

26

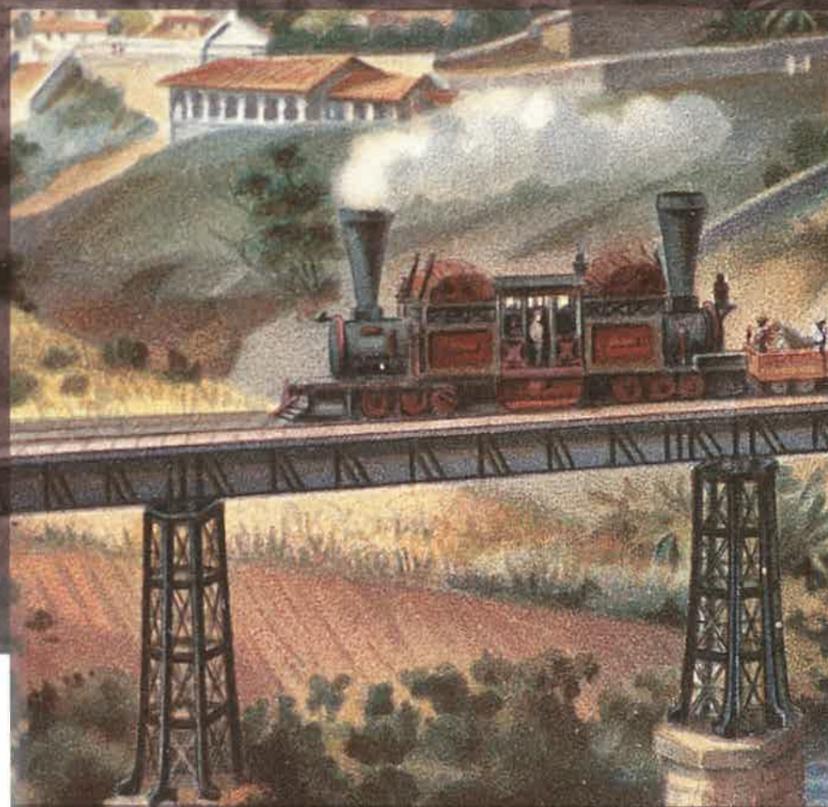
1998

# MÉXICO *en el tiempo*

REVISTA DE HISTORIA Y CONSERVACIÓN



\$ 25.00



IIIF 2976 ej.2

*El ferrocarril, sueño de prosperidad*



## ¿Qué es Ondas del Lago?

Es una estación de radio...  
 ...que transmite en el 690 de A.M.  
 ...y ostenta un nombre ligeramente extravagante  
 Que se precia de ser un proyecto radiofónico  
 alternativo y posmoderno...  
 ...y generalmente lo logra.  
 Es la estación de las ideas...  
 ...del entretenimiento...  
 ...de la pluralidad política y musical...  
 ...literaria y deportiva...  
 ...científica y periodística.

# La Estación de la Palabra

# MÉXICO en el tiempo

REVISTA DE HISTORIA Y CONSERVACIÓN

Publicación bimestral editada por:

**Editorial México desconocido, S.A. de C.V.** Instituto Nacional de Antropología e Historia  
**Presidente y director:** Miguel Sánchez Navarro Redo Consejo Nacional para la Cultura y las Artes  
**Vicepresidente:** Guillermo Gargollo Rivas **Presidente:** Rafael Tovar y de Teresa  
**Subdirectora general:** Sara Schoofield Instituto Nacional de Antropología e Historia  
**Director editorial:** Jaime Bali **Directora general:** María Teresa Franco  
**Asesor legal:** Lic. Manuel Vaca Elguero

MÉXICO en el tiempo

**DIRECCIÓN EDITORIAL:** Felipe Solís  
**EDITORA:** Leonor López  
**CORRECTOR:** Mario Figueroa  
**SERVICIOS EDITORIALES:** Estela Manzanares  
**DISEÑO:** Luis Vargas y González  
**COMITÉ CIENTÍFICO**

Luciano Cedillo, Carlos Chanfón, Salvador Díaz-Berrio, Elisa Vargas Lugo,  
 José N. Iturriaga de la Fuente, Marita Martínez del Río de Redo, José Emilio Pacheco.

**COMITÉ DE ASESORES:**

Beatriz de la Fuente, Enrique Nalda, Eduardo Matos, Carlos Antonio Aguirre Rojas, Guy Rozat, Ruth  
 Lechuga, Alfredo López Austin, María del Consuelo Maquívar, Federico Sescosse, Monserrat Galí, Stella  
 González Cicero, Ida Rodríguez Prampolini, Jaime Cama, José Manuel del Val, Irmgard Johnson, Elisa García  
 Barragán, Leonor Ortiz Monasterio, Pedro Ramírez Vázquez, Heladio Vera Trejo, Teodoro González de León,  
 Alfonso de María y Campos, Daniel Guzmán Vargas, Manuel González Galván.

**INSTITUCIONES:**

*Instituto Nacional de Antropología e Historia*, Coordinación Nacional de Conservación del Patrimonio Cultural,  
 Coordinación Nacional de Monumentos Históricos, Dirección de Estudios Históricos, Escuela de Restauración y  
 Museografía Manuel Castillo Negrete, Coordinación Nacional de Museos y Exposiciones, Coordinación Nacional de  
 Difusión, *Instituto Nacional de Bellas Artes*, Dirección de Restauración, *Universidad Nacional Autónoma de México*,  
 Instituto de Investigaciones Estéticas, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, *Archivo General de la Nación*,  
*Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*.

**Gerente administrativa:** Claudia Galán **Ventas de publicidad:** Sara Schoofield,

Maricarmen Domínguez, Alicia Obregón, Carlos Glass, Mercedes García Pimentel y David León Martínez. Suscripciones:  
 María de Lourdes Chaparro. Formación: Sergio González Valdivia. Selección de color: Reproscanner. Impresión: R. R. Donnelley  
 México, S. A. de C. V. División Laboratorio Lito Color Avenida Central 235, Zona Industrial Valle de Oro C. P. 76800 San  
 Juan del Río, Querétaro. Distribuidora: Intermex, S. A. de C. V. Lucio Blanco No. 435, Colonia San Juan Tihuaca, México, D. F.  
 Miembro de la Cámara Nacional de la Industria Editorial. Certificado de licitud de título núm. 8538,  
 reserva al título de derechos de autor 3660/94 y certificado de licitud de contenido núm. 6180.

Prohibida la reproducción total o parcial en cualquier medio.

**Año 4, núm. 26**  
 Precio del ejemplar \$25.00

**Editorial México desconocido, S. A. de C. V.**

Monte Pelvoux 110-Planta Jardín,  
 Lomas de Chapultepec,  
 México, D. F. C. P. 11000.  
 Tels: 202 65 85, 259 09 39 Fax: 2 02 21 52  
**ISSN 1405-0773**

Hecho en México  
 Porte pagado. Publicación periódica  
 Registro PP-DF-0110398  
 Autorizado por SEPOMEX.

E. Mail [mexdesco@compuserve.com.mx](mailto:mexdesco@compuserve.com.mx) / <http://www.mexicodesco.com.mx>.

Los artículos firmados que aparecen en *México en el Tiempo*,  
 así como las opiniones vertidas en éstos son responsabilidad exclusiva de los autores.

Biblioteca Ferroviaria



MM03306

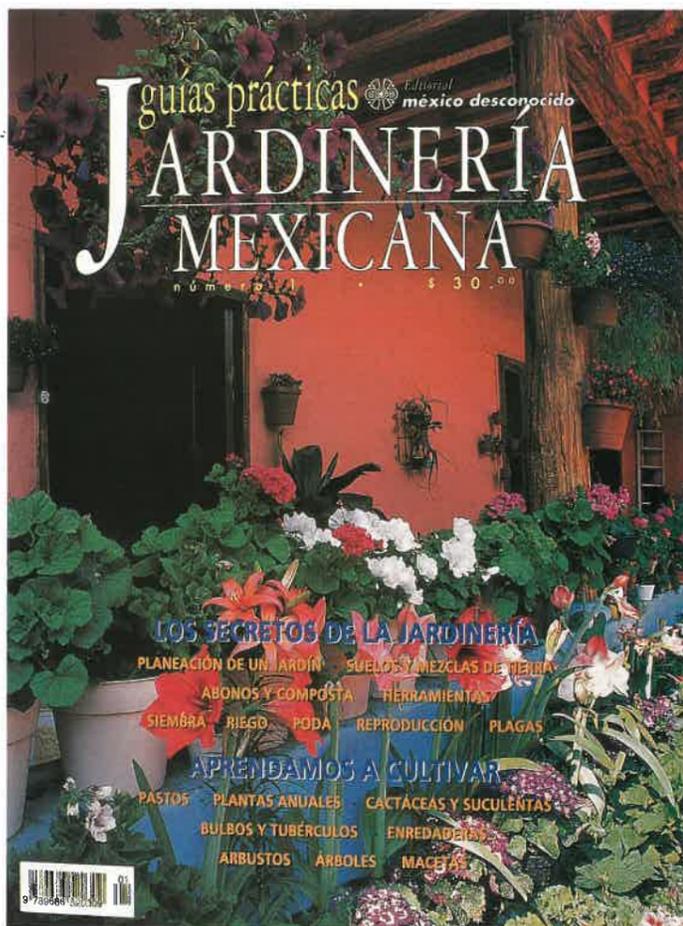


NO SE PIERDA EL PRIMER NÚMERO DE SUS

## guías prácticas de México desconocido

el mejor camino para aprender a cultivar  
en su propio jardín

La única  
guía que le  
da a conocer  
todos los  
secretos de  
la jardinería  
en México



Búsquela  
en puestos  
de  
periódicos  
y tiendas  
de auto-ser-  
vicio

Ya está a la venta su  
GUÍA PRÁCTICA DE MÉXICO DESCONOCIDO  
**JARDINERÍA MEXICANA**

SI LO PREFIERE ORDENE SU PEDIDO AL 540-40-40, 282-58-85 Y 202-21-53  
Y DESDE CUALQUIER ESTADO DE LA REPÚBLICA SIN COSTO AL 01-800-90-411100  
<http://www.mexicodesconocido.com.mx>  
E-Mail: 74052.2055@compuserve.com.



méxico desconocido

# S U M A R I O

26

- 7 PRESENTACIÓN  
*Carta de los editores*
- 9 BUZÓN ABIERTO
- 10 PÁGINAS DE LA HISTORIA  
*El ferrocarril mexicano, una ruta vital para el país*  
Carlos García Dávila
- 18 MEMORIA DE LO COTIDIANO  
*Dos personajes al servicio de la tecnología*  
Emma Yanes Rizo
- 24 REMEDIOS PARA EL OLVIDO  
*Estaciones y ferrocarriles, una dualidad indisoluble*  
Carlos Eduardo Benítez Suárez
- 32 CON LA MIRA EN EL PRESENTE  
*El nuevo sistema ferroviario*  
Ramiro Sosa Lugo
- 40 DE LA BIBLIOTECA  
*La bibliografía sobre los ferrocarriles mexicanos en los noventas*  
Guillermo Guajardo
- 44 MUSEOS MEXICANOS  
*El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*  
María Teresa Márquez Martínez
- 52 PATRIMONIO ETNOGRÁFICO  
*Aquellos días de trenes y corridos*  
Carlos Eduardo Benítez Suárez
- 56 DE LA FOTOTECA  
*Ferrocarril y fotografía, caminos paralelos en México*  
Heladio Vera Trejo
- 62 CONSERVAR  
*El rescate de un coche de pasajeros*  
Rebeca Elguézabal Blanco
- 66 AGENDA CULTURAL
- 67 RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

COORDINADORA DE LA EDICIÓN: EMMA YANES RIZO

PORTADA: PUENTE DE ATOYAC. ÁLBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CÍA. EDITORES, 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.



# Museo de las Culturas de Oaxaca

La historia y el esplendor de las culturas oaxaqueñas en un marco extraordinario: el Exconvento de Santo Domingo de Guzmán



Centro Cultural Santo Domingo

- Templo de Santo Domingo de Guzmán
- Hemeroteca Pública de Oaxaca Néstor Sánchez
- Jardín Histórico Etnobotánico
- Biblioteca Fray Francisco de Burgoa

Calle Macedonio Alcalá esq. Gurrion s/n, 68000, Oaxaca, Oaxaca, tel.: 01-951-62991

Costo de entrada: \$20.00 • Martes a domingo de 10:00 a 20:00 horas • Domingos y días festivos, entrada libre.

Acceso gratuito a menores de 13 años, estudiantes, maestros con credencial, discapacitados y personas con credencial del INSEN

CONACULTA • INAH

Foto: Techo de Domina; representa el Evangelio de la Virgen Inmaculada; yesería y escultura en alfileres; siglo XVI / Jesús Márquez

Producción: Coordinación Nacional de Difusión / Diseño: Hilar Karla Suárez Huesca

## P R E S E N T A C I Ó N



Los ferrocarriles, como fenómeno social, han estado presentes en la vida de los mexicanos desde 1873, cuando partió de la Ciudad de México el primer tren rumbo a Veracruz.

A través de las páginas de *México en el Tiempo*, en su edición correspondiente a los meses de septiembre-octubre, el lector encontrará diversos aspectos relacionados con el ferrocarril, cimiento de las comunicaciones modernas y por lo tanto del progreso nacional.

Ramiro Sosa Lugo nos ofrece una síntesis del desarrollo de los ferrocarriles hasta su actual situación y nos plantea las perspectivas de su crecimiento.

En compañía de María Teresa Márquez recorreremos el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, recinto en el que es posible remontarse a un pasado rico en historia. Carlos García Dávila nos aproxima a la historia del Ferrocarril Mexicano, la epopeya de su construcción y las implicaciones, tanto políticas como económicas que trajo consigo. En un paseo imaginario visitamos con Carlos Eduardo Benítez las estaciones legendarias que se erigieron al paso del ferrocarril y que aún constituyen un orgullo local.

Emma Yañez nos presenta a dos personajes, anónimos para la mayoría de los mexicanos, que sirvieron con lealtad y patriotismo a México y cuyas aportaciones fueron un importante paso hacia el logro del sueño de prosperidad.

El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia y *Editorial México desconocido* se complacen en presentar al público una faceta más del incalculable legado histórico y cultural de México, nuestro patrimonio común.

Lic. María Teresa Franco

Directora general

Instituto Nacional de Antropología e Historia

Sr. Miguel Sánchez Navarro Redo

Presidente

Editorial México desconocido

*Galeones en el Golfo de México*

Ofrecemos una disculpa a nuestros lectores y a la arqueóloga Pilar Luna por la errata aparecida en *México en el Tiempo* No. 25, en la página 59 correspondiente al artículo *Galeones en el Golfo de México*. El texto que debió aparecer en dicha página y la siguiente es:

En la segunda mitad del siglo XVI, la Corona dispuso la salida de dos flotas anuales, la de Nueva España y la de Tierra Firme, protegidas por una armada real. La primera debía partir en abril para el Golfo de México y la segunda en agosto para el Istmo de Panamá. Ambas debían invernar en América y regresar en fechas fijas para aprovechar el buen tiempo. Sin embargo, esto facilitaba los ataques de los enemigos, quienes astutamente se apostaban en puntos estratégicos y tendían emboscadas a las naves. La Corona ordenó entonces que las dos flotas se encontraran en La Habana para regresar juntas a Europa.

*Las riquezas de las flotas*

En una flota viajaban varios tipos de embarcaciones (carabelas, galeones, fragatas y pataches, entre otros), pero la carga principal se colocaba en la Capitana y la Almiranta, los dos buques insignia. Estos solían llevar maderas finas, sedas,

cerámica oriental, especias, cueros, grana, cochinilla, chocolate, algodón, plumas, minerales y, en muchos casos, oro, plata, joyas y objetos con incrustaciones de gemas. La llegada de las flotas era el suceso económico más importante del año para el reino hispano.

Era práctica común que en casi todas las naos se transportara mercancía de contrabando, principalmente metales preciosos. Esto se hacía con el fin de no pagar el impuesto de avería, creado para solventar los gastos originados por los navíos de guerra que viajaban con los buques mercantes para protegerlos de los ataques.

Aparte de las tormentas y los...

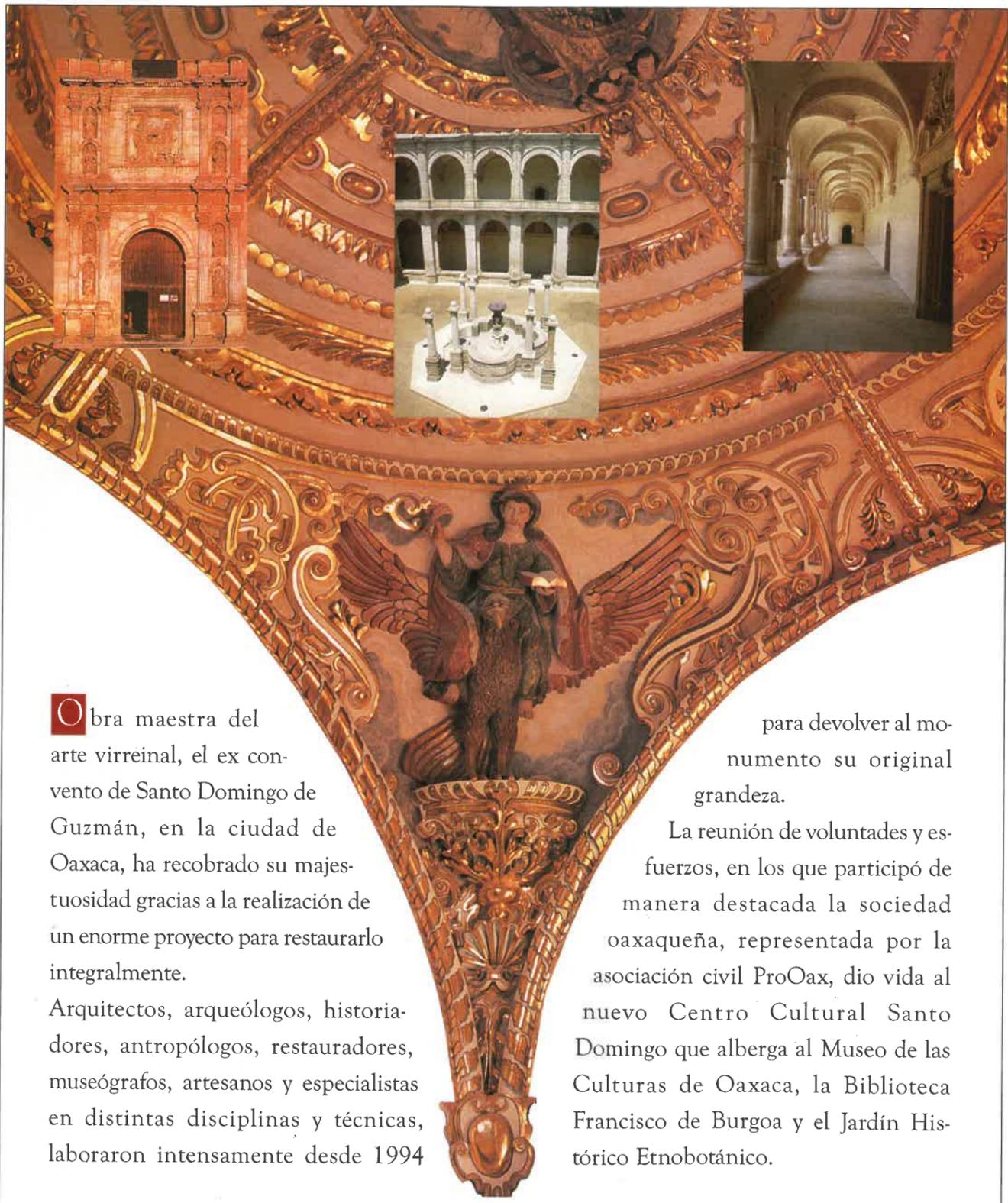
*Los Editores*



Sólo un mes tengo de conocer la revista y me he suscrito de manera inmediata. No puedo explicar a ustedes el placer que me produce la lectura de su contenido, pues siempre he querido saber del desarrollo histórico, cultural, arquitectónico, etc., de nuestro país, en ese lenguaje de expertos, pero sencillo y accesible a los que no somos especialistas.

Quisiera sugerir a ustedes que incluyeran una sección acerca de aquellos tesoros cuyo paradero desconocemos, como sería el arco de cantera labrada, que con motivo del centenario de la Independencia de México, regalara el gobierno francés, en 1910, y que durante más de 70 años permaneció en la calzada de la Viga y la esquina con avenida del Taller, en la Ciudad de México. Este arco, aunque sencillo era muy bello, pero fue sustituido por una réplica espantosa de concreto con motivo de la construcción de los ejes viales, y tal parece que a nadie le importó, ya que su desaparición nunca fue comentada. Otro ejemplo lo sería la fuente que se encontraba en el Centro Cultural Coyoacanense. Creo que merecemos conocer o saber algo acerca de lo que ya no veremos.

*Dr. José Luis Guadarrama Bragado*



**O**bra maestra del arte virreinal, el ex convento de Santo Domingo de Guzmán, en la ciudad de Oaxaca, ha recobrado su majestuosidad gracias a la realización de un enorme proyecto para restaurarlo integralmente.

Arquitectos, arqueólogos, historiadores, antropólogos, restauradores, museógrafos, artesanos y especialistas en distintas disciplinas y técnicas, laboraron intensamente desde 1994

para devolver al monumento su original grandeza.

La reunión de voluntades y esfuerzos, en los que participó de manera destacada la sociedad oaxaqueña, representada por la asociación civil ProOax, dio vida al nuevo Centro Cultural Santo Domingo que alberga al Museo de las Culturas de Oaxaca, la Biblioteca Francisco de Burgoa y el Jardín Histórico Etnobotánico.

**CENTRO CULTURAL SANTO DOMINGO**



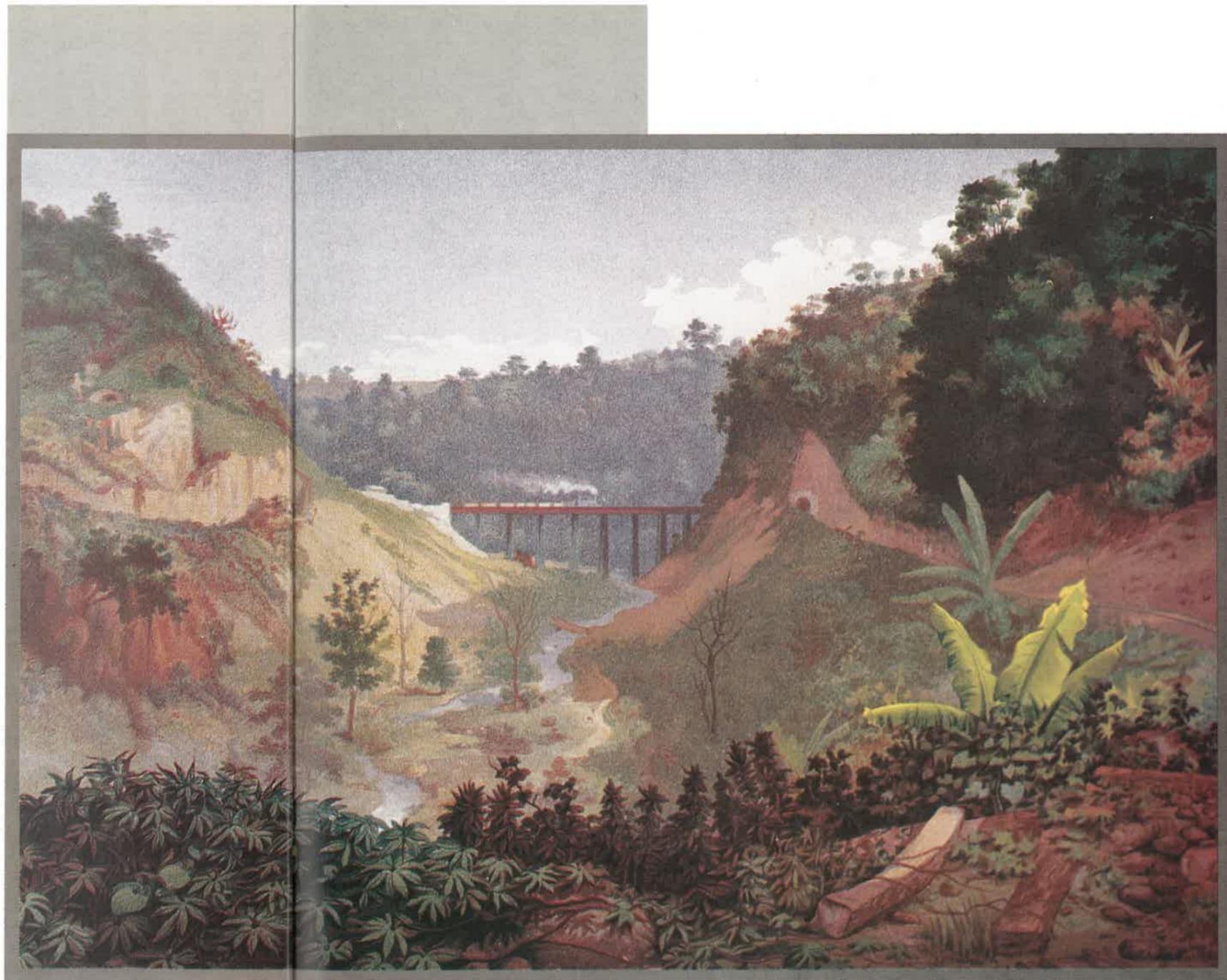
# El Ferrocarril mexicano, una ruta vital para el país

Carlos García Dávila

En 1873, al correr el primer tren desde México al Puerto de Veracruz, se cumplió un largo sueño cuyo fundamento era el progreso material de la nación. Después de que se otorgara la primera concesión para la construcción de esta línea, habrían de transcurrir casi cuatro décadas para que el camino de hierro, de una extensión cercana a los 423 kilómetros, uniera ambas ciudades.

De esa manera se cumplía en parte el proyecto de instalar el novedoso medio de transporte para sustituir las carreteras y las mulas que recorrían una de las rutas fundamentales, tanto en el Virreinato, como en el México Independiente: el camino interoceánico que conectaba el centro del país con los puertos de Veracruz y Acapulco.

La empresa que logró poner en operación trenes regulares entre la Ciudad de México y Veracruz se denominó Ferrocarril Mexicano. A la fecha, con modificaciones originadas por la evolución tecnológica, esta parte del sistema ferroviario permanece en servicio. De su larga y apasionante historia tratan las siguientes líneas.



▲ INFIERNILLO. ÁLBUM DEL FERROCARRIL MEXICANO COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CÍA. EDITORES. 1877 COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

## Más de siglo y medio de esfuerzos

El ferrocarril inglés que iba de Stockton a Darlington, considerado el primero con tracción de vapor para el transporte de carga, fue inaugurado en 1825. Para ese entonces circulaba ya en México la idea de contar con este medio de transporte: el primer decreto que alude a los ferrocarriles en México fue fechado en 1824, y en 1833 se

publicó en Nueva York un documento anónimo titulado *Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos*, que planteaba la comunicación ferroviaria entre México y Veracruz.

La primera concesión en este sentido fue otorgada el 22 de agosto de 1837, durante la gestión presi-

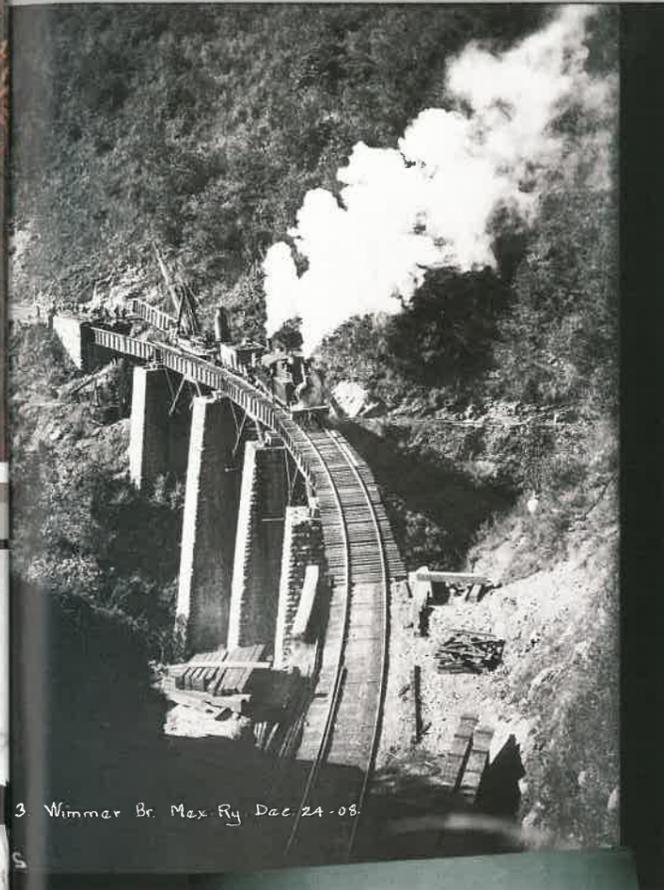




REPROGRAFIA JORGE RODRIGUEZ ALFARAZA

▼ LOCOMOTORA FAIRLIE SOBRE EL PUENTE WIMMER DEL FERROCARRIL MEXICANO. DICIEMBRE 24 DE 1908. FOTOTECA MNFM.

▼ ESTACIÓN ALTA-LUZ, VERACRUZ, SOBRE EL FERROCARRIL MEXICANO. FOTOTECA MNFM.

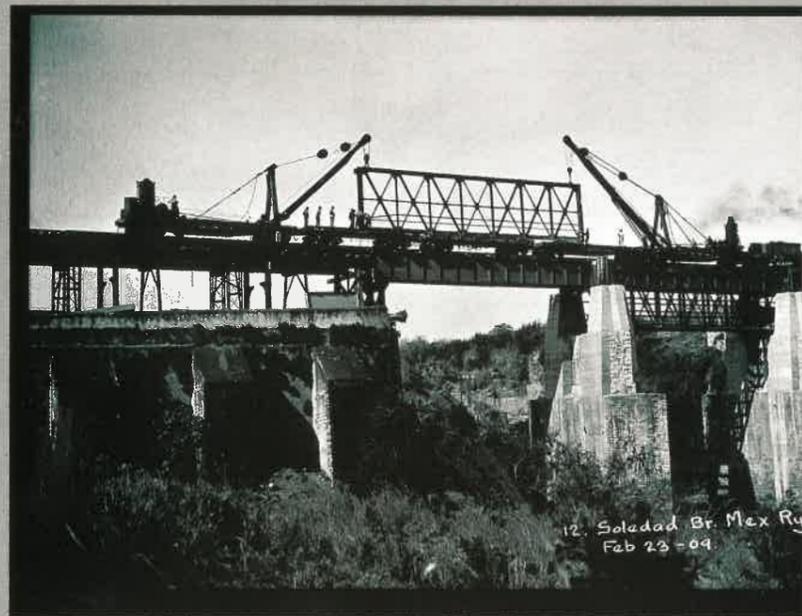


REPROGRAFIA IGNACIO GUERRA

3. Wimmer Br. Mex Ry Dec 24-08.

▲ PUENTE DE ATOYAC. ÁLBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CÍA. EDITORES. 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

▲ COLOCACIÓN DE TRABES EN EL PUENTE LA SOLEDAD DEL FERROCARRIL MEXICANO, CA. 1909. FOTOTECA MNFM.



REPROGRAFIA IGNACIO GUERRA

12. Soledad Br. Mex Ry Feb 23-09.



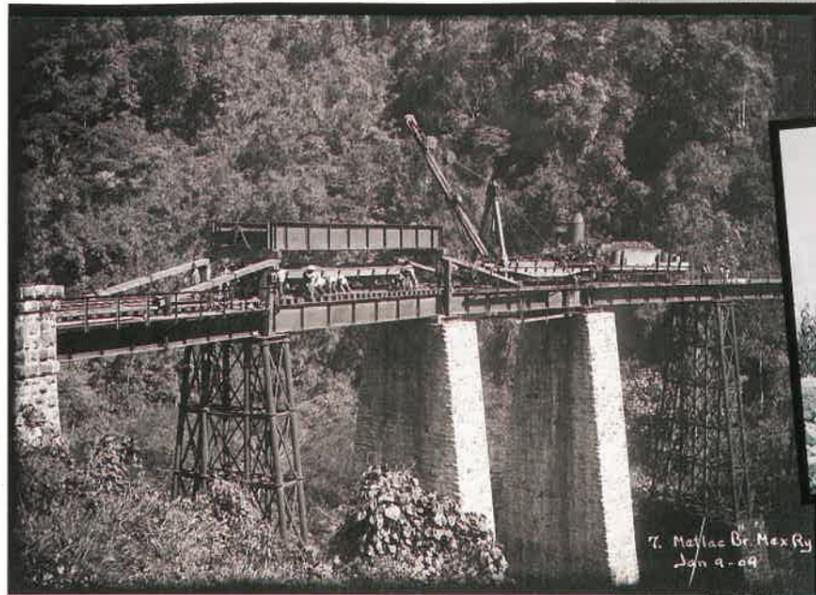
REPROGRAFIA IGNACIO GUERRA

dencial de Anastasio Bustamante. El beneficiario era Francisco de Arrillaga, comerciante veracruzano y exministro de hacienda, quien asumía el compromiso de construir una vía doble de la Ciudad de México a Veracruz, con un ramal a Puebla. El privilegio de la explotación duraría 30 años, período en el que el concesionario debía entregar un millón de pesos al Estado. Tras una inspección para decidir el trazo, Arrillaga decidió que la vía partiera de Veracruz hacia San Juan, una población ubicada a un poco más de 20 kilómetros del puerto, y que la ruta no incluyera las ciudades de Jalapa, Córdoba y Orizaba. Esta primera concesión no tuvo buenos resultados.

El 31 de mayo de 1842, el gobierno de Antonio López de Santa Anna autorizó la segunda concesión para esta línea, la cual fue otorgada a la Comisión de Acreedores al Camino de Perote a Veracruz, que en la primera década del siglo XIX había proporcionado empréstitos para el mejoramiento de los caminos de esa región. La concesión estipulaba que la Comisión cobraría el adeudo al término de la instalación del ferrocarril de Veracruz a San Juan.

Los trabajos comenzaron el 30 de noviembre de 1842, con personal técnico belga y materiales provenientes de Inglaterra. Ocho años después fue inaugurado el primer tramo ferroviario del país, con una longitud de 11.5 kilómetros, que iba de Veracruz a El Molino. Los vagones ocupados por los nerviosos invitados fueron jalados por "La Veracruzana", locomotora construida en Bélgica, que corrió a la entonces impresionante velocidad de 40 kilómetros por hora. Sin embargo, este primer viaje en tren no calmó la inconformidad del Ejecutivo por la lentitud de las obras, por lo que en 1850 el proyecto pasó a manos del Estado.

La tercera concesión fue otorgada el 31 de octubre de 1853 al británico John Laurie Rickards. Sin resultados, el privilegio fue anulado en agosto de 1855. Ese mismo año, la Compañía de los Hermanos Mosso obtuvo una concesión para construir un ferrocarril que tenía como punto de partida el tramo inaugurado y como destino la capital del país con paso por la ciudad de Puebla y los llanos de Apam. Esta concesión fue transferida en octubre de 1856 a Antonio Escandón, empresario orizabeño que jugaría un papel



REPROGRAFÍA IGNACIO GUERRA



REPROGRAFÍA IGNACIO GUERRA



REPROGRAFÍA IGNACIO GUERRA

decisivo en el establecimiento del Ferrocarril Mexicano. Al año siguiente se inauguró la línea entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe. Hacia finales de 1857, Escandón viajó a los Estados Unidos e Inglaterra. En el primer país, contrató a Andrew Talcott, ingeniero que definió la ruta del Ferrocarril Mexicano con paso por Orizaba y un ramal a Puebla. En el segundo, su misión fue la venta de acciones de la Compañía.

En 1863 estaban en operación 41 kilómetros de vía que iban de Veracruz con rumbo al centro del país. Al año siguiente Escandón cedió su privilegio y se constituyó en Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano. Tras

la caída de Maximiliano, el gobierno de Juárez, ante la prioridad del proyecto ferroviario, hizo caso omiso de la colaboración de Escandón con los inversionistas. Los trabajos de tendido de vía continuaron y el 16 de septiembre de 1869 un tren que transportaba al presidente Juárez y a una numerosa comitiva realizó el viaje inaugural entre México y Puebla.

Hasta ese entonces se habían construido 205 kilómetros. En los tres años siguientes la instalación de la vía se aceleró de manera tal que se concluyeron los 228 kilómetros restantes.

La ruta anhelada durante tantos años fue inaugurada el 1 de enero de 1873 por el entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada.

▲ TREN DE TRABAJO EN EL PUENTE METLAC. ENERO 9 DE 1909. FOTOTECA MNFM.

▲ ESTACIÓN MOLINO, VERACRUZ. EN LA RUTA DEL FERROCARRIL MEXICANO. CA. 1909. FOTOTECA MNFM.

▲ CUADRILLA DE VÍA EFECTUANDO REPARACIONES SOBRE UN PUENTE DEL FERROCARRIL MEXICANO. FOTOTECA MNFM.

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO

Lám. XX.



C. Castro pin.

Propiedad de Víctor Debray editores

Cromolitografía por Escamilla

REPROGRAFÍA JORGE RODRÍGUEZ ALMANZA

ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO

Lám. XVII



▲ PUENTE DE WIMMER. ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CIA. EDITORES, 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

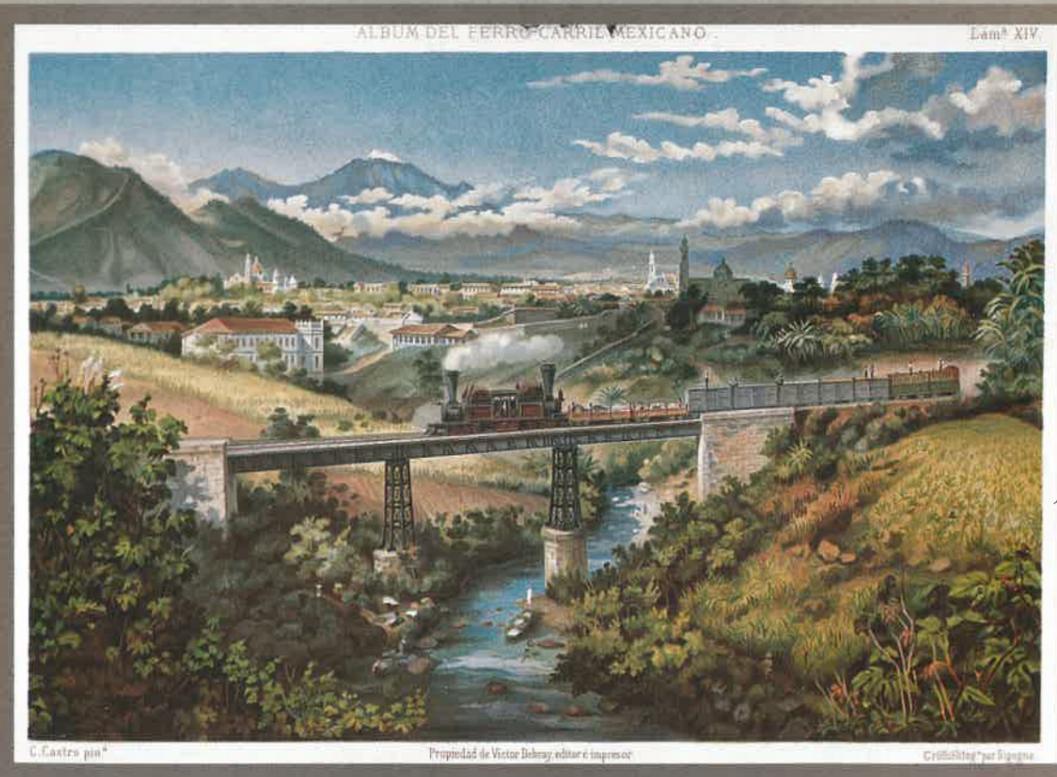
▲ BARRANCA DE METLAC. ALBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CIA. EDITORES, 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

REPROGRAFÍA JORGE RODRÍGUEZ ALMANZA



C. Castro pin<sup>o</sup> y cromolit<sup>o</sup> Propiedad de Víctor Debray y C<sup>o</sup> editores e impresores.

REPROGRAFÍA: JORGE RODRÍGUEZ ALMANZA



C. Castro pin<sup>o</sup> Propiedad de Víctor Debray, editor e impresor Cromolit<sup>o</sup> por Dignone

REPROGRAFÍA: JORGE RODRÍGUEZ ALMANZA



REPROGRAFÍA: IGNACIO GUAYANA

- ◀ ESTACIÓN DE ORIZABA. ÁLBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CÍA. EDITORES, 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.
- ◀ ORIZABA DESDE EL PUENTE DE PASO DEL TORO. ÁLBUM DEL FERRO-CARRIL MEXICANO. COLECCIÓN DE VISTAS PINTADAS AL NATURAL POR CASIMIRO CASTRO, PUBLICADO DE CROMOLITOGRAFÍA POR VÍCTOR DEBRAY Y CÍA. EDITORES, 1877. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.
- ▲ LOCOMOTORA SOBRE EL PUENTE LA SOLEDAD, CA. 1909. FOTOTECA MNFM.

En los años siguientes el Ferrocarril Mexicano continuó con el tendido de vías para unir regiones aledañas al paso de la troncal principal. Además de los ramales Ometusco-Pachuca y Apizaco-Puebla, la compañía instaló, entre finales del siglo XIX y el inicio del XX, los siguientes: Muñoz-Chignahuapan, San Marcos-Ixcaquixtla, Santa Ana-Tlaxcala y Córdoba-Coscomatepec.

El Ferrocarril Mexicano continuó prestando servicio como empresa privada hasta 1946, cuando fue adquirida por el Estado. En los años sesentas con su infraestructura y equipo se constituyó la División Mexicana de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Durante las últimas tres décadas esta parte del sistema ha experimentado radicales transformaciones para asegurar una operación eficiente y segura: el trazo de la ruta ha sido rectificado en diversos tramos, las vías han sido mejoradas mediante la colocación de durmientes de concreto y el uso de rieles de mayor calibre, además de la construcción de numerosas obras de ingeniería, entre las que se cuentan túneles, puentes, pasos y viaductos. Una de estas obras, el Viaducto-Túnel Pensil, recibió de parte del gobierno danés el Premio Internacional Brunel 1996 en la categoría "Puentes y estructuras".

**Un viaje por la historia**

Son varias las opciones para quien quiera adentrarse en la historia del Ferrocarril Mexicano. Una de ellas es tomar el tren que parte de la Estación Central de Buenavista con rumbo a Veracruz y dejarse seducir con los paisajes, ciudades y

pueblos que el avance por la ruta va abriendo al viajero. Tendrá también una grata recompensa quien incurriera en la vasta literatura que existe sobre el tema o contemple las obras que sobre esta línea realizaron pintores como José María Velasco, Casimiro Castro o Salvador Muriello. Otra alternativa que de seguro resultará emocionante es la visita a sitios que formaron parte de la infraestructura original de este ferrocarril y que a la fecha están fuera de servicio, en operación o han sido destinadas a otros fines. Como ejemplo del primer caso está el Puente de Metlac, construido en el siglo XIX para atravesar la barranca del mismo nombre, localizada entre Córdoba y Orizaba. En cuanto a inmuebles que conservan su función original, es notable el valor arquitectónico de la Estación de Veracruz, uno de los primeros edificios construidos en México mediante el uso del concreto armado.

Por lo que toca a edificaciones del Ferrocarril Mexicano que se han aprovechado para usos diferentes al inicial está la antigua Estación de Puebla, que desde 1988 alberga al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

CARLOS GARCÍA DÁVILA CURSÓ LA CARRERA DE LETRAS HISPÁNICAS EN LA UNAM. ACTUALMENTE SE DESEMPEÑA COMO COORDINADOR DEL MNFM.

**BIBLIOGRAFÍA:**  
 ORTIZ HERNÁN, SERGIO. LOS FERROCARRILES DE MÉXICO. UNA VISIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA. T.L. LA LUZ DE LA LOCOMOTORA. FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, MÉXICO, 1987.  
 CHAPMAN JOHN, GRESHAM. LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO: 1837-1880. (COLECCIÓN SEPSETENTAS. 209). SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA, MÉXICO, 1975.  
 GARCÍA DÍAZ, BERNARDO. LA TERMINAL FERROVIARIA DE VERACRUZ. FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO-FERROCARRIL SURESTE, PUEBLA, 1996.

# Dos personajes al servicio de la tecnología



Emma Yanes Rizo

Leocadio Camacho nace en Tlaxcala en 1898. Durante la Revolución su padre muere y él entra a trabajar a los talleres ferrocarrileros de Apizaco, en una de las categorías más bajas de la rama de carpintería. En 1938 ya es Maestro Constructor de Carros. Con ese puesto se traslada a los talleres de Orizaba, enclavados en la inmensidad de la montaña. Casado desde joven, tiene para entonces cinco hijos. Vive intranquilo. Los carros del Ferrocarril Mexicano, del que la línea Puebla-Apizaco es un ramal, son viejos, de madera. Antes los jalaban locomotoras de vapor, que en los años veinte fueron sustituidas por locomotoras eléctricas con mayor potencia y aptas para las duras pendientes de Cumbres de Maltrata. Pero las unidades de madera no aguantan el jalón, se descarrilan con frecuencia y son cada vez más comunes los accidentes, con la consecuente pérdida de mercancía, e incluso de la vida de algunos trabajadores. Recuerda por ejemplo el señor Roberto Delgado:

*"Cuando llegaron las eléctricas jalaban mucho carro, un tonelaje elevado y había unos que no aguantaban el jalón: se les llegaba a zafar el enganche de la parte de abajo y se saltó el carro por completo. En una ocasión un maquinista no pudo controlar esa situación y se le volteó la máquina en las Cumbres de Maltrata. Y ahí fue donde se lució el señor Camacho. Sin que fuera su responsabilidad o su función, ideó un mecanismo para levantar la locomotora y los carros que estaban abajo".*

La hija de Don Leocadio, Gloria, también recuerda esos días:

*"Muchas veces mi padre despertaba en las noches gritando, porque se acordaba del accidente de las Cumbres de Maltrata. Vio a varios trabajadores y pasajeros morir. Algunos perdieron la vida aplastados por los carros cuando las grúas trataban de sacarlos del fondo de la barranca".*

La necesidad de contar con carros de acero, de mayor capacidad y adecuados para las locomotoras eléctricas, es evidente, pero el Ferrocarril Mexicano está en

*Las siguientes dos historias narran algunas de las tantas vidas de trabajadores mexicanos que, con su creatividad, conocimientos y esfuerzo, realizaron aportes al país o a los ferrocarriles en distintos momentos históricos, sin más retribución que el orgullo laboral y el placer de servir.*

crisis financiera desde la revolución y jala pese a sí mismo. Los trabajadores se encuentran en un callejón sin salida, viven temerosos de los accidentes pero también de perder el empleo si protestan.

La solución la encuentra el maestro Camacho (educado en cursos por correspondencia y modestas escuelas técnicas formadas por los propios obreros), quien sugiere la construcción de carros de acero en los propios talleres de Orizaba, rudimentarios y pequeños. Un experimento curioso que la empresa, todavía en manos de capital inglés, acaba por aceptar.

De 1935 a 1939 se construyeron en los talleres del Ferrocarril Mexi-

cano doce carros de segunda y catorce de primera, además de sesenta góndolas y plataformas. Según un reporte de esos años: *"Se llegaron a producir en promedio dos o tres carros por mes, casi con las manos"*.

Se avecina la estructuración del Ferrocarril Mexicano como empresa pública descentralizada. Los trabajadores, que conocen el mal estado en que se encuentra dicho ferrocarril, responden con trabajo y apego al oficio ante la posibilidad de perder el empleo. Proponen construir un tren de pasajeros completo, con dos carros de lujo incluidos. Esta responsabilidad recae en el propio Leocadio Camacho, quien sugiere la siguiente formación del tren: dos carros especiales (Sayula y Paricutín), dos de primera, tres de segunda, un carro cabús y un exprés.

La construcción de las unidades enfrenta a los ferrocarrileros a un nuevo problema, ya que para facilitar la producción hace falta maquinaria con la que no cuenta el Ferrocarril Mexicano. Se procede entonces a su diseño y fabricación, armada con partes de otras máquinas.

La manufactura del tren se inicia a principios de 1947, y se termina un año después. El convoy incluye los carros de lujo Sayula y Paricutín, orgullo de los operarios. Uno de ellos comenta:

*"Yo participé en los acabados del Sayula, la cantina quedó como un espejo. A mí me tocó hacerle la barra para el pie, qué preciosidad, oiga usted, quién fuera zapato para tocarla, para posarse en ella. Mi trabajo fue de todo: poner tubos, colocar lavabos, las tasas, el servicio sanitario también me tocó. Y a mucho orgullo, voy a creer. Sus sanitarios eran especiales, como de reyes, vamos. Sus*



▲ TREN NACIONAL CONSTRUIDO EN ORIZABA, EN LA TERMINAL FERROVIARIA DE VERACRUZ. COL. FAMILIA CAMACHO.

▶ INTERIOR DEL TREN NACIONAL, CONSTRUIDO EN ORIZABA EN 1943. AL CENTRO FUNCIONARIOS FERROCARRILEROS ENTRE ELLOS EL SUPERINTENDENTE RAFAEL DELGADO. COLECCIÓN FAMILIA CAMACHO.

▶ INTERIOR DE UN COCHE DEL TREN NACIONAL, CONSTRUIDO EN LOS TALLERES DE ORIZABA. COL. FAMILIA CAMACHO.



tasas bien cómodas, amplias, largas. Eran de un material que encontramos en el taller, de cuando la empresa era inglesa. Un lujo, (risa) vamos, como para no levantarse de ahí”.

El tren se inaugura el 23 de enero de 1948, con la presencia del presidente de la república Miguel Alemán Valdés. Los trabajadores adornan las unidades con flores y banderas y colocan en la locomotora un Águila Nacional, fundida en los talleres de Aguascalientes, para que encabece el convoy. El presidente viaja de Tejería al Puerto de Veracruz, acompañado de las autoridades ferroviarias y el gobernador del estado. Recorre parte del trayecto en las cabinas de la locomotora. El tren es recibido en la terminal de Veracruz por una multitud, no faltan los mariachis y bandas de música.

A finales de los cuarentas, el Ferrocarril Mexicano pasa a ser un organismo público. Se incorpora a los Nacionales de México en los años sesentas. En adelante, la vida en los talleres de Orizaba recupera su ritmo normal.

Para entonces las unidades del tren siguen corriendo en la línea de México a Veracruz, y luego en diversas partes del sistema ferroviario, por lo menos hasta los años ochentas, acopladas, según las necesidades, a los diversos carros de pasajeros.

La manufactura del tren referido “casi con las manos” es sin lugar a dudas un antecedente importante de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, empresa estatal que se constituye en los años cincuentas.

Al mismo tiempo, es un modesto ejemplo que abre para los ferrocarriles la posibilidad de la pro-

ducción de su propio material rodante, pese a enormes dificultades.

Leocadio Camacho recibe una medalla como compensación por su labor, pero ningún aumento salarial. Continúa siendo Maestro Constructor de Carros en los años siguientes, hasta que, durante el movimiento vallejísta de 1958, los talleres de Orizaba son desmantelados. Leocadio se traslada a Apizaco, pero, a decir de un operario: “No se contaba con mucha maquinaria, algunos trabajadores especializados fueron despedidos y ya no construimos carros”.

El Maestro Camacho es jubilado en 1959. Enferma de nostalgia. “No quería comer, no quería hacer nada”, dicen sus hijas.

En sus últimos años trabaja en una pequeña carpintería que monta en su casa. Muere en diciembre de 1984. Sus hijas conservan todavía su caja de herramientas.

### Ismael Reyes Retana, cuando el petróleo brotó en las vías

Ismael nace en mayo de 1885. Es en su juventud un muchacho alto, robusto, inquieto, educado en los buenos modales y el respeto a la Constitución que le inculca su padre, el senador porfirista Tomás Reyes Retana. Un buen hijo, según los parámetros de la alta sociedad. Estudia la carrera de ingeniero agrónomo en la Escuela de San Jacinto, en la capital. Se gradúa en 1907. Aprende ahí el potencial de México como país agrícola y la importancia del desarrollo tecnológico para satisfacer las necesidades na-

cionales. Para él, ser un ingeniero al servicio de la patria se vuelve una obsesión.

Su padre, orgulloso del talento de Ismael, lo manda a Boston, Estados Unidos, a cursar una especialidad en ingeniería durante tres años. Ahí lo sorprenden los vientos revolucionarios. Democracia. Libertad. No reelección. México para los mexicanos. Reflexiona sobre todo en esto último, no puede haber desarrollo de la ingeniería nacional si los mexicanos no toman realmente el país en sus manos.

En 1910 Ismael regresa a México. Decide abandonar las comodidades de la casa paterna y unirse al movimiento revolucionario. Antes de la toma de Ciudad Juárez, se presenta ante Pascual Orozco con su saco, su corbata, los zapatos bien boleados y su habitual elegancia. “Quiere incorporarse a sus filas, le dice al general, no por resolver problemas de estómago, sino realmente atraído por los ideales de Francisco I. Madero”.

En vano intenta convencerlo de lo contrario el senador Reyes Retana, amigo personal de Porfirio Díaz. Su hermano David, en cambio, toma partido por la causa del general Bernardo Reyes, de quien será secretario particular.

El 21 de mayo de 1911, Ismael cae preso en manos de los propios revolucionarios, quienes erróneamente lo involucran en el complot de Félix Díaz y Bernardo Reyes para asesinar a Francisco I. Madero. El Apóstol de la Democracia se disculpa personalmente con Ismael y lo nombra Teniente de Artillería. “¿Qué hace este ‘roto’ aquí?”, se preguntan los alzados una y otra vez. Ven con envidia el pantalón planchado a raya de Ismael y con sor-



EL TREN NACIONAL DE ORIZABA, EN SU ARRIBO A LA TERMINAL FERROVIARIA DE VERACRUZ, EL 23 DE ENERO DE 1948.

EN EL EXTREMO DERECHO, DE CORBATA, EL TENIENTE DE ARTILLERIA INGENIERO ISMAEL REYES RETANA, EN 1911. COL. FAMILIA REYES RETANA.

EL TENIENTE INGENIERO ISMAEL REYES RETANA, EN CIUDAD JUÁREZ, EN 1911. COL. FAMILIA REYES RETANA.

presa la propiedad con que se dirige a sus subordinados, hasta que descubren sus habilidades como ingeniero. Sabe, sobre todo, mantener en buen estado el armamento.

Continúa del lado maderista hasta los trágicos sucesos de 1913. Se une después a las fuerzas de Venustiano Carranza. Un hombre, le parece, dispuesto a construir un nuevo país, propio.

En esos mismos años, 1914-15, los ingenieros que trabajaban en los Ferrocarriles Nacionales de México proponen a la dirección de la empresa utilizar el derecho de vía para la explotación del petróleo —sólo en manos de extranjeros—, y abastecer así a las locomotoras de vapor de su propio combustible.

Venustiano Carranza está particularmente atento a la cuestión del petróleo. Toma medidas, que entonces parecen extremas, para regular el uso del suelo y limitar la expansión de las compañías extranjeras. Una de éstas es el establecimiento, en 1914, de las Inspecciones Técnicas del Petróleo para inspeccionar la perforación de pozos por las compañías extranjeras, así como el volumen real de su producción y determinar su correspondiente pago de impuestos. Uno de los técnicos responsables de dicha actividad es justamente Ismael Reyes Retana, quien, bajo el cargo de Inspector Técnico y Fiscal del Petróleo, recorre las principales zonas de "oro negro" en la República, tomando notas y especializándose en el trabajo de taponamiento de pozos, en caso de que fueran comercialmente incosteables o invadidos por aguas saladas.

En 1915 Ismael contrae matrimonio con Mercedes Ribero, una mujer hermosa y culta con la que

procrea, a lo largo de su vida, once hijos.

En 1917 se promulga el artículo 27 de la Constitución, el cual subordina los derechos de propiedad a las necesidades del país. Deja en manos de la nación el dominio directo de los depósitos del subsuelo, incluido, desde luego, el petróleo.

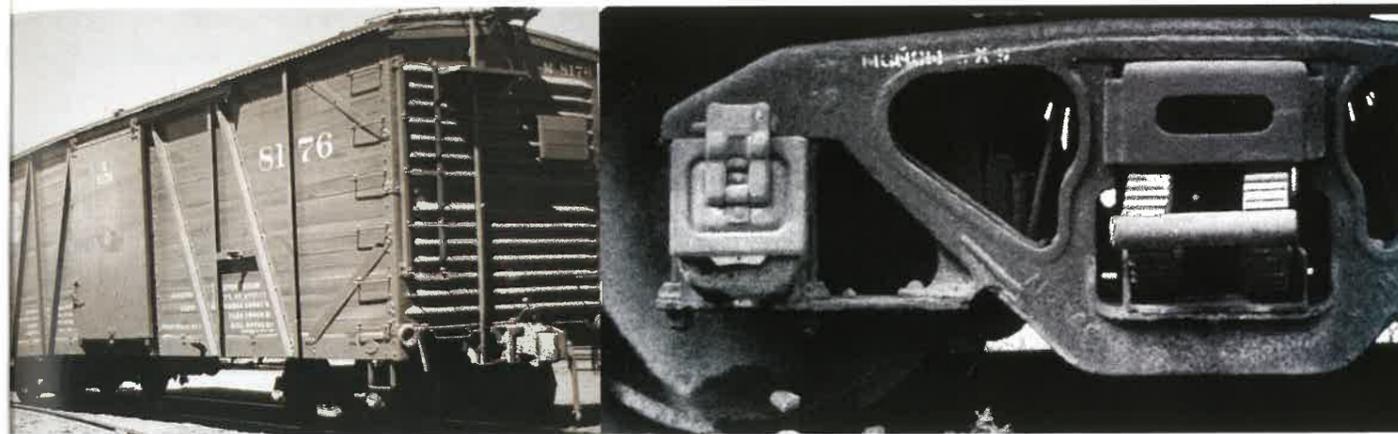
De 1917 a 1919 siguen funcionando las Inspecciones Técnicas del Petróleo. Ismael guarda sus apuntes como un tesoro. Venustiano Carranza es asesinado en 1920. Ese mismo año, Ismael se autoexilia en Nueva York. Regresa a México en 1922, cuando el director de los Ferrocarriles Nacionales de México, Ocaranza Llano, retoma la propuesta de los ingenieros que sugieren desde años antes el uso del derecho de vía, propiedad federal, para la extracción del petróleo. Se crea entonces el Departamento del Petróleo. Luego se constituye la empresa Control de Administración del Petróleo Nacional, en la cual se invita a participar a Ismael como responsable de la localización, explotación de pozos y dirección del trabajo de campo. En esos mismos años, nuestro ingeniero idea el Tapón Nacional Retana para la obturación de pozos, con patente definitiva en el mes de agosto de 1924.

Para entonces, basado en su experiencia anterior, Ismael tenía ya "una historia muy exacta de las distintas estructuras petroleras de México", información en la que se basa la nueva empresa para localizar las regiones que cruzaban por los yacimientos de petróleo en zonas federales o con derecho de vía. El procedimiento resulta un éxito.

A partir de 1925 se perforan pozos a lo largo del derecho de vía de

CARRO DE MADERA 8176 DEL FERROCARRIL MEXICANO, TRANSFORMADO EN EL CARRO 8190 DE ACERO, BAJO LA DIRECCIÓN DEL MAESTRO CAMACHO. COL. FAMILIA CAMACHO.

EL POZO FERRONALES NÚM. 29. COL. FAMILIA REYES RETANA.



la Ciudad de México a Tampico. Ese mismo año la empresa Control perfora 23 pozos, seis de ellos comerciales, con una producción de 22,136 barriles.

Durante más de año y medio se entregan a los Nacionales los 13,000 barriles de petróleo que consumían en su sistema, y además se logran vender excedentes a otras compañías como la Standard Oil Co. Por dichas ventas ingresan \$33,270.21 pesos. Los ingresos por dichas ventas se entregan a la nación.

En 1926 Control ocupa ya el segundo lugar en producción petrolera del país. De 1925 al 1927 dicha empresa entrega al fisco 400 millones de pesos por concepto de explotación del petróleo.

Sin embargo, hacia 1928, las presiones de los Estados Unidos en defensa de las compañías extranjeras obligan al gobierno de México —que requería de relaciones armónicas con el vecino del norte— a inhibir la producción petrolera en las zonas federales. Y Control deja de ocupar el papel relevante de años anteriores.

Ismael abandona la empresa. En 1930 recibe un certificado de la Secretaría de Industria y Comercio en el que se hace referencia a los millones de barriles de petróleo que había obtenido México en los pozos perforados por su persona.

En los años siguientes escribe una columna para el periódico *El Universal*, e insiste en la importancia de que el país cuente con el dominio directo sobre el petróleo. Propone el establecimiento de una gran empresa nacional y la paulatina eliminación de las compañías extranjeras. Es acusado por otros columnistas y en cartas a la redacción de "agrarista del subsuelo". No obstante, Ismael mantiene firmemente su posición.

Como se sabe, en 1938 el presidente Lázaro Cárdenas nacionaliza el petróleo, y la historia anterior es un antecedente importante que ha pasado casi desapercibido. Salvo contados familiares y amigos, pocos recuerdan el desinteresado y exitoso esfuerzo del ingeniero Reyes Retana y la empresa Control de Administración del Petróleo Nacional, por la aplicación del artículo 27 de la

Constitución en los azarosos años veintes.

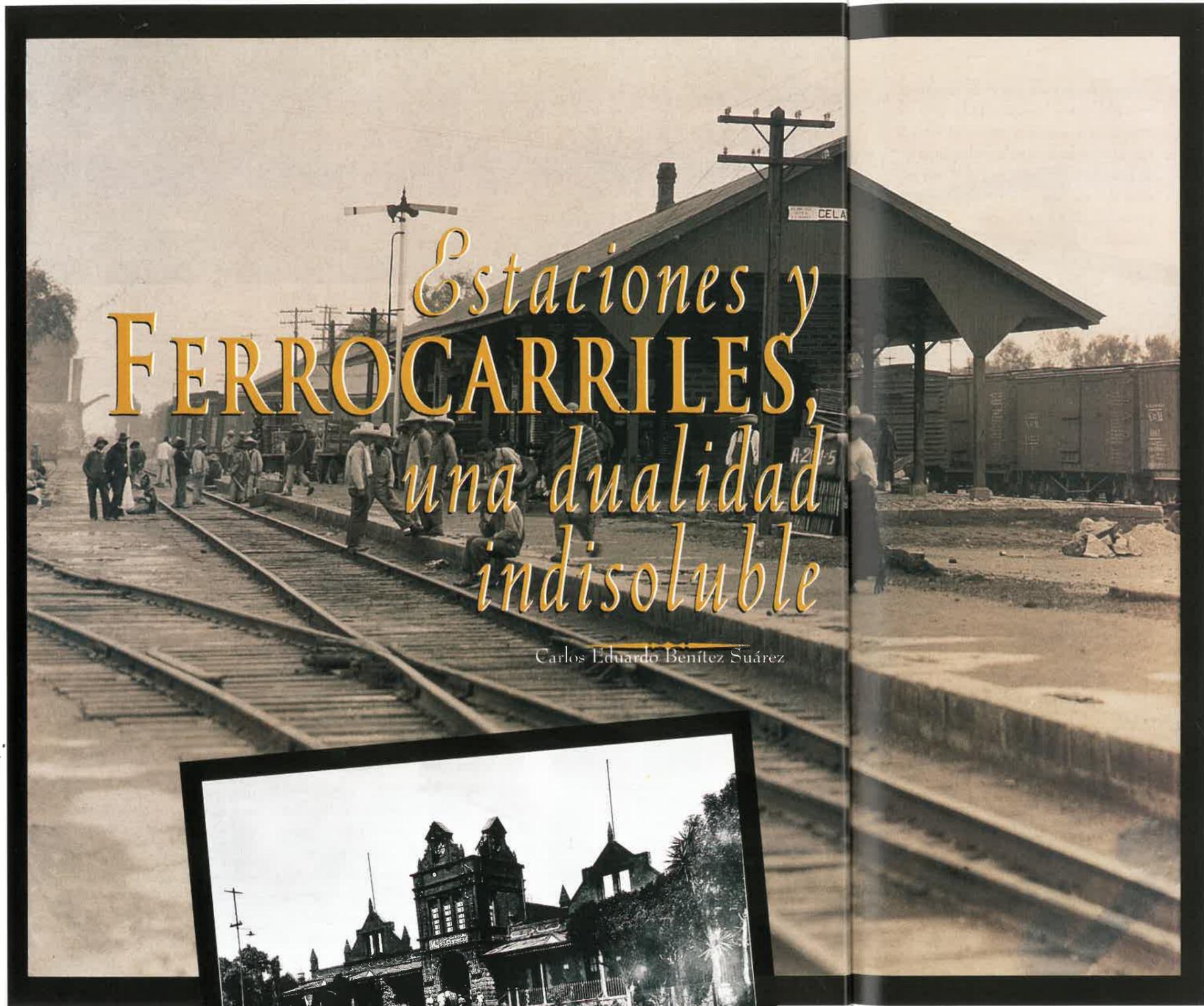
Una historia, la suya, que aún hoy en día permanece perdida entre artículos de periódicos e informes de gobierno. Ismael vive con sencillez el resto de su vida. Muere en enero de 1954.



EMMA YANES RIZO ES MAESTRA EN HISTORIA DE LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA. INVESTIGADORA TITULAR DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL INAH Y ASESORA DEL MNFM.

#### BIBLIOGRAFÍA:

YANES RIZO, EMMA. HISTORIA DE LA COMUNIDAD TECNOLÓGICA FERROVIARIA EN MÉXICO, 1850-1950. TESIS DE MAESTRÍA EN HISTORIA DE MÉXICO. UNAM. 1998.  
CAMACHO, LEOCADIO. EXPEDIENTE PERSONAL FNM. REVISTA FERRONALES, 1930-1950.  
REYES RETANA, ISMAEL. EL PETRÓLEO EN MÉXICO, ALGUNOS APUNTES SOBRE PERFORACIÓN DE POZOS PETROLEROS EN LA REPÚBLICA MEXICANA. ED. ASOCIACIÓN MODERNA MERCANTIL, S.A., MÉXICO, 1937.  
PERIÓDICO EL UNIVERSAL, 1932-38.



# Estaciones y FERROCARRILES, una dualidad indisoluble

Carlos Eduardo Benítez Suárez



REPROGRAFÍA: IGNACIO GUEVANA

REPROGRAFÍA: IGNACIO GUEVANA

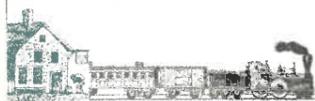
La llegada de los ferrocarriles a México no sólo significó el arribo de un transporte moderno, una tecnología sofisticada y el ingreso de un país agrícola y socialmente desintegrado a los escenarios del comercio y la competencia internacionales. También llegaron con ellos nuevas formas de organización laboral y social, el intercambio de influencias culturales internas y con el exterior, y la toma de conciencia por parte de los mexicanos del siglo XIX de la magnitud del territorio, sus recursos y posibilidades de desarrollo económico y social.

Con los signos de la modernidad anunciados por los trenes, surgieron en el paisaje y en las rutas ferroviarias inmuebles que gradualmente compitieron en estilo, dimensiones y funcionalidad con otros testimonios materiales del pasado: las estaciones. En algunos casos, éstas estaban compuestas por sólidos y amplios edificios de talleres, casa redonda, oficinas y patios; en otros, la mayoría, se trató de modestas construcciones de madera o piedra, techadas con lámina de zinc e identificadas por un letrero, que algunas veces reproducía el nombre de la localidad por la que transitaba tal o cual ferrocarril.

Ya fuese por su magnificencia arquitectónica o por su austeridad contrastante, las instalaciones o los sitios elegidos en el camino y habilitados como estaciones siempre cumplieron con su función básica: señalar el punto de acceso y partida de viajeros, mercancías, promesas, expectativas y hasta el final de los sueños provincianos de quienes buscaron nuevos horizontes despidiéndose del terruño que los vio nacer, comprando un pasaje hacia lo desconocido en la ventanilla de una estación.

▲ ANDÉN DE PASAJEROS EN LA ESTACIÓN DE CELAYA. FOTOTECA MNFM.

◀ ESTACIÓN YA DESAPARECIDA DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO EN LA CIUDAD DE PUEBLA. FOTOTECA MNFM.



## Las princesas del camino

El otorgamiento de una concesión ferroviaria comprometía a sus beneficiarios a tender las vías, dotarlas de la infraestructura necesaria (alcantarillas, puentes, túneles y viaductos), y construir un inmueble accesible, cómodo y duradero en el que pudieran llegar y salir trenes, usuarios y productos diversos con seguridad y puntualidad. Para el efecto, la legislación era rigurosa y hasta exigente: con frecuencia se realizaban inspecciones oficiales en las que se evaluaba el estado de las obras, su correcto desarrollo en los plazos establecidos y el apego a las normas de construcción vigentes. Con anticipación se había presentado el estudio o proyecto que demostraba la viabilidad de la concesión solicitada, la documentación fiscal en regla y los planos y documentos que representaban gráficamente las dimensiones, materiales, disposición y hasta el estilo que habían de tener las estaciones.

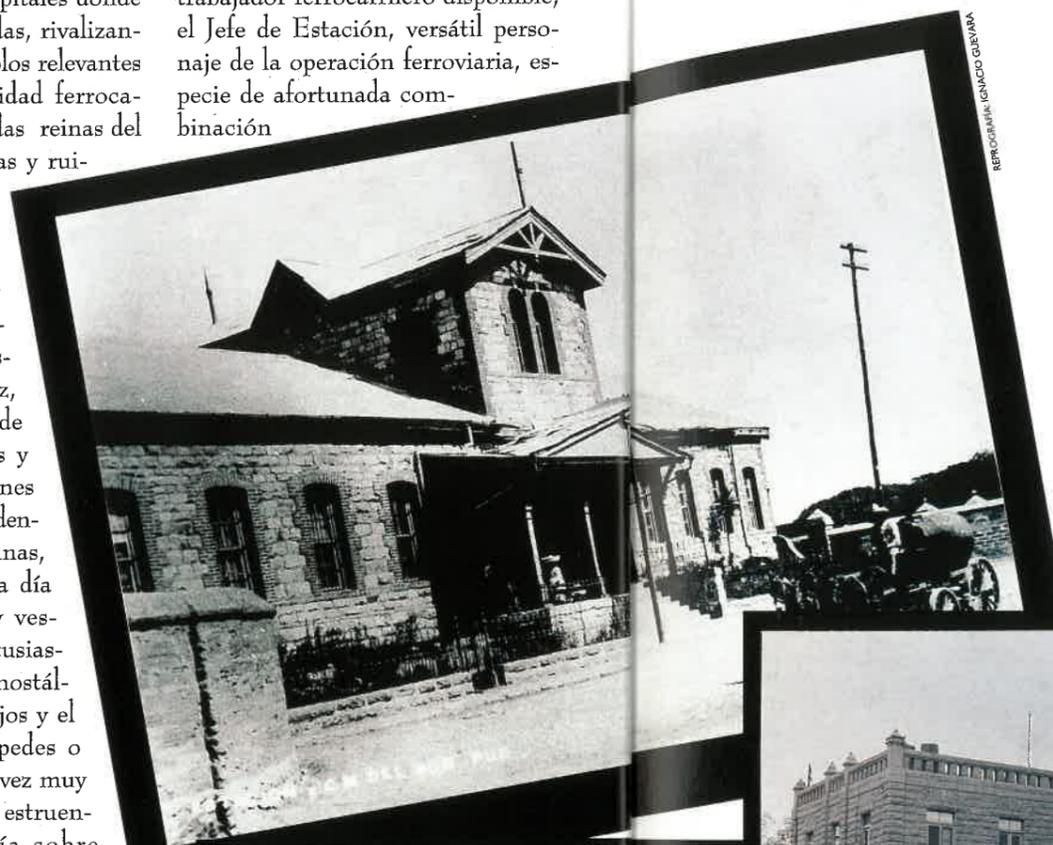
Así, un texto español de 1875 sobre ferrocarriles define a una estación como "(...) el punto de los caminos de hierro en que se detienen los convoyes, y por ampliación al conjunto de edificios y locales que hace necesario en cada punto de parada el servicio del camino, y principalmente el edificio en que se hallan situadas las oficinas, las salas y el andén de viajero (...)".

Con sobriedad y contundencia, el Reglamento de Transportes de FNM en su edición de 1976 la describe así: "un lugar designado en el horario con determinado nombre". Sin embargo, y al margen de sus contenidos utilitarios u operativos, las

estaciones de la red ferroviaria nacional han representado un lugar común en la vida cotidiana de los pueblos, ciudades y capitales donde se encuentran instaladas, rivalizando, a manera de símbolos relevantes de la cultura e identidad ferroviarias, con las llamadas reinas del camino, las gigantescas y ruidosas locomotoras, de vapor o diesel, a las que los propios rieleros llamaban por lo general con nombres femeninos, correspondientes a la actriz, bailarina o cantante de moda. Los moradores y vecinos de las estaciones seguramente también identificaban a esas máquinas, mirándolas pasar cada día desde sus ventanas y vestíbulos, no sin el entusiasmo de los niños, la nostálgica mirada de los viejos y el asombro de los huéspedes o parientes de visita, tal vez muy poco habituados a los estruendos de la tecnología sobre rieles.

La condición emblemática y como referente especial que adquirieron esos lugares, a partir de su identificación e inserción en una comunidad, les fue otorgado también por la diversidad de servicios que prestaron y por la influencia y jerarquía ejercida por el personal a cargo de la operación y cuidado de las instalaciones. De esta forma, una estación, por más modesta que fuera, ofrecía a los habitantes viajes regulares hacia regiones circunvecinas, la transportación de productos locales, el acceso de aquéllos procedentes de otras comarcas, y la

certeza de que de día o de noche el inmueble era resguardado por el más conocido, y a veces el único trabajador ferroviario disponible, el Jefe de Estación, versátil personaje de la operación ferroviaria, especie de afortunada combinación



ESTACIÓN YA DESAPARECIDA DEL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR EN LA CIUDAD DE PUEBLA. FOTOTECA MNFM.

ESTACIÓN DEL RAMAL DE PACHUCA DEL FERROCARRIL MEXICANO. EN PRIMER PLANO UN "TREN DE MULTAS" DE SERVICIO URBANO. FOTOTECA MNFM.

ESTACIÓN DE MAMPOSTERÍA EN LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSÍ. FOTOTECA MNFM.



de administrador, centinela, despachador, ingeniero de transportes, telegrafista y otras virtudes que la experiencia en el oficio le fueron proporcionando para cumplir con su deber, y de paso ganarse el reconocimiento de su entorno social más inmediato, aquél en el que se encontraba su amada y consentida princesa del camino.

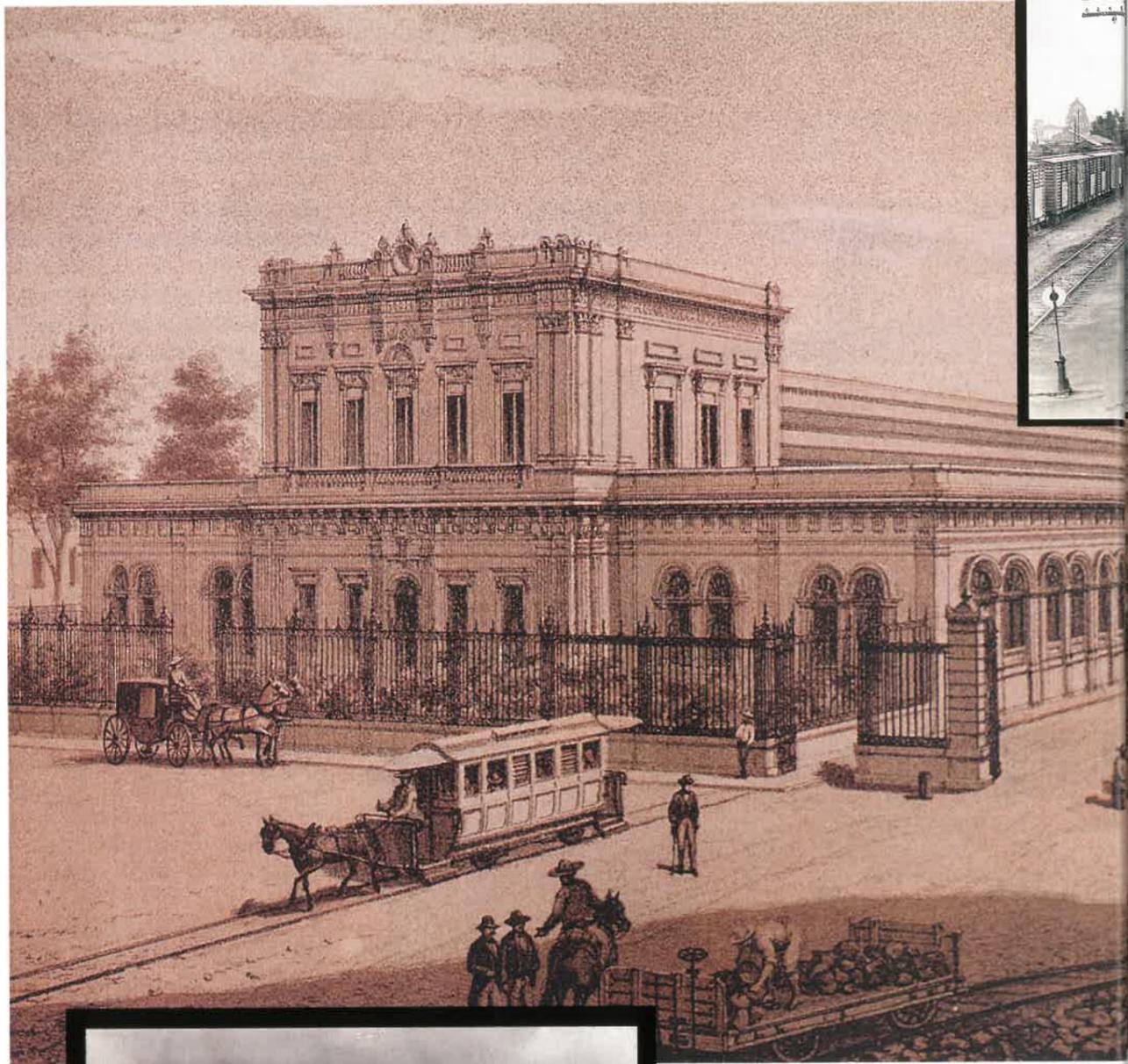
## Un paseo por los rieles

La construcción acelerada de vías férreas en nuestro país tuvo lugar en el Porfiriato (1876-1911), cuando el proyecto nacional en turno estableció la prioridad del enlace económico con el mercado norteamericano, considerándolo como el destino más urgente y deseable en los contextos que planteaba la modernidad capitalista decimonónica. En ese período se otorgaron importantes concesiones a compañías extranjeras del ramo, que incorporaron aquellos elementos constructivos e instrumentos financieros, así como los sistemas de operación técnica que conocían y dominaban ampliamente.

Por eso los estilos arquitectónicos predominantes en las estaciones mexicanas presentan la influencia de los concesionarios que las construyeron, combinándose con materiales propios de las regiones en las que fueron levantadas.

Así, por ejemplo, la disposición espacial mínima de una estación comprendía una sala de espera como área principal, la sección de venta de boletos que a la vez podía funcionar como oficina, la bodega de carga y expés, y las habitaciones para el Jefe de Estación y su familia.

En los complejos ferroviarios de



REPROGRAFÍA IGNACIO GUEVARA



REPROGRAFÍA JORGE RODRÍGUEZ ALMANZA



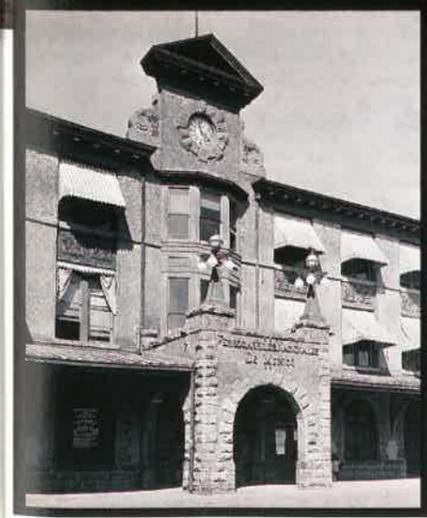
REPROGRAFÍA IGNACIO GUEVARA

▲ ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE VERACRUZ. TOMADO DE ÁLBUM MEXICANO, COLECCIÓN DE PAISAJES, MONUMENTOS, COSTUMBRES Y CIUDADES PRINCIPALES DE LA REPÚBLICA. LITOGRAFADOS POR: C. CASTRO; A. GALLICE; M. MOHAR; E. PÉREZ Y J. ÁLVAREZ. ANTIGUA LITOGRAFÍA DEBRAY SUCS. C. MONTAURIOL. MÉXICO. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

▲ PATIOS Y BODEGA DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA EN LA CIUDAD DE MÉXICO. AL FONDO A LA IZQUIERDA EL MONUMENTO A LA REVOLUCIÓN EN CONSTRUCCIÓN. A LA DERECHA EL MUSEO DE HISTORIA NATURAL EL CHOPO. CA. 1926. FOTOTECA MNFM.

▲ ESTACIÓN COLONIA, EN LA CIUDAD DE MÉXICO, UNA DE LAS TANTAS DESAPARECIDAS, CERCANA AL HOSPITAL DEL MISMO NOMBRE. FOTOTECA MNFM.

▲ ESTACIÓN DEL COMPLEJO FERROVIARIO DE AGUASCALIENTES, EL MÁS GRANDE DE AMÉRICA LATINA. FOTOTECA MNFM.



REPROGRAFÍA IGNACIO GUEVARA

importancia, situados en las capitales de los estados o en las grandes ciudades, los edificios podían ser de hasta dos plantas, con amplias plazoletas, andenes, patios, bodegas y talleres, de marcado estilo neoclásico, francés, inglés o americano, como las de los antiguos Ferrocarril Nacional en Querétaro, Guanajuato, Toluca; las del Central en Aguascalientes, San Luis Potosí, Guadalajara; o las del Mexicano en Puebla y Veracruz.

Además las estaciones de esta clase contaban con una amplia gama de servicios estipulados en los reglamentos de la materia: debían ofrecer amplias y funcionales instalaciones, letreros legibles con el nombre correspondiente, reloj con la hora exacta, una fonda, salas de espera de primera y segunda clases, oficinas para el Jefe de Estación, venta de boletos, despacho de trenes, telégrafo y, en los andenes y patios, semáforos, campanas, silbatos y postes adaptados para un correcto sistema de señales acústicas, luminosas y visuales, respectivamente.

Un auténtico ejército de trabajadores hacía posible el funcionamiento diario de aquellos complejos ferroviarios, conjugando esfuerzos, especialidades y talentos. A la cabeza, los superintendentes de cada división laboral, en seguida los despachadores, telegrafistas y operadores de trenes, unidos a oficinistas, mecánicos, talleristas y operarios, complementándose con maquinistas, conductores, patieros, almacenistas, oficiales, garroteros, estibadores y maleteros, entre muchos más.

Las relaciones sociales que se establecieron en las estaciones, enmarcadas por la naturaleza y com-

plejidad del medio laboral ferroviario, pronto rebasaron el entorno gremial de su origen expandiéndose hacia otros sectores y ramas industriales, e incorporándose a través de expresiones lingüísticas, coloniales, formas de comportamiento e identidad colectivas. Las locomotoras, los nombres, ubicación y características de las estaciones, los instrumentos y procesos de trabajo, y hasta la indumentaria fueron consagrándose como signos, ritos y símbolos propios de un sector dinámico y combativo del proletariado mexicano. El imaginario popular retomó del gremio aquellos códigos que le resultaban más atractivos, reproduciéndolos en frases, imágenes y recreaciones de la realidad, de los que existen variados y hasta clásicos testimonios de dominio público y transmisión generacional.

*El otro patrimonio, desconocido e ignorado*

La concepción más generalizada y predominante que se tiene del patrimonio cultural de la nación parece negarle la importancia, protección y valoración social suficientes a las estaciones, talleres, infraestructura y demás instalaciones ferroviarias distribuidas a lo largo y ancho del país.

Es cierto que la legislación vigente contempla la protección de aquellos inmuebles que datan de la época prehispánica y hasta las primeras tres o cuatro décadas del presente siglo, aunque con los generados por los ferrocarriles no existen las especificaciones suficientes para considerarlos en el mismo rango que una zona arqueológica, una

catedral, un convento o un antiguo barrio colonial.

Tal vez esa carencia provenga del carácter funcional y operativo que a simple vista parecen tener esas instalaciones, a las que se debe renovar, ampliar o readaptar de acuerdo a los nuevos requerimientos de los sistemas de transportación multimodal, que desde hace dos décadas, por lo menos, permiten el enlace comercial entre mercados continentales de importación y exportación. El crecimiento acelerado y caótico de las ciudades donde existen complejos ferroviarios de gran tamaño, las convierte en manzanas de la discordia y en algo así como codiciados objetos del deseo y la planeación urbana, que reposan a la sombra de frondosas alamedas presupestales.

Las amenazas, ignorancia y atentados contra el patrimonio ferroviario de México no sólo provienen de factores externos, aunque relacionados de una u otra manera con él; también algunos integrantes del medio, en nombre de derechos y prerrogativas casi hereditarias, se adjudican la posesión de inmuebles y sitios de importancia artística, cultural e histórica creados por los ferrocarriles en su poco más que centenaria trayectoria por los caminos nacionales. Y qué decir del saqueo, desmantelamiento y abusos de todo tipo del que son presa fácil las estaciones y la infraestructura de rutas en las que se ha suspendido el servicio regular de trenes, así como la degradación, deterioro y pérdida casi total de construcciones realizadas en originales estilos y con materiales propios o únicos de la región que les brindó asentamiento. Así ocurrió en distintas épocas con las estaciones y complejos ferrovia-

rios de Buenavista, Colonia y San Lázaro en la gran metrópoli mexicana. Y en el curso de este siglo con las de los ferrocarriles Interocéánico y Mexicano del Sur en la ciudad de Puebla, sólo por mencionar algunos casos tan irremediables como absurdos e injustificables, en cuanto a lo que se refiere a la destrucción absurda del patrimonio edificado

Es urgente renovar el marco legislativo de protección, cuidado, estudio y valoración del patrimonio cultural, con el objetivo de actualizar sus concepciones, reglamentos y disposiciones más generales, para lograr una protección más efectiva de esos testimonios que, sin exagerar, integran otra vertiente patrimonial situada especial y cronológicamente en la transición de la época posindependiente y la consolidación del modelo capitalista industrial en el país que necesitó, como condición innegable para su predominio, de un moderno sistema de transportes encabezado y sostenido por los ferrocarriles.

Aquí los esfuerzos gubernamentales y civiles pueden hallar aún más coincidencias oportunas, imaginativas y originales, que se traduzcan en acciones concretas, efectivas de rescate, conservación y usos alternativos de las estaciones y de otros inmuebles afines, tal y como está ocurriendo ya en varias entidades, municipios y comunidades. No sería ocioso avanzar de tal modo en una discusión acerca de esta problemática, con el propósito de generar un capítulo legislativo especial para el patrimonio en cuestión, a fin de reconocer, salvaguardar, difundir y reintegrar los bienes inmuebles, muebles y grupos documentales de los ferrocarriles a sus custodios, es-

tudiosos, aficionados y admiradores académicos, individuos o asociaciones distintas.

Por supuesto que el llamado patrimonio intangible, ése que se manifiesta, reproduce y renueva con el pulso de la vida, el contacto humano y el intercambio social, merece un lugar, un reconocimiento y una oportunidad tan amplios como los que se buscan para las evidencias materiales más destacadas e inmediatas.

Mientras tanto, es oportuno recordar que a pesar de la disminución en el servicio de transporte de pasajeros, y su consagración casi obligada como sitios para el manejo de cargas diversas, buena parte de nuestras estaciones siguen siendo espacios vivos, auténticas puertas de las novedades, los contrastes, los cambios, las oportunidades. Donde la nostalgia y los tiempos ultramodernos se encuentran, entrelazan, contradicen y prosiguen sus caminos en la dirección que han llevado los ferrocarriles desde sus orígenes mexicanos: la de búsqueda y exploración de rutas alternas hacia realidades heterogéneas.



CARLOS EDUARDO BENÍTEZ SUÁREZ, HISTORIADOR POR LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA. ACTUALMENTE ES EL RESPONSABLE DE LA UNIDAD DE SERVICIOS EDUCATIVOS Y EXTENSIÓN DEL MNFM.

**BIBLIOGRAFÍA:**  
CAMINOS DE HIERRO. MÉXICO, SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO; 1996.  
EBERGENYI MAGALONI, INGRID EDISSA. PRIMERA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DEL SINDICALISMO FERROCARRILERO EN MÉXICO 1917-1936. MÉXICO, INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA (CUADERNOS DE TRABAJO NO. 49); 1986.  
LOS FERROCARRILES DE MÉXICO (1837-1987). MÉXICO, FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO; 1987.  
DE LAS ESTACIONES. MÉXICO, SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. MNFM; 1995.



GARCÉS, VICENTE Y JOSÉ GONZÁLEZ ÁLVAREZ. DICCIONARIO RAZONADO, LEGISLATIVO Y PRÁCTICO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES BAJO LOS ASPECTOS LEGAL, TÉCNICO, ADMINISTRATIVO Y COMERCIAL DE LOS MISMOS. MADRID, IMPRENTA DE CAMPUZANO HERMANOS; 1875, 2A. ED.  
REGLAMENTO DE TRANSPORTES. MÉXICO, FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO; 1976.  
YANES RIZO, EMMA. LOS DÍAS DEL VAPOR. MÉXICO, CONACULTA/INAH/MNFM; 1994.

OFICINA, TAQUILLA Y ANDENES PARA PASAJEROS DE LA ESTACIÓN DE GUADALAJARA, CA. 1930. FOTOTECA MNFM.

ESTACIÓN LA SOLEDAD. TOMADO DE ÁLBUM MEXICANO, COLECCIÓN DE PAISAJES, MONUMENTOS, COSTUMBRES Y CIUDADES PRINCIPALES DE LA REPUBLICA. LITOGRAFIADOS POR: C. CASTRO; A. GALLICE; M. MOHAR; E. PÉREZ Y J. ÁLVAREZ. ANTIGUA LITOGRAFÍA DEBRAY SUCS. C. MONTAURIOL. MÉXICO. COL. BIBLIOTECA DE ARTE MEXICANO RICARDO PÉREZ ESCAMILLA.

