y lo afrenten.

Y todo eso será obra tuya. Estoy tentado de ir en busca de tu esposo y traerle a este sitio. Ya adivino cómo es la alcoba en que te aguarda. Pequeña, cubierta toda de tapices, con cuatro grandes jarras de alabastro sosteniendo ricas plantas exóticas. Antes había dos grandes lunas en los muros; pero tu amante, más delicado que tú, las quitó. Un espejo es un juez y es un testigo. La mujer que recibe a su amante viéndose al espejo, es ya la mujer abofeteada de la calle.

Pues bien; cuando tú estés en esa tibia alcoba y tu amante caliente con sus manos tus plantas entumecidas por la humedad, tu esposo y yo entraremos sigilosamente, y un brusco golpe te echará por tierra, mientras detengo yo la mano de tu cómplice. Hay besos que se empiezan en la tierra y se acaban en el infierno.

Un sudor frío bañaba mi rostro. Afortunadamente habíamos llegado a la plazuela de Loreto, y mi vecina se apeó del vagón. Yo vi su traje; no tenía ninguna mancha de sangre; nada había pasado. Después de todo, ¿qué me importa que esa señora se la pegue a su marido? ¿Es mi amigo acaso? Ella sí que es una real moza. A fuerza de encontrarnos, somos casi amigos. Ya la saludo.

Allí está el coche; entra a la iglesia; ¡qué tranquilo debe estar su marido! Yo sigo en el vagón. ¡Parece que todos vamos tan contentos!



Reseña del libro “Los Ferrocarriles de la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970”¹

Dr. Jaime Linares Zarco²

¹ Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, *Los Ferrocarriles de la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970*, México, Secretaría de Cultura-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (Colección Horizonte Ferroviario), 2018, pp. 144.

² Profesor de Carrera Titular “B” de tiempo completo definitivo. FES Aragón-UNAM. Contacto: jlinares112@yahoo.com.

En enero de 1873, finalmente el presidente Lerdo de Tejada inauguró la primera línea completa del Ferrocarril México-Veracruz, después de haber transcurrido más de 36 años desde que el gobierno de Anastasio Bustamante en 1837 otorgó la primera concesión para construir un Ferrocarril de México a Veracruz, periodo en el que se tuvieron que enfrentar una diversidad de vicisitudes, tanto de carácter técnico, clima tropical, geográficos, financieros, corrupción, inexperiencia en la estimación de costos, problemas políticos, intervención militar de potencias extranjeras, así como una prolongada guerra civil.

Estos obstáculos propiciaron que entre 1850 y 1876, de 50 concesiones asignadas a particulares, 93% no se llevaran a la práctica.³ Sin embargo, con el 7% restante se pudo continuar con la serie de obras que culminarían con la inauguración de la primera línea ferroviaria nacional, que conectaría al puerto marítimo más importante del país, Veracruz, con la ciudad más poblada de la nación, la Ciudad de México, que simultáneamente fungía ya como la capital de la República Mexicana.

Comentar la presente obra representa una valiosa oportunidad para viajar al pasado y conocer la evolución económica y urbana de la Ciudad de México, de la mano de la expansión de las diversas rutas del FFCC que se construyeron a lo largo de más de un siglo, y que al tomar como punto de partida y de llegada la Ciudad de México, reproducían no sólo el modelo centralizado que habían aplicado los gobiernos liberales de Benito Juárez, Lerdo de Tejada y Porfirio Díaz, en los hechos, a pesar de que la constitución política de 1857 por la cual ellos habían luchado consignaba el régimen federalista; sino que también aumentarían el nivel de prominencia que tendría la capital del país, con respecto al resto de las ciudades y entidades federativas de la República Mexicana.

Ejemplo de la fuerte tendencia centralizadora que se venía dando, tanto en lo político, como en lo económico y social, se manifiesta en el nudo ferroviario en que se fue convirtiendo gradualmente la Ciudad de México, con la construcción primero de la estación Buenavista, la cual se ilustra ampliamente en esta obra, además de las estaciones Colonia, San Lázaro, Tacuba, Tlatilco, Peralvillo, Santa Julia, Contreras, Ajusco, La Villa, San Pedro de los Pinos y Mixcoac hacia fines del siglo XIX; para posteriormente edificar la terminal central de Buenavista y la terminal de carga de Pantaco, hacia mediados del siglo XX.

Sin lugar a dudas, el papel que tuvo el FFCC en el desarrollo del capitalismo en México fue determinante, puesto que transformó la estructura económica del país al impactar a todos los sectores y actividades económicas en un breve lapso de tiempo, entre las cuales destacan: la explotación de regiones mineras y agrícolas hasta entonces inaccesibles, por lo cual se presentó un resurgimiento de la minería, así como un avance de la industria, de la agricultura, del comercio y de las finanzas; además se inició el acondicionamiento de los puertos marítimos y el desarrollo de los telégrafos y del teléfono.⁴

mx. La presente reseña fue leída por el autor en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 3 de octubre de 2019 en las instalaciones del Ex Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco.

3 Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, Coord. Enrique Semo, "Historia económica de México", N° 13, UNAM-Océano, México, 2004, p. 73.

4 Leopoldo Solís, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, Siglo XXI, México, 1984, p. 37.

Los FFCC constituyeron el fundamento de la modernización de México. Unieron la economía nacional, llevaron mercancías y maquinaria a todas partes e hicieron económicamente viables las exportaciones voluminosas, además de eliminar por fin los anticuados sistemas fiscales y las barreras comerciales locales.⁵ Adicionalmente, el transporte ferroviario, al permitir el tránsito de pasajeros de una localidad, ciudad y región hacia otras de mayor tamaño o actividad económica, impulsó el desarrollo del capitalismo nacional, al facilitar la libre movilidad de la mano de obra, desde las zonas rurales y agrícolas del sur hacia las zonas comerciales y de servicios de la planicie central, o bien, la migración laboral hacia las prósperas regiones mineras y de la naciente industria localizada en el norte del país.

El transporte de personas y de mercancías por FFCC se impuso rápidamente sobre los demás medios de transporte tradicionales, debido a las múltiples ventajas que ofrecía a los usuarios, entre las cuales destacan los costos y el tiempo de duración, así, por ejemplo, mientras en 1877 el transporte de algodón de la capital hacia las fábricas de Querétaro costaba 61 pesos la tonelada, ya para 1910 se había reducido a tres pesos la tonelada.⁶

Con la puesta en marcha del FFCC, el precio del transporte bajó de 10 c/km por carreta en 1878 a 2.3 c/km por ferrocarril en 1910.⁷ Según estimaciones recientes, en 1889 el transporte de bienes por la vía ferroviaria representaba alrededor de la mitad del costo que implicaba su transporte por los medios tradicionales (arrieros y carretas). En los siguientes lustros, el impacto del costo de transporte ferroviario sobre el precio de los productos agrícolas se redujo considerablemente en la mayor parte de los casos, debido principalmente a que el transporte por FFCC ofrecía la disponibilidad de un medio de transporte confiable, rápido y permanente.⁸

Con la rápida evolución y consolidación del tren México a Veracruz se produjo paralelamente una revolución en el tiempo de duración de los viajes desde el puerto hasta la capital del país y viceversa. Este trayecto antes implicaba una duración de 14 días completos con sus días y noches en el transporte tradicional de arrieros con su recua de mulas; mientras que en una diligencia jalada por caballos el viaje tardaba tres días y medio y costaba la exorbitante suma de 35 pesos, a la que debían agregarse seis pesos para hoteles, ya que por supuesto, los coches no viajaban de noche.⁹ Al entrar en operaciones el FFCC, el viaje pronto se convirtió en algunas horas de duración, lo cual también repercutió favorablemente en los costos y la seguridad de los pasajeros, en especial en el paraje de Río Frío, localizado entre Puebla y la Ciudad de México, en donde años atrás se enseñoreaba una banda de asaltantes que traían asolada a la población local y a los viajeros.¹⁰

5 M. D. Bernstein, *La modernización de la economía minera*, en Enrique Cárdenas (compilador), "Historia económica de México", Tomo LLL, FCE El Trimestre Económico N° 64, México, 1995. p. 238.

6 Véase Sergio De la Peña, *La formación del capitalismo en México*, UNAM-Siglo XXI, México. 1979, p. 183.

7 Sergio De la Peña y Teresa Aguirre. *De la revolución a la industrialización*, en Enrique Semo, "Historia económica de México", N° 4, UNAM-Océano, México. 2006, p. 93.

8 Sandra Kuntz, *Introducción*, en Sandra Kuntz y Priscila Connolly (coordinadoras), "Ferrocarriles y obras públicas", Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, COLMEX, IHH UNAM, México, 1999, p. 31.

9 David M. Pletcher. *La construcción del ferrocarril mexicano*, en Enrique Cárdenas (compilador), "Historia económica de México", Tomo LL, FCE, El Trimestre Económico N° 64, México, 1995. p. 219.

10 Véase Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*, Editorial Porrúa, México. 1999, p. 384.

Según el itinerario original, el trayecto de la Ciudad de México al puerto de Veracruz se hacía en 16 horas, aunque en realidad tardaba tres horas más, en virtud de que el trayecto hacia la Ciudad de México es ascendente, el regreso llevaba más tiempo, 20.5 horas si no se presentaban contratiempos.¹¹ Con el tiempo, el transporte en FFCC significó una serie de ventajas que pronto derivó en una revolución en el sistema de traslado de personas y de mercancías.

Con la introducción del FFCC también se produjo el desarrollo y ampliación del mercado interno, al acortar las distancias entre las zonas proveedoras de materias primas y las grandes fábricas, además de acercar a los productores agropecuarios y manufactureros con los grandes mercados urbanos. Este proceso de modernización pronto derivó en uno de especialización, tanto de la producción, como del comercio de ciertos bienes elaborados en las haciendas.

Ejemplo de ello lo tenemos en el caso de las haciendas pulqueras localizadas en la zona de Apizaco, Tlaxcala, por donde pasaba el FFCC de México a Veracruz y en donde el producto principal de la línea, el pulque, pronto se convirtió en el 30% del total de su carga interna, el cual tenía como destino final la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz, situación que consolidó a la zona de Apizaco en un centro principal para la producción de pulque de la región, con todas las ventajas consiguientes de una fuente de abasto barata y de la producción a gran escala.¹²

Una situación similar ocurría en el Valle de México, en donde los dueños de las grandes haciendas no escatimaban en invertir recursos en ramales del FFCC, con tal de potenciar sus haciendas y facilitar la transportación y venta de los productos cosechados, tales como maíz, sorgo, alfalfa, frijol, leche, quesos y crema, cuyo destino final era la Ciudad de México; además de adquirir todos los implementos y maquinaria que tal empresa requería para elevar la productividad de las haciendas y ranchos que prevalecían por la región.

Entre las principales proveedoras de maquinaria destacaba la casa alemana Boker y compañía, que enviaba todo tipo de instrumentos y maquinaria aprovechando el conducto del Ferrocarril Interoceánico, inaugurado en 1891, que se detenía en la estación de la hacienda La Compañía, propiedad de Iñigo Noriega. “Hasta este lugar llegan las cultivadoras que servirán en la Hacienda del Moral para idénticas labores y que serán complementarias con el auxilio de las mencionadas coas”.¹³

Con el trazado de nuevas rutas de FFCC hacia fines del siglo XIX y hasta la primer década del siglo XX, se logró un mayor desarrollo regional en el país, así como una especialización productiva de las grandes haciendas, ranchos y plantaciones localizadas en el territorio nacional; lo cual permitió lo mismo, la existencia de haciendas ganaderas, cerealeras y mineras en el norte; haciendas tequileras, maiceras y de hortalizas en el occidente; haciendas azucareras, maiceras y pulqueras en el centro; además de haciendas algodonerías, cafetaleras y de frutas en el sur; así como haciendas henequeneras en el sureste del país; las cuales atendían la demanda del mercado interno, así como el mercado externo.

11 Luis Jáuregui, *Op. cit.*, p. 75.

12 Raymond Vernon, *Juárez y Díaz*, en Enrique Cárdenas (compilador), “Historia económica de México”, Tomo LLL, FCE, El Trimestre Económico N° 64, México. 1995, p. 25.

13 Alejandro Tortolero, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, Siglo XXI, México. 1998, p. 233.

Si los FFCC en cierta forma unieron las diversas regiones del país ¿acaso también sirvieron para vincular a México con la economía mundial? Es indudable que la respuesta es afirmativa y el hecho de que la primera línea haya sido la que iba de la Ciudad de México a Veracruz y que las más grandes troncales hayan estado dirigidas hacia la frontera con Estados Unidos parece comprobarlo.¹⁴ La predominancia de los ejes longitudinales con dirección norte, a causa de las condicionantes relaciones de dependencia que todavía mantenemos con Estados Unidos; relaciones que explican, entre otras cosas, la orientación y el paralelismo de nuestros principales ejes carreteros y ferroviarios.¹⁵

Por otra parte, si bien es cierto que el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento y reparación del ferrocarril mexicano, desde sus orígenes fue hecho por capital inglés y estadounidense, dada la inexperiencia y la falta de recursos materiales de las empresas nacionales para atender la demanda que implicaba la construcción de este proyecto; difícilmente se podría pensar en lograr eslabonamientos hacia atrás.

La falta de “eslabonamientos hacia atrás” no puede atribuirse a una política deliberada del régimen en detrimento del interés nacional. En la década de 1880 la economía mexicana no poseía ni la madurez ni las dimensiones requeridas para satisfacer la demanda de la industria ferroviaria, a la que ni siquiera podía proveer de piezas y herramientas sencillas de hierro forjado.¹⁶

Independientemente de los costos de financiamiento para introducir el camino de fierro en nuestro país y la falta de experiencia y de capacidad para desarrollarlo con recursos propios, la presencia y operación del FFCC se tradujo en un crecimiento del ahorro social a través del tiempo y por ende en el crecimiento económico de México. Tomando en cuenta que el cálculo del ahorro social constituye un límite inferior extremo, es probable que los ferrocarriles fuesen responsables hasta de la mitad del crecimiento económico de la economía porfiriana.¹⁷

Después de la crisis económica mundial de 1929-1933, nuestro país retomó la senda del crecimiento mediante el impulso del modelo industrializador por sustitución de importaciones y las políticas promovidas por el gobierno de Lázaro Cárdenas, en donde el Estado tuvo un papel estratégico al promover el reparto masivo de tierras y nacionalizar la industria petrolera; durante este período de recuperación, se incrementó la producción agropecuaria hasta lograr la autosuficiencia alimentaria; se consolidó el desarrollo de una planta manufacturera productora de bienes de consumo final, duradero, intermedios y de capital; además de desarrollar el sector comercial y de servicios paralelamente al crecimiento de las ciudades de diversos tamaños en el país.

Durante este proceso de crecimiento sostenido, conocido como el *milagro mexicano*, el transporte ferroviario en manos del Estado tuvo un papel protagónico, al subsidiar y facilitar la libre movilidad de la fuerza de trabajo, así como transportar millones de toneladas de materias

14 Luis Jáuregui, *Op. cit.* p. 93.

15 Luis Chías Becerril, *Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México*, en J.L. Calva, (coordinador), “Desarrollo regional y urbano: tendencias y alternativas”, Tomo LL, Instituto de Geografía-UNAM y Juan Pablos Editor, México, 1995, p. 171.

16 Sandra Kuntz, *Op. cit.* p. 23.

17 John Coatsworth, *Los ferrocarriles, indispensables en una economía atrasada: el caso de México*, en Enrique Cárdenas (compilador), “Historia económica de México”, Tomo LLL, FCE. El Trimestre Económico N° 64, México, 1995. p. 218.

primas y de productos terminados por todos los rincones del territorio nacional, además de promover las exportaciones de una gran diversidad de bienes hacia el mercado internacional.

Sin embargo, con la crisis petrolera de 1981-1982, la apertura comercial y la aplicación de medidas de corte neoliberal, el transporte por FFCC ya había venido a menos, tanto en el transporte de carga y de pasajeros, debido a la competencia que significaban los demás medios de transporte, sobre todo el transporte carretero, así como la falta de interés y de inversión por parte del sector público, por lo cual, ya sólo era cuestión de tiempo para que el gobierno neoliberal de Ernesto Zedillo acabara con uno de los medios de transportes que revolucionó la economía del país y la conectó a la dinámica del mercado mundial hace más de 100 años, pero ya no era estratégico al finalizar el siglo XX.

Paralelamente a la puesta en marcha del TLCAN a partir de 1994, comenzó a ganar mayor impulso entre el grupo gobernante la idea de permitir la participación del capital privado en la administración y operación del FFCC. En abril de 1995, dicho cambio de esquema se confirmó al aprobar el Senado de la República el dictamen sobre la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Este reglamento facultó a la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, a que previo análisis, autorizara hasta el 100% de capital extranjero en los ferrocarriles mexicanos.¹⁸

Con la desaparición de Ferronales, el transporte ferroviario fue protagonista de una nueva revolución, pero ahora en sentido inverso a la que protagonizó hacia fines del siglo XIX, puesto que ahora el FFCC decayó en sus índices de productividad y ahorro social, puesto que las nuevas empresas privadas que se encargaron de operar el FFCC, al cancelar definitivamente el transporte de pasajeros y eliminar gran cantidad de rutas no rentables, dejaron aislados a millones de habitantes que vivían en zonas donde sólo el FFCC era el único medio de transporte; asimismo, al mantener sólo el transporte de carga por las rutas por donde circula el transporte terrestre, se mantuvo el carácter competitivo entre el transporte ferroviario y el transporte carretero, en lugar de ser complementarios.

Finalmente, con la privatización de los FFCC también se transformó irremediamente la imagen urbana de varias ciudades en el país, al desaparecer miles de kilómetros de vías férreas, estaciones de pasajeros, terminales de carga, talleres de reparación y demás infraestructura ferroviaria, para dar lugar a la edificación de oficinas públicas, como el Congreso de la Unión y unidades habitacionales en los terrenos de la antigua estación de San Lázaro; así como la adecuación de la antigua Estación Central de Pasajeros Buenavista, para convertirla en la nueva estación del Tren Suburbano de la Ciudad de México; hasta modificar irremediamente la imagen urbana y rural de todos los rincones donde llegaba el ferrocarril.

En resumen, esta obra constituye un valioso esfuerzo por preservar las imágenes y testimonios del paso del ferrocarril por la Ciudad de México, como un protagonista central de la transformación económica, política y social del territorio nacional; así como un testigo de los grandes cambios que tuvo el campo mexicano y las comunidades rurales, los grandes flujos migratorios campo-ciudad, hasta derivar en la formación de las grandes ciudades que hoy predominan en el imaginario nacional, en donde la Ciudad de México ha mantenido una preponderancia avasallante sobre el resto del país.

18 Luis Jáuregui, *Op. cit.* p. 125.

Bibliografía

- Bernstein M. D., “La modernización de la economía minera”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre Económico N° 64), 1995.
- Cárdenas Enrique, (1995), “Algunas cuestiones de la depresión mexicana del siglo XIX”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- Chías Becerril Luis, “Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México”, en J.L. Calva, (coordinador), *Desarrollo regional y urbano: tendencias y alternativas. Tomo LL*, México, Instituto de Geografía-UNAM y Juan Pablos Editor, 1995.
- Coatsworth John, “Los ferrocarriles, indispensables en una economía atrasada: el caso de México”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- De la Peña Sergio, *La formación del capitalismo en México*, México, UNAM-Siglo XXI, 1979.
- De la Peña Sergio y Teresa Aguirre, “De la revolución a la industrialización”, en Enrique Semo, *Historia económica de México. N° 4*, México, UNAM-Océano, 2006.
- Jáuregui Luis, “Los transportes, siglos XVI al XX”, en Enrique Semo, *Historia económica de México. N° 13*, México, UNAM-Océano, 2004.
- Kuntz Sandra, “Introducción”, en Sandra Kuntz y Priscila Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, COLMEX, IIH UNAM, 1999.
- Payno Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, México, Editorial Porrúa, 1999.
- Pletcher David M., “La construcción del ferrocarril mexicano”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- Solís Leopoldo, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, México, Siglo XXI, 1984.
- Tortolero Alejandro, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, México, Siglo XXI, 1998.
- Vernon Raymond, “Juárez y Díaz” en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre Económico N° 64), 1995.

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Fondo: **Ferrocarriles Nacionales de México**

Subfondo: **Junta Directiva**

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	Compañía	NCO	
697	Informes anuales	Informes anuales	1911-1913	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 5152	38
698	Asambleas de accionistas del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, de abril a julio de 1913	1. Asambleas generales de accionistas 1913	1913	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 6100	38
699	Poder a favor de E. N. Brown	Copias simples del poder conferido ante notario por Luis Elguero y Santiago Méndez a Edward Brown para representar al Ferrocarril de Veracruz al Istmo	1910	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 7600	38
700	Opinión legal del abogado de la Cía. del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, sobre si las concesiones para la construcción y explotación de sus ramales quedan o no sujetas a la hipoteca del 1 de julio de 1904. Contratos, concesiones y demás relativos a las diversas líneas del Ferrocarril de Veracruz al Istmo	1. Opinión legal del abogado de la Cía. del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, sobre si las concesiones para la construcción y explotación de sus ramales quedan o no sujetas a la hipoteca del 1 de julio de 1904. 2. Contratos, concesiones y demás relativos a las diversas líneas del Ferrocarril de Veracruz al Istmo 1910	1904-1910	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9110	38
701	Construcción del ramal de San Andrés Tuxtla	Construcción del ramal de San Andrés Tuxtla	1909	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9120	38
702	Contratos de carros Pullman del Ferrocarril de Veracruz al Istmo	Contratos con compañías de carros dormitorio	1913	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9243	38
703	Contratos sobre Express	Contratos sobre Express	1909	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9260	38

704	Invasión de terrenos del Ferrocarril de Veracruz al Istmo por agraristas	Invasión por agraristas apoyados por el gobierno local y la liga de comunidades agrarias del estado de Veracruz	1931	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9280	38
705	Contrato de construcción de la línea a San Juan	Contrato general	1909	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9290	38
706	Correspondencia general del Ferrocarril de Veracruz al Istmo	Correspondencia general del Ferrocarril de Veracruz al Istmo	1917	Ferrocarril de Veracruz al Istmo	6, 9900	38

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Biblioteca especializada

Colección: Méndez Quijano Zirión

624.1 RES.e 1889	151.- Resal, Jean, <i>Encyclopedie des travaux publics : ponts metalliques</i> . París : Baudry et cie, 1889, 624 p. 24 x 16 cm.- Pasta dura.- forro queratol
695 GRE.t 1890 V. I	152.- Green, Charles, E., <i>Trusses and arches analyzed and discussed by graphical methods. Part 1. Roof trusses</i> . Nueva York, John Wiley & Sons, 1890, 80 p. 23.5 x 15 cm.- Pasta dura.- forro tela
695 GRE.t 1890 V. II	152.- Green, Charles, E., <i>Trusses and arches analyzed and discussed by graphical methods. Part 1. Roof trusses</i> . Nueva York, John Wiley & Sons, 1890, 80 p. 23.5 x 15 cm.- Pasta dura.- forro tela
623.8 LAR.e 1893 V. I	154.- Laroche, F., <i>Encyclopedie des travaux publics. Tome premier. Ports maritimes</i> . París : Baudry et cie, 1893, 526 p. 23.5 x 16 cm. Pasta dura.- forro cuero y papel
623.8 LAR.e 1893 V. I	155.- Laroche, F., <i>Encyclopedie des travaux publics. Tome deuxieme. Ports maritimes</i> . París : Baudry et cie, 1893, xii + 452 p. Pasta dura.- forro cuero y papel
623.8 COR.b 1908	156.- De Cordemoy, <i>Bibliothèque du conducteur de travaux publics</i> . París : H. Dunod et pinat, 1908, viii + 571 + 16 p. 18.5 x 12.5 cm.- Pasta suave.- forro cuero.- grabado
387.1 DOU.b 1892	157.- Douglass, Willian Tregarthen, <i>The bishop rock lighthouses</i> . London : The Institution of civil engineers, 1892, 16 p. + 3 láms. 21 x 13.5 cm.- Pasta dura.- forro cuero.- grabado
623.8 LAR.e 1891	158.- Laroche, F., <i>Enciclopedia des travaux publics : Travaux maritimes</i> . París : Baudry et cie, 1891, 478 p. 23.5 x 16 cm.- Pasta dura.- forro cuero y papel
628 SAL.i 1952	159.- Salubridad e higiene S.A., <i>Ingeniería sanitaria y construcciones: Compilación completa de reglamentos y disposiciones del departamento del D.F. y de la Secretaría de Salubridad y Asistencia</i> . México, El libro perfecto, S.A., 1852, 248 p. 22.5 x 16.5 cm.- Encuadernación rústica
628.9 GAR.p 1929	160.- Gary, William Beall, <i>Plumbing: A working manual of American plumbing practice</i> . Chicago, American Technical Society, 1927, 226 + 6 p. 18 x 11 Pasta suave
629 BAU.a 1941	161.- Baudette, Wm. L., <i>Airplane sheet metal construction</i> . California, Estados Unidos : Institute Press, 1941, 250 p. 21.5 x 14 cm.- Encuadernación rústica
533 SAU.h 1924	162.- Sauders, William L. (ed), <i>Handbook of pneumatic engineering practice</i> . Nueva York, Estados Unidos : Compressed air magazine, 1924, 290 p. 11 x 19 cm.- Pasta rigida.- forro queratol.- Cantos dorados

<p>537.6 JAN.e 1899</p>	<p>163.- Janet, Paul, <i>Electricite Industrielle : Premiers principes d'electricite industrielle.</i> Paris, Gauthier - Villars, Imprimeur-Librairie, 1899, 280 p. 21.5 x 13.5 cm.- Pasta dura- forro queratol</p>
<p>531 REU.c 1890</p>	<p>164.- Reuleaux, F., <i>Le constructeur : Principes, formules, traces, tables et etrenseignements pour le etablisement des projects de machines.</i> Paris : Libraire F. Savy, 1890, iv + 1200 p. 23 x 16 cm.- Pasta dura.- forro cuero y papel</p>
<p>741.2 ROS.m 1883</p>	<p>165.- Rose, Joshua, <i>Mechanical drawing self-taught: Comprising instructions in the selection and preparation of drawing instruments.</i> Philadelphia, Estados Unidos : Henry Carey Baird & Co., 1883, 314 + 30 p.</p>

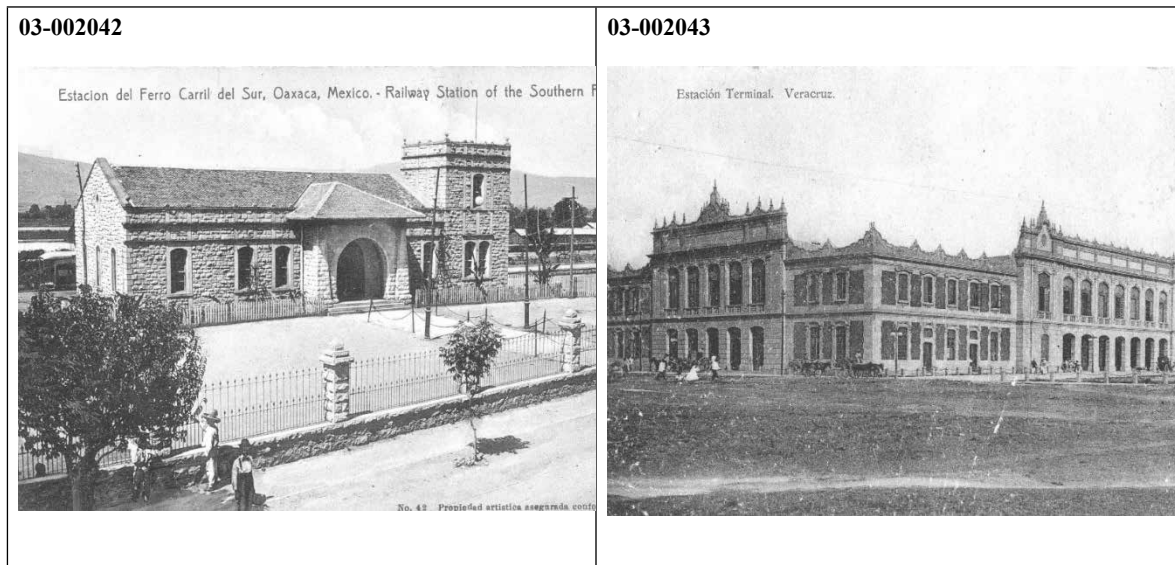
ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Fototeca

Colección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-002026	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002027	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002028	Vía	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002029	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002030	Maquinaria de vía.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002031	Tolva y carros tanque.	Blanco y negro	4.5 x 3"
03-002032	Carros tanque.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002033	Estación Xolox, Estado de México.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-002034	"Espuelas para escalar postes de riel".	Blanco y negro	7 x 5"
03-002035	Locomotora eléctrica número 1001 (Ahora en el MNFM) y locomotora de vapor 2129 de FNM en Esperanza, Puebla, febrero 19 de 1963.	Color	5.5 x 9"
03-002036	"Paso de San Juan, Ver. Locomotora rumbo a Veracruz".	Blanco y negro	5 x 7"
03-002037	Personas junto a la vía, ca. 1920.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-002038	Accidente. Locomotora de vapor número 361, volcada.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-002039	Patio de una estación.	Blanco y negro	4 x 5.5"
03-002040	Patio de una estación.	Blanco y negro	4 x 5.5"
03-002041	"Interior de la estación del Sur, Oaxaca, México". Postal coloreada.	Color	3.5 x 5.5"

03-002042	“Estación del Ferrocarril del Sur, Oaxaca, México. Railway Station of the Southern R. R.” Postal.	Blanco y negro	3.5 x 5.5”
03-002043	“Estación Terminal. Veracruz”. Postal.	Blanco y negro	3.5 x 4.5”
03-002044	Dibujo de una locomotora de vapor.	Blanco y negro	3.5 x 7”
03-002045	Vía junto a una hacienda. Postal.	Blanco y negro	3.5 x 5.5”



ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Planoteca

Fondo: **Ferrocarril Mexicano**

Sección: **Fuerza Motriz**

Serie: **Apizaco**

141	Reverse lever.	4-5, 1899	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
142	Stub N° 6377.	2-22, 1907	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
143	Steam chest gland.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
144	Stubs.	8-16, 1901	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
145	Springs.	10-21, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
146	Springs.	10-21, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 24
147	Safety chain-between. Engine and tender.	3-22, 1898	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 25
148	Steam valve stand.	7-19, 1899	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 25
149	Springs.	10-6, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
150	Smoke stack base.	12-6, 1902	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
151	Steam gauge stand.	11-14, 1896	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
152	Spring.	9-4, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
153	Stub N° 2870.	9-28, 1897	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
154	Stub N° 2476, Jaw brass 1196.	4-17, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
155	Springs.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
156	Smoke box front.	12-1, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
157	Stub.	7-17, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
158	Stub.	2-1, 1895	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
159	Smoke stacks.	9-15, 1900	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5
160	Springs.	10-17, 1903	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33.5 X 24.5

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Almacén de colecciones

Catálogo de Colección

Nombre	Caja fuerte
Número de inventario	H0030328IM190007398
Fabricante	N de M
Época	Siglo XX
Uso o función	Objeto de metal de diferentes tamaños y formas que cuentan con una cerradura que funciona con combinación. Sirve para guardar dinero, objetos y/o documentos de valor.
Total de piezas en la colección	70
Dimensiones	136.5 cm x 80 cm x 63.5 cm
PRONARE	No presenta
Serie	Accesorios y mobiliario de oficina
Colección	CNPPCF / MNFM

