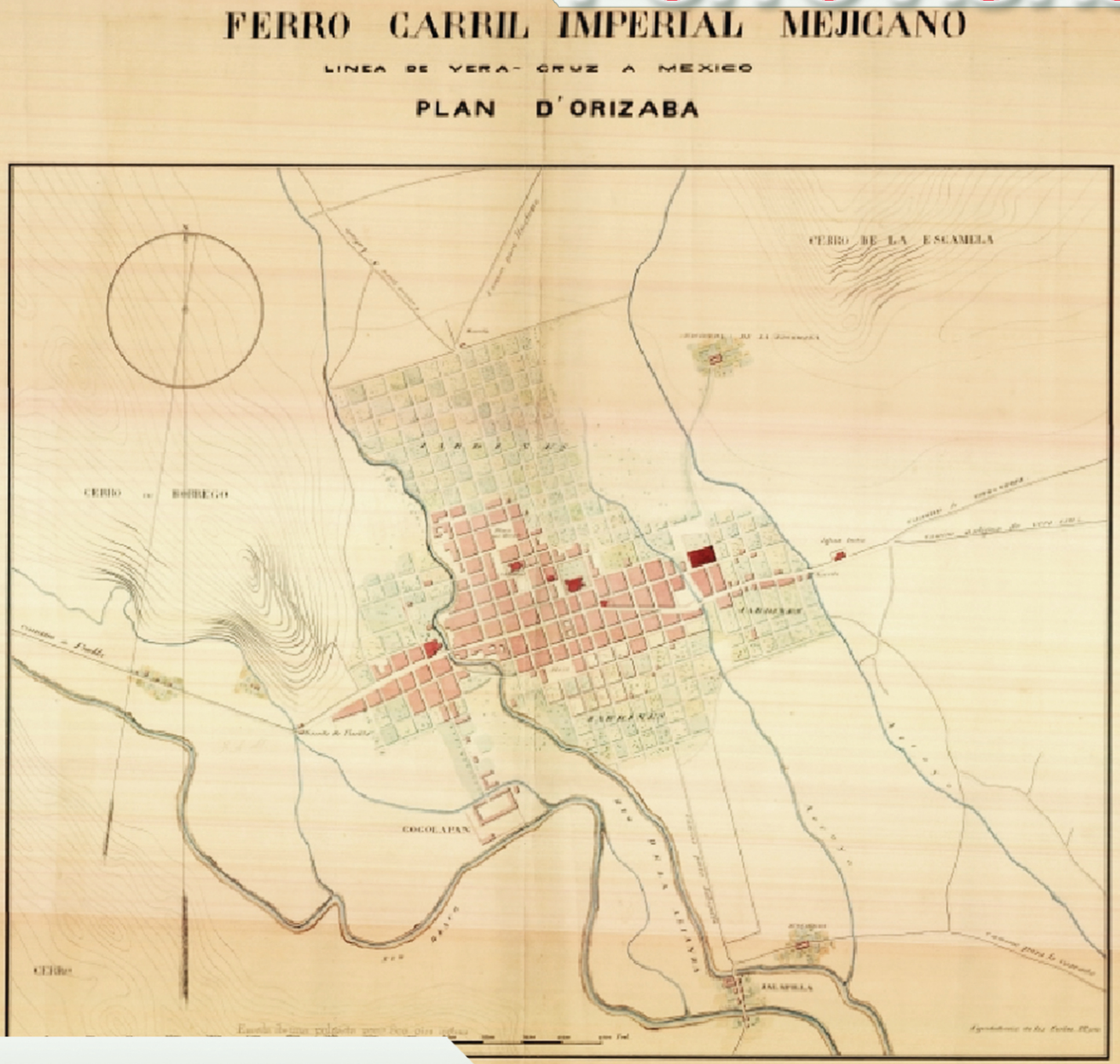
Revista Digital, mayo-agosto de 2009, núm. 08

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



Estaciones
"Las estrategias de la modernidad: el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el istmo veracruzano"

Cruce de caminos
Cine y ferrocarril en Durango

Tierra ferroviaria
De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México

• Portada

ÍNDICE

• Presentación

• Estaciones
“Las estrategias de la modernidad: el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el istmo veracruzano”.
María de los Ángeles Saraiba Russell

Estudio sobre los ferrocarriles entre Guadalajara, Las Truchas y Saltillo.
Ingenieros Francisco M. Togno y *Vicente Guerrero y Gama*

Redes globales e integración territorial de los puertos mexicanos.
Carlos Martner Peyrelongue

• Cruce de caminos
Cine y ferrocarril en Durango.
Pedro Raigosa Reyna

• Tierra ferroviaria
De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México.
Covadonga Vélez Rocha

• Silbatos y palabras
Corrido: La división de Oaxaca.
Elio Vargas Espinosa

Imágenes del puerto

Imágenes de accidentes ferroviarios

• Vida ferrocarrilera
Entrevista a don Salvador Zarco.

• Archivos documentales y de bienes
Archivo histórico
Biblioteca especializada
Fototeca
Planoteca
Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
Curaduría de Colecciones

Foto de portada:
Plano de la ciudad de Orizaba, Ferrocarril Imperial Mexicano *ca.* 1865. Fondo Orizaba, Planoteca, Conaculta/ CNPPCF/Cedif.

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

Presentación

En estos tiempos en que los mexicanos recordamos y celebramos dos gestas fundamentales para nuestra historia, como son la Independencia y la Revolución, creemos que es importante abrir un espacio para reflexionar también acerca de nuestro patrimonio cultural, en el caso que más nos concierne, el que tiene que ver con los ferrocarriles.

Es indudable que son muchas las acciones que se tienen que planear y ejecutar para preservar los bienes que dan sentido a los ferrocarrileros mexicanos, pero no debemos hacerlo como entidades solas sino en concordancia con la gran comunidad de hombres y mujeres que encontraron significación a su vida en el quehacer ferrocarrilero.

Parte fundamental del compromiso de preservar el patrimonio cultural tiene que ver con la divulgación de los temas relacionados con el ferrocarril, y por eso mismo procuramos que en cada número de *Mirada Ferroviaria* el lector encuentre artículos encaminados a entender la cultura ferrocarrilera.

En esta ocasión son tres los artículos que componen la sección Estaciones. El primero de ellos: "Las estrategias de la modernidad: el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el istmo veracruzano", proviene de la pluma de María de los Ángeles Saraiba, quien describe cómo el istmo veracruzano se convirtió en un importante enclave económico y polo de atracción laboral gracias al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. La autora nos narra cómo algunos poblados se configuraron y reconfiguraron a partir de su situación estratégica y a las necesidades de la época. El segundo artículo que integra esta sección es, en realidad, la transcripción de una parte del proyecto "Estudio sobre por los ferrocarriles entre Guadalajara: Las Truchas y Saltillo", que fue presentado en 1970 los ingenieros Francisco Manuel Togno y Vicente Guerrero, y es interesante porque habla de una ruta que hasta nuestros días ha tenido gran importancia para el transporte ferroviario mexicano, ya que conecta al occidente con las regiones central, del noreste y fronteriza del país.

La tercera colaboración de esta sección la debemos al investigador Carlos Martner, del Instituto Mexicano del Transporte, quien nos presenta el interesante artículo "Redes globales e integración territorial de los puertos mexicanos", en el que analiza el proceso de reestructuración y modernización de los puertos mexicanos y las acciones encaminadas a su integración al sistema portuario mundial.

En la sección Tierra Ferroviaria, Covadonga Vélez nos presenta el artículo "De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México" con el que nos acerca a la cultura ferrocarrilera de varias regiones del país a través de los sabores, de la comida que se expendía y consumía en las estaciones de ferrocarril.

La sección Cruce de Caminos cuenta con la colaboración de Pedro Raigosa, quien en el artículo "Cine y ferrocarril en Durango" nos describe la interesante relación de este estado con el cine, y nos expone la hipótesis de que en algunas ocasiones los sucesos cinematográficos pueden marcar la vida real. En ese sentido será que nos narre el des-

tino de los trabajadores del túnel 6, de la ruta ferroviaria Durango-Mazatlán, mediante la película del mismo nombre.

La sección Silbatos y Palabras está compuesta por varias colaboraciones: la primera es un corrido de Elio Vargas Espinosa en el que nos transporta por la ruta ferroviaria principal de la División Oaxaca, el antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur, el cual conectaba a la ciudad de Puebla con la de Oaxaca, atravesando por varias localidades de la región mixteca hasta arribar a los valles centrales oaxaqueños.

El lector también encontrará aquí dos ensayos gráficos, el primero es "Imágenes del puerto" que da cuenta de casi cien años de vida de Veracruz, a partir de un grupo de planos que van desde 1849 hasta 1946, y el segundo "Imágenes de accidentes ferroviarios" en el que exponemos dos croquis que se levantaron como parte de la investigación que se realizaba para deslindar responsabilidades en estos percances que causaban pérdidas en vidas humanas y recursos materiales.

Los relatos de vida de los hombres y mujeres del ferrocarril son una importante fuente de investigación, por eso en Vida Ferrocarrilera presentamos la transcripción de la primera parte de la entrevista realizada a Salvador Zarco, trabajador ferrocarrilero jubilado que tiene mucho que contar sobre la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y el sindicato ferrocarrilero.

Una de las grandes fortalezas del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero son sus colecciones de bienes documentales, de equipo rodante y de objetos que fueron marcados por el trabajo de cientos de trabajadores del ferrocarril. En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones presentamos pequeñas muestras de los registros de estos bienes del patrimonio material ferrocarrilero que nuestra institución preserva y estudia.

El proceso de comunicación se torna más enriquecedor cuando se da la retroalimentación, por lo que en este sentido extendemos una invitación para que nos envíen sus opiniones, dudas, observaciones, críticas y reflexiones a nuestra dirección electrónica cedif1@yahoo.com.mx.

Stella Cuéllar
Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales / CEDIF

Las estrategias de la modernidad:
el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el istmo veracruzano[1]

María de los Ángeles Saraiba Russell

A principios del decenio de 1890 los vecinos y el comercio establecidos en Minatitlán enviaron una carta a Porfirio Díaz en la que proponían al vencedor de la batalla del 2 de abril que la línea de ferrocarril que uniría el Atlántico con el Pacífico pasara por la cabecera cantonal, algo no previsto en la traza efectuada hasta ese momento. En un esfuerzo por atraer los trabajos ferrocarrileros se comprometían a correr con los gastos que dicha "desviación" implicara, todo con tal de figurar en la ruta del progreso.[1] La respuesta fue un no rotundo por parte de la administración del ferrocarril y por lo mismo Minatitlán, cabecera del cantón del mismo nombre, quedó excluida de las labores ferroviarias, lo que favoreció la inmigración de comerciantes y trabajadores hacia los nuevos centros de interés, como Coatzacoalcos, Chinameca y Jáltipan, puntos por los que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec atravesaba.

El vivo interés de ciertos grupos sociales por formar parte de una de las empresas más ambiciosas del México decimonónico nos conduce a estudiar la manera en que la construcción del ferrocarril modificó el panorama del sur de Veracruz a finales del siglo XIX y principios del XX, así como su impacto local y regional.

En las siguientes páginas describiré la forma en que la vía férrea operó en el panorama veracruzano durante y después de su construcción. Para llevar a cabo esta exposición comenzaré por delimitar la zona

1 El jefe político José María Rodríguez se quejaba de esta situación de la manera siguiente: "Sin embargo, esta interesante obra hubiera sido en mi humilde concepto de mejores resultados, tanto para esta cabecera como para la misma empresa, si haciendo abstracción de intereses particulares se hubiese hecho partir la referida vía de este lugar, pues los pantanos porque atraviesa entre Coatzacoalcos y Jáltipan, y la escasez de balaste pedregoso para afirmar el terraplén, hacen un poco peligroso, o expuesto el tránsito entre los referidos puntos y originarán mayores gastos a dicha empresa". José María Rodríguez, "Memoria que rinde el jefe político del cantón de Minatitlán al C. gobernador del estado de Veracruz. 11 de julio de 1890", en Soledad García Morales y José Velasco Toro, coords., *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista. 1883-1911*, p. 174.

de estudio y su situación en el momento de la llegada de los trabajos del ferrocarril. Después haré referencia a los trabajos ferrocarrileros emprendidos en la zona a principios de siglo, para culminar con un esbozo del impacto demográfico, económico y social que dicho proyecto contrajo.

El istmo veracruzano puede definirse a partir de dos elementos: el primero de carácter natural y el segundo producto de los intereses políticos y económicos que durante el convulso siglo XIX trataron de aprovechar su ubicación estratégica.

Respecto al primer elemento, uno de sus aspectos característicos es el río Coatzacoalcos, vía de comunicación creadora y recreadora de espacios durante el siglo XIX y principios del XX. Con una extensión de 29 800 kilómetros cuadrados, nace en la sierra Atravesada, en pleno territorio oaxaqueño, a más de 2 000 metros sobre el nivel del mar. Unos kilómetros después de Santa María Chimalapa recibe el nombre de río del Corte. A partir de su confluencia con el Jaltepec sale de las zonas montañosas de Oaxaca, penetra en territorio veracruzano, sigue su curso hacia el noreste para desembocar en el Golfo de México por la barra del Coatzacoalcos y deja tras de sí numerosos arroyos y afluentes.[2]

Separado de Acayucan en 1857, el cantón de Minatitlán fue durante muchos años una zona de límites imprecisos, olvidada por el resto del estado, cuya razón de ser se justificaba en gran parte por los poblados segregados al cantón de Acayucan, como Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca. Sin embargo, desde 1823 se habían creado pequeños asentamientos como Minatitlán, Hidalgotitlán y Almagres, en pie gracias al tráfico de madera efectuado en sus bosques, lo que ocasionó que desde épocas tempranas la futura cabecera del cantón contara con agentes consulares de Estados Unidos e Inglaterra. A fines del siglo XIX esta presencia aumentó con representantes de Alemania, España, Noruega y Suecia.

Con el tiempo la explotación maderera dio paso al establecimiento de "bodegones" o "tiendas mixtas", dedicados a la venta de trozas de madera de caoba y cedro, arroz, frijoles, lentejas, café, cacao, maíz, sal, harina, petróleo, manteca, aguardiente, vinos y licores, propiedad de no pocos extranjeros.[3] Aparejado a esto, poblaciones como Jaltipan, Chinameca y Cosoleacaque poseían una economía dedicada a la agricultura en pequeña escala (maíz, algodón, ixtle y tabaco) y a la ganadería, en la que en ciertas regiones destacaban grandes extensiones de terrenos dedicados al pastoreo.[4]

Éste es el panorama que la zona presentaba a principios de los años ochenta, decenio en que los diversos proyectos por unir los dos océanos finalmente se concretaron. El entonces llamado cantón de Minatitlán poseía 15 467 habitantes repartidos en 11 pueblos (Cosoleacaque, Chinameca, Hidalgotitlán, Ixhuatlán, Jáltipan, Minatitlán, Minzapan, Moloacán, Oteapan, Pajapan y Zaragoza) y 27 congregaciones.[5]

En lo que se refiere a los trabajos de construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, a partir de 1842, año en que se expidió el decreto que concedía un privilegio exclusivo a José de Garay, los intentos por establecer una vía de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico habían fallado. De hecho, entre 1842 y 1894, cuando el primer ferrocarril se terminó, más de 10 concesionarios y una cantidad mayor de contratistas, ingenieros y especuladores estuvieron implicados en las varias etapas por las que atravesó la ruta ferroviaria, que hasta 1880 seguía sin construirse.[6]

La compañía dirigida por Edward Learned fue la encargada de iniciar lo que podría considerarse la primera fase de los trabajos ferrocarrileros, que va de 1880 a 1894. Durante ella se trazó la ruta a seguir, cuyo punto de partida se fijó en Coatzacoalcos —sitio en el que el poderoso río del mismo nombre y el Golfo de México convergían—, una zona olvidada, insalubre y poco habitada.

Esta compañía fracasó a pesar de los esfuerzos desplegados, por lo que el gobierno mexicano se vio en la necesidad de extender nuevos permisos de construcción hasta que las obras del ferrocarril quedaron en manos de la nación en 1892. De esta forma, y con la ayuda de contratistas, se intentó sacar a flote un proyecto que parecía destinado al fracaso. Después

2 Alfonso Luis Velasco, *Geografía y estadística de la República Mexicana*, pp. 19-20; Luis Pérez Milicua, *Veracruz. Reseña geográfica y estadística*.

3 Abel R. Pérez, *Minatitlán y otros tópicos literarios de interés general*, pp. 37-39, 49-50 y 55-61.

4 De hecho, una de las características del istmo durante el siglo XIX la constituyeron las grandes extensiones de terrenos "sin dueño" o baldías, que fueron adjudicadas a numerosos particulares en detrimento de no pocas comunidades nativas. Véase Carmen Blázquez, comp., *Veracruz. Informe de sus gobernadores*, t. I, pp. 441-444; José María Iglesias, "Estadística del estado libre y soberano de Veracruz. Cuaderno Segundo, que comprende los departamentos de Acayucan y Xalapa", en Carmen Blázquez, comp., *op. cit.*, pp. 61-99.

5 Según el censo de 1878. Véase Carmen Blázquez, comp., *op. cit.*, t. III.

6 Paul Garner, "La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)", en Romana Falcón y Raymond Buve, comps., *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente*, pp. 105-109.

de numerosos contratiempos técnicos y monetarios, los 309 kilómetros que comprendía la vía férrea fueron inaugurados en 1894. No obstante, ésta dejaba mucho que desear, por lo que aún se requería el concurso de empresarios capaces de subsanar los defectos de la fallida construcción.

Weetman Pearson, personaje cuya fama y fortuna estuvo íntimamente ligada al Istmo de Tehuantepec, representaba al contratista moderno que el régimen necesitaba. Su compañía, la Pearson & Son Limited, dedicada a la construcción de obras públicas, bienes raíces, energía eléctrica y petróleo, operaba en diversas partes del mundo (Estados Unidos, España, China, Egipto y el Caribe), por lo que llamó la atención de Porfirio Díaz, quien le ofreció que se encargara de las obras del gran canal de desagüe del Valle de México en 1889. El prestigio de Pearson creció; en 1895 se le adjudicó la reconstrucción del puerto de Veracruz y en 1896, la terminación de las obras del Ferrocarril de Tehuantepec.

Para 1905 la línea estaba configurada de la siguiente manera: punto inicial, Coatzacoalcos, en el cantón de Minatitlán, con las estaciones Limones, Chinameca y Jáltipan; en el cantón de Acayucan penetraba a través de Ojapa, Almagres, Juile, Medias Aguas y Tortugas. Volvía a entrar al cantón de Minatitlán en Naranjos, Santa Lucrecia, Los Muertos, Ubero y La Puerta. De ahí se internaba en Oaxaca, en la parte correspondiente al distrito de Juchitán, tocando Palomares, Mogoñé, Rincón Antonio, Lagunas, Chivela, Río Verde y San Jerónimo. En el distrito de Tehuantepec penetraba por Comitancillo, Tehuantepec, Santa Cruz y Salina Cruz, la estación terminal.[7]

México era el orgullo de Latinoamérica por la apertura del ferrocarril y ello producía un notable optimismo en cuanto al futuro del comercio mundial. Después de numerosas vicisitudes y como corolario de un régimen que era ejemplo de paz y prosperidad ante el mundo, el 23 de enero de 1907 se declaró oficialmente inaugurada la vía transístmica en Salina Cruz. El presidente Porfirio Díaz, acompañado en todo momento por Pearson, fue el encargado de colocar los sellos a las mercancías que estaban listas para ser transportadas por el ferrocarril hacia Coatzacoalcos, donde ya las esperaba otro navío que las conduciría hacia el Atlántico. EL primer navío que desembarcó sus productos (12 000 toneladas de azúcar) fue el Arizonian. Del lado del Golfo arribó el Luckenbach, con 7 000 toneladas de viguetas cuyo destino final era San Francisco. Se esperaba la corrida diaria de diez trenes de carga y dos de pasajeros. Para asegurar esto, la compañía Pearson había adquirido en 1905 el control de la American Hawaiian Steamship Co., una línea naviera que proporcionaba el servicio de Nueva York a Hawai por la vía de Tehuantepec y San Francisco. Con el tiempo cerca de once empresas navieras utilizaban el istmo para llevar y traer carga no sólo a Estados Unidos, sino también hacia Canadá, Alaska y Europa.[8]

Como ya se reseñó al principio de este trabajo, la villa de Minatitlán no fue tomada en cuenta para la realización de este proyecto. Por el contrario, la traza del ferrocarril, que partía de Coatzacoalcos, se orientaba hacia Jaltipan. Hasta ese entonces la cabecera cantonal había fungido como sede de la aduana marítima y era tanto un poblado "clave" para los explotadores de madera como ruta de paso del comercio interregional que se dirigía a Tabasco, Chiapas y Oaxaca por los numerosos afluentes del Coatzacoalcos. Por esta razón no pocos comerciantes de la zona cuestionaban la razón de su exclusión de la futura vida comercial. La explicación podría encontrarse en el hecho de que para llegar a este lugar debía pasarse por una serie de pantanos que lo hacían casi inaccesible por tierra, además de que la zona de Jaltipan-Chinameca se encontraba más poblada. Ante esto, la cabecera del cantón tuvo que conformarse con seguir siendo el asiento de los poderes públicos. La población que no se dedicaba a la burocracia emigró hacia los campamentos de Coatzacoalcos, Chinameca y Jáltipan, mientras que los comerciantes crecidos al amparo de la explotación maderera se adecuaron a los nuevos tiempos y se establecieron en el naciente Coatzacoalcos, donde desarrollaron pingües negocios con la compañía del ferrocarril para abastecer los campamentos de trabajo. El resto de la población minatitleca se concentró en las plantaciones establecidas río arriba o, en su defecto, esperó la llegada de tiempos mejores. No obstante, en 1900 su población alcanzaba los 6 126 habitantes.

El puerto de Coatzacoalcos, por su parte, representa la situación inversa. Creado ex profeso para las obras del ferrocarril en los años ochenta, a principios de siglo ya contaba con una población de 4 487 habitantes, cifra bastante significativa para un asentamiento que tenía poco tiempo de creación. Sus inicios no fueron fáciles a causa de las frecuentes epidemias de fiebre amarilla que lo azotaban. La situación cambió poco a poco y se establecieron prácticos de mar, carpinteros, comerciantes y marinos provenientes de Chi-

7 El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en *El País*. México, jueves 26 de enero de 1905, primera plana.

8 AGN, SCOP, FNT, vol. 2/182-1, ff. 16-18; vol. 2/277-, ff. 24-25.

nameca, Ixhuatlán, Tehuantepec, Pajapan, Poza Rica y Tabasco.[9] En paralelo, la compañía estableció modernos talleres, lo que aumentó su importancia y atrajo a numerosos trabajadores; al mismo tiempo se procedió al arreglo del fundo legal, gracias al cual la población se edificó de una manera planeada.[10] La llegada de Pearson a la zona en 1901 determinó su desarrollo: se planeó la construcción de muelles, almacenes, talleres y oficinas ferrocarrileras. Inclusive llegó a considerarse la posibilidad de que el recién nombrado Puerto México pasara a formar parte de la federación, la que arrendaría a sus habitantes el uso del suelo.[11]

En un viaje efectuado al istmo en 1905, Porfirio Díaz se mostró admirado por la amplitud de las calles porteñas, las instalaciones del ferrocarril y el hospital de dicha compañía, así como por la proliferación de establecimientos mercantiles a las orillas del río.[12] El puerto de Coatzacoalcos era un hervidero de "agentes" encargados de proveer al ferrocarril y las plantaciones. De esta forma surgieron las casas comerciales de extranjeros como Pedro Ruiz, Alfonso Brunet, Joaquín Soler, Guillermo Weil, Emilio Frank y Federico Carpenter, quienes lo mismo eran cónsules de países extranjeros que hábiles negociantes en productos tan variados como hule, maquinaria, carbón, madera, pintura, puertas, cera, papel y timbres.[13] Un extranjero que visitó la región describe Coatzacoalcos como la mejor ciudad sobre la línea del Ferrocarril de Tehuantepec, con anchas calles de arena suelta y algunos miles de habitantes que vivían en casas de madera.[14] A fines de 1907 ya contaba con oficinas de correos y telégrafos, tres hoteles de propiedad española, una agencia del Banco Mercantil de Veracruz y numerosas casas de comercio establecidas a las orillas del río. En 1909, y gracias a las gestiones de la casa Pearson, la población disfrutó un apropiado sistema de drenaje y abastecimiento de agua potable. En unos cuantos años, lo que había sido un sitio insalubre se convirtió en una importante población cuya vida giraba en torno al ferrocarril y el comercio emanado del mismo,[15] por lo que en 1911 alcanzó la categoría de ciudad.

Coatzacoalcos se caracterizó por ser una entidad cuya población se dedicaba a los trabajos del puerto y ferrocarrileros, así como a la prestación de servicios. Aquí se encontraba la mayoría de los profesionistas y extranjeros, ya fueran empleados de la compañía Pearson o representantes consulares de los países que hacían negocios en el istmo. Asimismo existía un elevado número de comerciantes, dependientes y aprendices de las múltiples tiendas establecidas, lavanderas, tortilleras, "criados" y "sirvientes" [sic], todos ellos en busca de su lugar en el espacio recién creado por la modernidad.[16]

Por su parte, antiguos poblados de la región como Jáltipan, Cosoleacaque y Chinameca, continuaron dedicados a la agricultura y la ganadería, aunque su desarrollo fue mucho menor. Otro extranjero que viajó por esta parte del istmo la describió como un reducto de lo "exótico" frente al avance modernizador de la época.[17] A pesar de ello, el paso de la línea ferrocarrilera por Jáltipan y Chinameca revivió su actividad comercial y una parte de su población se dedicó a proveer las obras ferrocarrileras de productos alimenticios para las cuadrillas, caballos, mulas y pastura, cuando no del elemento humano.[18] Río arriba, hacia Oaxaca, aparecieron nuevos poblados como Columbia, Cuapiloloyita, Chalchijapan, La Oaxaqueña y Las Perlas, asiento de los trabajadores que laboraban en las plantaciones de los alrededores.

Para 1910 el cantón de Minatitlán tenía 46 270 habitantes repartidos en 13 municipalidades y 27 congregaciones, aunque la mayoría se concentraba en los poblados de Minatitlán, Coatzacoalcos, Jáltipan y Cosoleacaque. De hecho la cabecera del cantón poseía el mayor número de habitantes (8 921), a pesar de que su importancia económica apenas volvía a despuntar gracias al descubrimiento del petróleo. Coatzacoalcos

9 AGN, SCOP, vol. 2/757-1, ff. 65-70.

10 AGN, SCOP, FNT, 2/119-1, legajo 1; Marie France Prêvot-Schapira, *Pétrole et nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán*, pp. 36-41.

11 La obra más importante para el tráfico", en *El Imparcial*. México, jueves 23 de mayo de 1901, primera plana; "Coatzacoalcos", en *El Mundo Ilustrado*. México, 26 de mayo de 1901.

12 "El viaje del señor presidente", en *El Imparcial*. México, martes 31 de enero de 1905, primera plana.

13 AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 57.

14 Un inglés que visitó Coatzacoalcos en 1906 recogió las impresiones de la gente con respecto al lugar. Véase Vaquero, *Adventures in Search of a Form of Life in Hispanoamerica*, pp. 254-255.

15 CPD, legajo XXXIII, doctos. 001395, 001469; "Gacetilla", en *El Tiempo*. México, domingo 27 de enero de 1907, p. 2; "Viaje a Tehuantepec", en *Diario del Hogar*. México, martes 29 de enero de 1907, p. 2; "Formidable incendio en Puerto México", en *El Imparcial*. México, domingo 19 de enero de 1908, primera plana.

16 Reflejo de esta "modernidad" son las quejas por el alto costo de la vida en la zona, especialmente en el puerto. Véase "Istmo de Tehuantepec", en *El Tiempo*. México, domingo 24 de marzo de 1901, primera plana.

17 Lambert de Sainte Croix, "Once meses en México y Centroamérica", en *Gobierno del estado de Veracruz. Cien viajeros en Veracruz*, vol. VII, pp. 330-332.

18 AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 31; CPD, legajo XXXIV, doc. 018275, noviembre de 1909.

aparecía en segundo término, con 6 616 habitantes, seguido por Jáltipan con 6 488 y Cosoleacaque con 6 263. La mayor parte de la población creció aproximadamente 20 %. Minatitlán, Coatzacoalcos y Suchilapan fueron las excepciones. El primero aumentó 30 %, el segundo, 50 % y el tercero, 75 %.

El caso de Suchilapan también merece destacarse. Fundado a la llegada de las plantaciones extranjeras y las posteriores obras ferrocarrileras, se convirtió en un poderoso centro laboral y comercial en los límites con el estado de Oaxaca. Por esta razón, hacia 1910 poseía 3 415 habitantes, superando a antiguas poblaciones como Chinameca (3 224), Pajapan (3 408) y Oteapan (1 830).[19]

La estructura ocupacional estaba bastante diversificada: 30 954 personas conformaban la población económicamente activa del cantón, el triple de la existente en 1900. Aun cuando la agricultura era la actividad principal (12 469), la prestación de servicios (11 869) la seguía de cerca; en tercer lugar aparecían las labores artesanales (5 787), después el comercio (748) y por último las actividades profesionales (81).

La prestación de servicios a finales del porfiriato se encontraba plenamente desarrollada en Minatitlán y Coatzacoalcos. El crecimiento económico operado en la zona encuentra su reflejo en el predominio de esta actividad, sólo superada por la agricultura; no obstante, si tomamos en cuenta que una buena parte de ésta se daba mediante las plantaciones extranjeras, la estructura ocupacional creada a partir de las necesidades externas aumenta. En lo que se refiere a las actividades artesanales, encontramos lo mismo tejedores de palma que herreros, alfareros y hojalateros, jaboneros y albañiles, panaderos y plomeros, coheteros y electricistas, dentro de una amplia gama de actividades en las que tradición y modernidad iban de la mano.

Si bien la fiebre de construcción ferrocarrilera concluyó en 1907, los primeros años de auge del transporte de mercancías no aminoraron el crecimiento económico de la región. Por el contrario, el futuro promisorio al que parecía estar destinada esta porción del país, tanto en materia comercial como agrícola, aumentó la afluencia humana.

Por supuesto este crecimiento trajo consigo puntos "sombríos", como el enganche de trabajadores y el acaparamiento de tierras. Del primer caso podemos decir que por lo insalubre de la zona y las difíciles condiciones de trabajo, la mano de obra era escasa. Ante esta situación se recurrió al enganche o contrato de trabajadores con la ayuda de los jefes políticos, los que reclutaban hombres en los poblados de Jáltipan, Chinameca y Oluta. Con el tiempo se encomendó a contratistas la obtención de trabajadores en los estados del centro de la república. Como éstos no eran suficientes, se recurrió a su exportación y aquí las historias de malos tratos y condiciones de trabajo insoportables se vuelven la constante.

Por lo que concierne a los problemas por la tenencia de la tierra derivados del ferrocarril, observamos que la fiebre acaparadora creció con la llegada de Pearson a la zona. Los grupos indígenas de Soteapan, pertenecientes al cantón de Acayucan, fueron los más afectados. El suegro de Porfirio Díaz, Manuel Romero Rubio, aprovechándose de su posición política, se había adjudicado una buena parte de los terrenos comunales. Esta situación llevó a una larga batalla, primero legal y después armada.[20] En el caso del cantón de Minatitlán, los mayores problemas ocurrieron en los terrenos aledaños a Coatzacoalcos, Chinameca, Cosoleacaque, Jáltipan, Hidalgotitlán y Suchilapan, específicamente en Tonalapa, Santiago Xomate y Santa Catarina de Jara, donde se dieron quejas por los abusos de la compañía del ferrocarril, la que no sólo acaparaba terrenos sino inclusive saqueaba los recursos naturales de las comunidades.[21] De hecho, en Chinameca, Cosoleacaque y Jáltipan existía una población nativa mayoritaria que entró en pugna con los trabajos ferrocarrileros por la delimitación de sus terrenos.

Las irregularidades con que se dieron las expropiaciones y cesiones de terrenos en el istmo para la construcción del ferrocarril encuentran su prueba inequívoca en el hecho de que para 1919, año en que la sociedad con Pearson se disuelve, la Secretaría de Comunicaciones no encontraba los títulos que amparaban los terrenos pertenecientes al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Como desde 1902 los archivos se habían extraviado, en 1906-1907 se encomendó a Ricardo T. Jordán que pusiera en orden los pocos títulos existentes en la zona; se desconocía si algunos se encontraban en los registros de la Secretaría de Fomento o en los de Comunicaciones y Obras Públicas,

19 Secretaría de Agricultura y Fomento, *Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, t. I, pp. 408-409.

20 Para los conflictos por tierras en Soteapan, véase AGEV, Sección Tierras, caja 3; CPD, legajo XXVIII, carta 016831.

21 Un ejemplo de ello se dio en Tonalapan, donde los vecinos se quejaban con el jefe político
de Minatitlán de que las obras del ferrocarril extraían piedras de los terrenos de la comunidad. Véase AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 31.

ya que tanto en los cantones de Minatitlán y Acayucan como en los distritos de Juchitán y Tehuantepec estaban perdidos.[22]

Durante el periodo de 1910 a 1920 el istmo continuó su crecimiento a pesar de la adversidad. La caída del tráfico del Ferrocarril de Tehuantepec frente a la inauguración del Canal de Panamá en 1914 no representó una catástrofe capaz de sumergir de nuevo a la zona en el olvido. Por el contrario, ésta se fortaleció gracias a la explotación del petróleo, relevo de la bonanza ferrocarrilera. El camino de fierro llegaba a su fin, pero dejaba tras de sí un espacio nuevo, producto de los vaivenes modernizadores.

En estas líneas hemos tratado de dar cuenta de la manera en que el istmo veracruzano —esta zona olvidada del país hasta fines del siglo XIX— se convirtió en un importante enclave económico y polo de atracción laboral gracias al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Poblados como Coatzacoalcos, Minatitlán, Jáltipan, Cosoleacaque, Chinameca y Suchilapan se configuraron y reconfiguraron gracias a su situación estratégica y a las necesidades de la época. Remontando el tiempo, quisimos hurgar en el pasado de una región que, en los umbrales del siglo XXI y después de una severa crisis económica, vuelve a estar en la mesa de discusiones a causa de su importancia estratégica; de ello dan cuenta los proyectos de los últimos años para rehabilitar la vía transístmica. Una vez más, como hace cien años, el istmo veracruzano intenta inscribirse en el discurso de la modernidad.

22 AGN, SCOP, exp. 2/382-1, ff. 3-5, 20-22.

Bibliografía

Blázquez, Carmen, comp., *Veracruz. Informe de sus gobernadores*, t. I. Xalapa, Gobierno del estado de Veracruz, 1986.

De Sainte Croix, Lambert “Once meses en México y Centroamérica”, en *Gobierno del estado de Veracruz. Cien viajeros en Veracruz*, vol. VII. Xalapa, Gobierno del estado de Veracruz, 1992.

García Morales, Soledad y José Velasco Toro, coords., *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen porfirista. 1883-1911*, t. VI. Xalapa, Universidad Veracruzana, 1997.

Garner, Paul, “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)”, en Romana Falcón y Raymond Buve, comps., *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente*, México, UIA-Departamento de Historia, 1998.

Iglesias, José María, “Estadística del estado libre y soberano de Veracruz. Cuaderno Segundo, que comprende los departamentos de Acayucan y Xalapa”, en Blázquez, Carmen, comp., *Veracruz. Informe de sus gobernadores*, 3 tt. Xalapa, Gobierno del estado de Veracruz, 1986.

Pérez, Abel R., *Minatitlán y otros tópicos literarios de interés general*. México, s/e, 1948.

Pérez Milicua, Luis, *Veracruz. Reseña geográfica y estadística*, México, Librería de la viuda de Bouret, 1912.

Prêvot-Schapira, Marie France, *Pétrole et nouvel espace industriel au Mexique. Coatzacoalcos-Minatitlán*, tesis de doctorado en Estudios Urbanos. París, Universidad de la Sorbona, 1981.

Secretaría de Agricultura y Fomento, *Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, t. I. México, Oficina impresora de la Secretaría de Hacienda, 1918.

Vaquero, *Adventures in Search of a Form of Life in Hispanoamerica*. Londres, John Bale, Sons and Danielsson, 1911.

Velasco, Alfonso Luis, *Geografía y estadística de la República mexicana*, t. III. México, s/e, 1890.

Francisco Manuel Togno Purón

Ingeniero Francisco M. Togno

México, D.F., 1907- Ciudad Victoria, Tamps, 1991
Ingeniero de los ferrocarriles egresado de la Facultad Nacional de Ingenieros de la Universidad Autónoma de México (UNAM), que tuvo una relevante carrera como profesional planificador y constructor de vías férreas en nuestro país.

Los primeros encargos de Togno en los ferrocarriles fueron como ingeniero localizador y constructor de varias líneas férreas entre las que destacan la de Uruapan a Apatzingán; de Coatzacoalcos a Salto del Agua del Ferrocarril del Sureste; del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico; de la ruta Durango a Mazatlán, entre otras. Además, participo en la construcción de carreteras, puentes y alcantarillas, y en las comisiones de irrigación de los ríos Mante y Tepalcatepec, en esta última al lado del general Lázaro Cárdenas.

Durante el mandato presidencial de Ruiz Cortines fue designado responsable de la Dirección de Construcción de Ferrocarriles de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Al finalizar esta encomienda prestó sus servicios primero como asesor del secretario de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, y luego del director general de Ferrocarriles Nacionales de México.

Dentro del ámbito académico, Francisco M. Togno dio clases en la cátedra de Vías Terrestres a varias generaciones de estudiantes de ingeniería en la UNAM, y además fue autor de la publicación *Ferrocarriles,* que tuvo dos ediciones, y que se convirtió en un texto básico en varias instituciones nacionales y extranjeras para la enseñanza de la ingeniería civil.

Con dibujos sencillos y exposiciones claras, el ingeniero Togno realizó una serie de trabajos con propuestas de solución a varios de los problemas ferroviarios del país. La Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias preserva más de 200 documentos gráficos que dan testimonio de una buena cantidad de proyectos realizados por este ingeniero del ferrocarril. Uno de estos artículos, el “Estudio sobre los ferrocarriles entre Guadalajara, Las Truchas y Saltillo”, fue realizado en colaboración con el ingeniero Vicente Guerrero y Gama, y presentado en noviembre de 1970. A continuación se reproduce textualmente una parte del mencionado trabajo que da cuenta de uno de los proyectos técnicos que para esta ruta se han elaborado.

Estudio sobre los ferrocarriles entre Guadalajara,Las Truchas y Saltillo

Ingenieros Francisco M. Togno y Vicente Guerrero y Gama

Preámbulo

El análisis integral del transporte ferroviario entre Las Truchas y Saltillo nos ha obligado a [realizar] una extensa investigación de las vías férreas en las divisiones del Pacífico, Guadalajara, San Luis, Querétaro, Centro, etcétera, recorriendo millares de kilómetros de vías existentes y de los proyectos con sus respectivas alternas.

Es posible acumular [varias rutas] "alternas" superabundantes y descartarlas a través de teóricos cálculos de rentabilidad.

Hemos evitado el considerar [rutas] "alternas improcedentes" a primera vista, con sólo usar el sano deseo de aprovechar lo bueno existente en nuestra incompleta y anticuada red férrea, [en la que debemos] corregir los defectos de las vías existentes y construir lo estrictamente necesario para poder ampliar considerablemente el territorio beneficiado, [e incrementar] la población servida y mejorar los muy declinantes resultados deficitarios de la operación, empleando mínimas inversiones a base de considerar caro al escaso capital disponible para ferrocarriles y calcular moderados los beneficios de los proyectos y sus tasas crecientes.

Por estas bases de juicio, como el lector podrá informarse con algún detalle a través de cada caso especial, nos fue relativamente sencillo aceptar con beneplácito las ideas para reducir costos y horarios al tráfico de la región Guadalajara hacia Saltillo y de San Luis hacia Torreón, así como resolver el caso del tráfico entre México y Las Truchas, aún cuando diferimos de plano con otros proyectos existentes en su localización.

Por otra parte, la estadística de tráfico [de] Nacionales de México y [la] Secretaría de Comunicaciones y Transportes nos ha proporcionado material para proyectar con cierta validez predicciones sobre tráfico para 1980, siempre y cuando la red férrea permaneciese tal cual, de modo que la afectación producida al construirse nuevas líneas ha requerido el uso de datos aproximados, en parte obtenidos del análisis origen-destino (Guadalajara-Saltillo), así como [de] observaciones sobre densidades para zonas similares, y diversos cálculos estimativos de producción regional e industrial (Las Truchas), y desde luego, el mejor deseo de buscar una aproximación a la verdad, sin intenciones inflacionistas.

Creemos, más bien, que el tráfico considerado para 1980 resulta conservador, tal como en conjunto se puede ver en el mapa esquemático de la densidad de carga neta que anexamos; las tasas futuras (1980 a 2000) dependerán [de] ese resultado, mucho más de la deseable sana administración para nuestros ferrocarriles, que de la infraestructura que proponemos, la cual representa el total de vías necesarias para toda el área analizada.

El problema de Las Truchas requiere ante todo construir el tramo de Coróndiro a [Las] Truchas, con la inversión mínima necesaria, la cual difiere considerablemente si se apoya este proyecto del erróneo planteo que demanda una vía totalmente nueva, desde Celaya hasta [Las] Truchas.

La rectificación de Caltzontzin a Ajuno y de Costura a Huingo resultan obras urgentes para resolver el tráfico hacia Saltillo (vía Acámbaro y vía Pénjamo), así como el tráfico hacia México (vía Toluca).

No aceptamos la idea de alargar 107 kilómetros el recorrido de [Las] Truchas a México para pretender usar la ruta de Celaya, en vez de la de Toluca (rehabilitada).

El usuario tampoco aceptaría alargar distancia y costos en forma exagerada en 107 kilómetros, para un recorrido normal de 760 kilómetros, porque ello significa 15 % de aumento a costos. Nos parece normal un incremento de 60 kilómetros en 1200 kilómetros, un 5 %, cuando ello se justifique para lograr menor inversión, o por lograr mayor servicio público (caso: Guadalajara-Saltillo).

La evidente necesidad de modernizar la vía de Toluca y de Acámbaro nos obliga a informar adicionalmente de nuestro actual cometido, que es factible reducir 27 kilómetros el recorrido entre Toluca y Acámbaro, mediante tres relocalizaciones de costo moderado, tal como se detallan en [el] cuadro siguiente, según datos de anteproyecto verificado en el campo por el autor en 1965 para la Secretaría de Obras Públicas.

Rectificación	Millones inversión	Kilómetros construidos	Millones recobro	Ahorros operación		
				Distancia	Curva	Pendiente
Venta del Aire a Tepetongo (28 km)	30	20	5	8 km	2130°	Menos
Sauz a Pomoca (11 Km)	15	8	3	3 km	620°	10 %
Maravatío a Tarandacuao (33 Km)	15	17	9	16 km	5200°	
72 kilómetros	60	45	17	27 km	7950°	

Costo neto 60 millones de pesos (mdp) – 17 mdp = 43 mdp

El lector de este extenso informe debe tomar nota que la [solución] "alterna" de reparar totalmente la vía desde Toluca hasta Coróndiro, tiene un costo neto cuatro veces menor que la inversión para construir nueva vía de cerca de Celaya hasta Río Tepalcatepec, sin que el usuario ni el porteador reciban ningún beneficio y sin que sea posible [fundamentar], social, política o económicamente, [la propuesta de] abandonar la vía de Toluca, Acámbaro, Ajuno y Uruapan, etcétera.

Los diversos flujos de tráfico se entrecruzan y crean una situación en apariencia confusa, [situación que se da] cuando se pretende [hacer] una planificación funcional para una sola empresa ferroviaria nacional.

Este estudio salta en sus capítulos desde Colima y Atotonilco, a Zacatecas o León, Guanajuato y Uruapan.

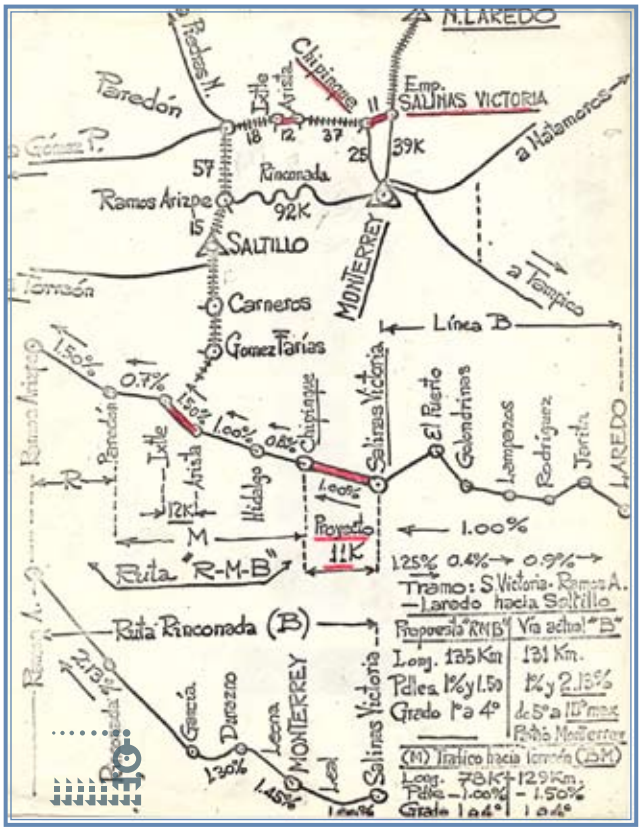
Un pequeño esfuerzo del lector para no sufrir conflicto similar al de conversar con teléfonos "cruzados" nos ayudará a la valuación de los objetivos de este trabajo, para lo cual acompañamos mapas numerosos de conjunto y esquemáticos, planos detallados y perfiles y el siguiente índice de los principales asuntos tratados.

Línea troncal Guadalajara-Saltillo

Mucho se ha estudiado en el detalle topográfico este problema que precisa de un previo análisis realista en lo funcional y en lo económico y social.

A la fecha se dispone (en SOP) del proyecto detallado de un trazo desde El Castillo hasta Encarnación de Díaz, (pasando por San Miguel el Alto) y desde [la] estación Salinas hasta Charcas, S. L. P., y se tiene, además, un estudio económico aproximado, donde se compara el beneficio de esa obra contra el de usar vías existentes rehabilitadas por las rutas de Irapuato y Celaya.

El planteamiento anterior produce una aislada y dudosa rentabilidad para la inversión de la ruta directa, dado que no se ha efectuado una comparación completa entre esa línea de [El] Castillo-San Juan de los Lagos-Encarnación-Salinas y Charcas, contra otras alternas que ofrecen mayor beneficio nacional y menor inversión, tales como la ruta Atotonilco-Arandas-San



Miguel el Alto-Encarnación-Salinas y Venado, ruta que permite el acceso hacia las vías de Michoacán (ramal Reyes y su factible penetración hacia [Las] Truchas por la vía de Apatzingán).

La segunda alterna citada alarga moderadamente la distancia de la ruta directa, de Pihuamo a Monterrey, pero un servicio nacional para mayores territorios y población resulta preferible respecto a beneficiar casi en exclusiva [a] un aislado problema industrial, que en la actualidad está siendo modernizado mediante una mejor localización más económica, respecto al centro consumidor del país.

Las Truchas demandan la atención del proyectista de vías, para reducir sus insumos con igual o mayor apremio que los altos hornos de Monclova o Monterrey; a mayor abundamiento, Guadalajara precisa de comunicación económica (ferroviaria) con las costas de Guerrero y Michoacán.

Tercera alterna en estudio

Partiendo de las riberas de Chapala convertidas en una gran zona industrial consideramos [a] Ocotlán como el Empalme de la vía I (hacia Guadalajara y Colima) y a la estación Zalamea (La Barca) como el entronque con la vía de Michoacán (Los Reyes-Apatzingán) y se podrá observar en el plano anexo que ambas rutas concurren en Atotonilco, usando un ramal [de manejo] deficitario existente y una línea en proyecto, de 25 kilómetros, entre Zalamea y Ocotlán, que puede construirse a mínimo costo, a través de una amplia cañada con grandes planicies.

A partir de Atotonilco hemos proyectado en 1968 para S. O. P., (según el estudio Apatzingán-Reyes-Atotonilco-San Miguel el Alto), una línea con 1 % compensado y con suave curvatura, sobre planos aerofotogramétricos restituidos con apoyo de precisión hasta la Mesa de Arandas (kilómetro 80 de Ocotlán), proyecto que en el presente estudio sólo formulamos su nuevo presupuesto con precios actualizados.

En Arandas, en vez de aceptar la "ruta de los desiertos" existente entre Aguascalientes, Salinas y Charcas, desde hace años hemos visto con interés (basado en el objetivo de producción máxima y dotar de mejores servicios a las zonas de mayor población), que resulta preferible cruzar las mesas de Arandas hacia San Francisco del Rincón, donde empalmamos con la línea "A" (kilómetro 154 de Ocotlán), obteniendo una primera reducción de 89 kilómetros, contra el rodeo por Irapuato, entre Guadalajara y cualquier ciudad al norte de Aguascalientes.

Proseguimos un corto trecho usando la vía "A", y al norte de la actual estación de León, relocalizamos el Empalme León (km 167) para iniciar un suave ascenso (1.00 % compensado) para cruzar la sierra de Guanajuato en el Puerto del Derramadero próximo a Nuevo Valle de Moreno y de este poblado, proseguir hasta San Felipe (Torres Mochas) actual Doctor Arroyo y conectar con la vía "B".

Adelante proyectamos abatir (al 1.00 %), la corta [y] fuerte pendiente del dos por ciento en Chirimoyas y desde Jaral del Berrio hasta San Luis Potosí, se prosigue por la vía "B" hacia Saltillo, o hacia Tampico, con una distancia prácticamente similar a la de la ruta directa de Salinas, pero con una enorme diferencia en el aspecto económico: la población servida y el potencial económico es varias veces superior por la ruta propuesta, la cual denominaremos "Atotonilco-León-San Luis Potosí".

Descripción del tramo: León, Gto. a San Felipe

Se anexa plano y perfil del reconocimiento directo del terreno entre León y Chirimoya, mostrando una línea con 1 % [de pendiente] que sube de León, 430 metros hasta el Puerto Derramadero, y desciende por Nuevo Valle de Moreno hacia San Juan de los Lagos y las grandes planicies de riego de San Felipe.

Este tramo de 99 kilómetros tiene un costo aproximado de 224 millones de pesos según el aproximado avalúo global [que se presenta en el siguiente cuadro], al cual agregamos 45 millones necesarios para reducir la pendiente de Chirimoya:

	Millones por km.	Total millones
25% lomerío suave	1.5	37.5
15% lomerío quebrado	2.0	30.0
15%montaña, 20 % túneles	6.0	90.0
15% lomerío suave	1.5	22.5
10% lomerío quebrado	2.0	20.0
20% planicie	1.2	24.0
100 %		224.0

Según presupuestos detallados por separado, el costo de construcción desde Atotonilco-Arandas y hasta San Francisco del Rincón es de 217 mdp., por lo

que la total inversión inicial es de 224 mdp + 45 mdp + 217 mdp = 486 mdp (Atotonilco-Villa Reyes).

En el estudio económico de un ferrocarril cualquiera se considera como objetivo básico el obtener (mediante el mejor proyecto) el menor costo unitario del servicio (tonelada por kilómetro) = P, y este costo es: P = C+O+M/ T, en que C es el costo (anual) de construir; o el costo anual de operar; M es el costo de mantenimiento anual de la vía y sus instalaciones fijas, y T es el tráfico generado por cada ruta alternante.

Exponemos obviamente que el tráfico y [el] transporte generados por León y San Luis Potosí, tanto hacia Jalisco y Michoacán como hacia el norte o Tampico, es mayor que el generado sólo por Aguascalientes, única ciudad de esa ruta del desierto de Salinas.

Cabe advertir que tanto Aguascalientes como Salinas tienen servicio ferroviario, el cual en ninguna forma se pretende suspender ahora, ni en ninguna fecha del futuro.

Mayor tráfico produce menor costo nacional y nuestros ferrocarriles deben sumar tráficos y esfuerzos en vez de individualizar rutas para servicios específicos con menoscabo de la interacción que requiere la red férrea, cuyos resultados económicos se midan en su conjunto. El límite de acumularle más tráfico a una vía de gran densidad lo marca la capacidad óptima que impide llegar a la saturación.

La línea de Atotonilco-Arandas-San Francisco del Rincón-León y San Felipe la hemos recorrido directamente y aún cuando sólo hemos dispuesto de aerofoto a escala 1:10 000 entre Atotonilco y Arandas los reconocimientos restantes directos efectuados, apoyados en mapas geográficos de la [Secretaría de la] Defensa (1:100 000), aseguran la factibilidad de la línea propuesta la cual hemos presupuestado con margen de seguridad.

En el aspecto económico, [Las] Truchas, Pihuamo y Peña Colorada pueden quedar ligados con Monclova, Palau y Monterrey, por una sola troncal eficaz que tiene extremos de gran potencial y que debe cruzar por las mejores zonas productivas, permitiendo [la] interacción con la red para muchos otros flujos de tráfico, además de [contemplar el] problema siderúrgico.

Si la Nación decidiese construir la vía directa de [E] Castillo a Encarnación, etcétera, en vez de la línea propuesta por Ocotlán, rumbo a León y San Luis Potosí, solamente el flete de Pihuamo se beneficiaría unos 60 kilómetros de menor recorrido reduciendo un 40 % el costo de sus fletes, los cuales los Ferrocarriles Nacionales de México, arrastran con tarifas reducidas.

Contra ese aislado beneficio, Michoacán y Guerrero con sus yacimientos del Bajo Balsas quedan excluidos de esa nueva arteria directa llamada “Guadalajara-Saltillo”, dado que se cancelaría el proyecto de Apatzingán-Reyes y se obligaría a un aumento de recorrido de más de 200 kilómetros para penetrar por Pénjamo y Ajuno.

La vía troncal de la zona industrial jalisciense, localizada a lo largo de Chapala hasta Ocotlán, [es la] suma [de] los tráficos de Colima con los de Michoacán y Guerrero y ello significa mucho mayor beneficio realista, independientemente del mayor beneficio regional por atravesar regiones de mayor potencial y población (León y San Luis Potosí).

En realidad, la ruta [El] Castillo a Salinas y Charcas representa una vía al viejo estilo de las compañías privadas [de los ferrocarriles] Central, Interoceánico, Sud Pacífico, etcétera, en que cada compañía sólo prestaba atención a su individual objetivo.

La visión nacional de este problema es del todo contraria a esta solución que en realidad no representa ninguna ruta “alterna” de un problema ferroviario que debe planearse con las bases actuales de la red férrea nacional en su conjunto, por lo que ni las inversiones ni los beneficios pueden compararse directamente.

Redes globales e integración territorial de los puertos mexicanos[1]

Carlos Martner Peyrelongue[2]

Introducción

Los puertos mexicanos se han visto inmersos en un proceso de reestructuración y modernización de gran relevancia durante la última década. Con la apertura comercial y las tendencias globalizadoras de la economía mundial, el sector marítimo-portuario requirió de cambios substanciales para mejorar tanto su eficiencia operativa, como su integración territorial con regiones interiores donde se encuentran localizados los principales centros de producción, distribución y consumo del país. Esta necesidad de reestructuración se acentuó a la luz del elevado dinamismo que adquirieron los movimientos de mercancías y, en especial, los flujos de comercio exterior realizados a través de las costas del país, desde mediados de la década de los ochenta.

Entre 1986 y 2003, los flujos internacionales de carga no petrolera manejados por los puertos del litoral del Golfo-Caribe mexicano crecieron a un ritmo de 6.1 % anual. En el Pacífico mexicano el incremento fue más espectacular, alcanzando un promedio de 10.5 % anual. Tal dinámica ha planteado, sin duda, nuevos retos y requerimientos para los puertos nacionales. Los cambios cuantitativos son expresión de modificaciones cualitativas profundas que afectan a los litorales del país.

En esta perspectiva, los puertos ya no pueden ser concebidos ni estudiados como entes aislados, ubicadas en los litorales. Por el contrario, con la fragmentación e internacionalización de los procesos productivos, los puertos más dinámicos tienden a constituirse en nodos (*hubs*) principales de amplias cadenas de producción-distribución internacional, por lo tanto, para su operación es tan importante el rendimiento interno, como su redespliegue territorial, mediante el desarrollo de redes de transporte multimodal que in-

1 Versión actualizada del artículo "Articulación territorial de los puertos mexicanos en el contexto de cadenas productivas globalizadas", en *Diseño y Sociedad*, núm. 17. México, UAM, 2004.

2 Doctor en Ciencias Sociales. Investigador del Instituto Mexicano del Transporte. E-mail: Carlos.Martner@imt..mx

tegren eficazmente al nodo portuario con los puntos o fragmentos territoriales de origen-destino de la carga. En efecto, con la reestructuración global de los procesos productivos y con la apertura comercial no solo se modifica el volumen de los flujos sino también el rol de los puertos y su relación con el territorio, propiciando, en última instancia, la conformación de configuraciones territoriales desconocidas en periodos previos.

Precisamente en este trabajo se pretenden analizar las principales características de la articulación territorial de los puertos en contextos dominados por cadenas productivas globales. No se trata sólo de constatar el incremento cuantitativo de los flujos y la conformación de cadenas o redes de producción-distribución, sino de realizar una primera aproximación para conocer la forma en que los puertos se insertan en el territorio y se vinculan regionalmente.

Del equilibrio relativo a la concentración de flujos

El reajuste sufrido recientemente en México ha propiciado una nueva jerarquía portuaria en los litorales. Hasta la década de 1980, en el Pacífico mexicano existió cierto equilibrio entre los principales puertos del litoral. Entre Ensenada, Guaymas, La Paz, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz las diferencias en los flujos de carga movilizados no eran substanciales. Todavía en los registros de los primeros años de la apertura comercial (1986 y 1988), ese comportamiento en la distribución de carga del litoral se verificaba en los flujos totales de mercancías no petroleras, así como en los flujos de contenedores. Este relativo equilibrio estaba relacionado, entre otras cosas, con el *hinterland*[3] o zona de influencia territorial que podían desarrollar los puertos. En el periodo proteccionista de sustitución de importaciones casi todos los puertos nacionales tenían una vinculación territorial limitada. En general, surtían de insumos y exportaban productos primarios o poco manufacturados desde el ámbito local y regional más cercano al puerto. De hecho muchos puertos funcionaban como enclaves, con conexiones hacia el exterior, pero con vínculos insignificantes hacia el interior.

Las limitadas conexiones terrestres con el interior, el precario desarrollo de los sistemas de transporte hacia los litorales, las barreras físicas para acceder a la costa del Pacífico y las trabas al comercio exterior propias del modelo proteccionista, reforzaron la tendencia de los puertos a consolidar *hinterlands* cautivos. Difícilmente otros puertos podrían disputar la zona de influencia (*hinterland*) a un tercero, dada la deficiencia en los enlaces terrestres y la inexistencia de redes integradas de transporte.

Un hecho notable en el Pacífico mexicano es que no se desarrollo ningún centro urbano portuario de grandes dimensiones, que sobresaliese sobre los demás y, por lo mismo, concentrase mayores flujos comerciales Esta situación contribuyó también al relativo equilibrio en los movimientos a lo largo del litoral. Durante el modelo de sustitución de importaciones, las grandes ciudades crecieron en el centro y norte del país, en regiones interiores. La infraestructura de enlaces también se centralizó y, a lo más, generó ejes longitudinales hacia el norte, sin desarrollar los ejes transversales hacia las costas.[4]

Al respecto, se han desarrollado investigaciones que demuestran el prolongado aislamiento y falta de integración territorial de los litorales, por la deficiente infraestructura ferroviaria y los escasos enlaces carreteros transversales hasta bien entrado el siglo XX.[5] Este aislamiento relativo actuó en dos sentidos. Por una parte, fue una limitante en el desarrollo de los litorales y un inhibidor de la función de los puertos como elementos estructuradores e integradores del territorio. Por otra parte, contribuyó al relativo equilibrio de flujos entre ellos, pues su tarea básica era similar: vincular comercialmente su contexto territorial más cercano con otros mercados del propio litoral y del extranjero.

En el Golfo de México se observan tendencias similares al Pacífico, pero en magnitudes distintas. Aquí también la mayoría de los puertos se caracterizó por los escasos vínculos y la limitada integración territorial con regiones interiores. Sin embargo, el relativo equilibrio de flujos es menos evidente en este litoral, dada la existencia previa de puertos y ciudades históricamente relevantes en el país, como Veracruz y Tampico, cuya relación con Europa y el Atlántico americano se remonta a la época de la Colonia. De todas formas, a partir de la apertura comercial, en el Golfo de México se observa también una agudización de la concentración de flujos en el litoral que afecta tanto la operación como la integración territorial de los puertos.

3 El *hinterland* de un puerto es la zona de influencia hacia tierra adentro, es decir, hacia el interior del país o hacia la región donde este se encuentra localizado. "En este concepto se consideran aspectos de tipo económico como lo son la producción y el comercio, sociales como los asentamientos humanos y sus necesidades de transporte y físicos como lo es el medio geográfico donde se da la actividad". Ver Fernando Hernández, *Puertos*, p. 148. En definitiva, el concepto de *hinterland* está relacionado directamente con la articulación entre el puerto y el territorio.

4 Carlos Martner, "Apertura comercial y reestructuración territorial en los puertos de México".

5 José Luis Chías, "Articulación de las costas mexicanas".

Concentración de flujos y jerarquía portuaria en México

La reestructuración portuaria, acompañada de la innovación tecnológica en transporte y comunicaciones, modifica la situación de los puertos y de su zona de influencia territorial. En efecto, el desarrollo de infraestructura hacia puntos selectos del litoral y la creación de redes integradas de transporte en la que intervienen agentes sociales con presencia global, propician la desaparición de los *hinterland* cautivos y, por lo tanto, modifica la importancia relativa de los puertos.

Los litorales mexicanos no son ajenos a tales procesos. La tendencia hacia la concentración en pocos puertos "ganadores"[6] fue particularmente intensa durante la década de los noventa. Resultado de ello es que, durante la presente década, el Pacífico mexicano presente índices de concentración muy elevados en el movimiento de contenedores. En 2007, sólo un puerto atrajo 77 % de la carga contenerizada del litoral (cuadro 1). Se trata del puerto de Manzanillo, ubicado en las costas de Colima. Algunos puertos que, en las décadas de 1980 y 1990 del siglo pasado, tenían una participación importante en la carga contenerizada han caído notoriamente (cuadro 1). Las líneas de servicios regulares han dejado de recalar en ellos y se han concentrado en Manzanillo.

En este contexto, Guaymas deja de mover contenedores en los años noventa, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufrieron una fuerte caída en la década de 1990 y Mazatlán se estanca, sin poder aumentar su participación relativa (cuadro 1). En fechas recientes se ha incorporado al movimiento de contenedores el puerto de Ensenada, en Baja California, pero su participación es limitada, aunque se espera que pueda crecer a buen ritmo si logra mover insumos a gran escala para las empresas maquiladoras de Tijuana, Mexicali y el propio Ensenada. Asimismo, ha comenzado una reactivación paulatina del puerto de Lázaro Cárdenas, mediante el desarrollo de un corredor multimodal de trenes de doble estiba de contenedores hacia el centro del país. Adicionalmente, este puerto tiene la posibilidad de articularse a un corredor intermodal internacional entre el Lejano Oriente y el centro-este de Estados Unidos a través de la frontera norte (Nuevo Laredo).

6 Ojeda, Juan, "LA situación portuaria en México: Los puertos ganadores y los puertos perdedores (1988-1998) "Revista Quivera Núm. 4, noviembre del 2000, UNiversidad Autónoma del Estado de México.2000.

Cuadro 1

Carga contenerizada en los principales puertos mexicanos por litoral 1988-2007 (participación porcentual)

Pacífico	1988	2007	Golfo	1988	2007
	%	%		%	%
Ensenada	0	6.6	**Altamira-**	**14.0**	**33.1**
Guaymas	21.6	0	**Tampico**	19.6	0.9
Mazatlán	2.5	1.6	**Tuxpan**	17.3	0
Manzanillo	**27.0**	**77.0**	**Veracruz**	**44.4**	**59.3**
L. Cárdenas	28.0	14.7	**Coatzacoalcos**	4.1	0
Acapulco	2.2	0	**Progreso**	0.4	6.2
Salina Cruz	18.5	0	**Resto**	0.2	0.5
Resto	0.2	0.1			
Total	100.0	100.0	**Total**	100.0	100.0
Movimiento en 1988 = 81,328 Teu			Movimiento en 1988 = 135,714 Teu		
Movimiento en 2007 =1,831,593 Teu			Movimiento en 2007 =1,232,031 Teu		

Teu: Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.
Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

En 2007, el litoral del Golfo y Caribe de México muestra una concentración importante de los flujos de contenedores en sólo dos puertos: Veracruz y Altamira. El primero movió cerca del 60 % del tonelaje de carga contenerizada y el segundo 33 % (cuadro 1). Entre ambos, concentran más del 90 % de este tipo de carga en el litoral. El resto de los puertos del Golfo, salvo Progreso en Yucatán, se han estancado y han perdido presencia como nodos de desarrollo regional y de articulación de cadenas productivas. En efecto, Tuxpan y Coatzacoalcos prácticamente desaparecieron del movimiento de contenedores y sus flujos fueron absorbidos por Veracruz. A su vez, Tampico ha perdido participación a favor de Altamira.

El acentuado proceso de concentración permite perfilar la formación incipiente de puertos principales de México (llamados puertos *hubs* o concentradores en la bibliografía internacional) e identificar sus ámbitos de obtención de carga. En este último aspecto, es evidente que la concentración de la carga contenerizada manejada por los tres puertos más dinámicos de la última década (Manzanillo, Veracruz, Altamira) y, recientemente, por Lázaro Cárdenas, no se da por el transbordo marítimo, prácticamente inexistente en los puertos nacionales, sino por la integración de corredores multimodales con las regiones interiores.

Cabe señalar que los puertos concentradores de ambos litorales se caracterizan por haber logrado articular los flujos de bienes intermedios manufacturados de las cadenas de producción fragmentada globalmente, cuyas exigencias de puntualidad son mayores, dado que trabajan con inventarios mínimos y cuyos requerimientos de enlaces y conexiones terrestres con las regiones interiores del país (donde se encuentran sus plantas) son también fuertes, ya que los productos deben llegar "justo a tiempo".

De hecho, la aparición de estas cadenas globales que buscan integrar las diferentes fases de un proceso productivo fragmentado a nivel internacional (es decir, realizado en varios países), es lo que marca la diferencia en la evolución de los puertos nacionales y en sus formas de inserción territorial, por eso tienen especial interés para el análisis espacial. Tal parece que aquellos puertos que se han insertado en este proceso creciente de intercambios entre industrias globales muestran mayor dinamismo e integración con regiones internas que aquellos puertos que mantienen un perfil en el que predominan los movimientos de materias primas y productos tradicionales.

En este punto hay que señalar que las cadenas de producción global son posibles y se soportan en la conformación de redes intermodales de transportes y comunicaciones, sin las cuales las primeras no serían viables. El intermodalismo en su definición más general tiene que ver con la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo y terrestre (y en ocasiones el aéreo) son coordinados e integrados en un sólo sistema o red que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza.[7]

Un elemento clave en el desarrollo del intermodalismo, que precisamente procede del transporte marítimo y los puertos, ha sido la invención del contenedor. Esta es por excelencia la tecnología que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio. En esa medida permite articular los puertos con regiones distantes del interior.[8]

Antes del desarrollo del intermodalismo era virtualmente imposible desarrollar una red global de transportes. En efecto, la separación de los modos de transporte impedía el desarrollo de los flujos "puerta a puerta", es decir, desde la puerta de la fabrica en el país de origen hasta la puerta de la planta en el país de destino. En otras palabras, no podía desarrollarse la producción fragmentada e integrada globalmente dado que los modos de transportes funcionaban de forma separada y desintegrada, por lo tanto, los flujos eran, en el mejor de los casos, de "puerto a puerto". Por lo mismo, los puertos tenían vínculos territoriales de menor alcance y una limitada acción estructurante en la organización del espacio.[9]

A diferencia del periodo previo, el surgimiento del intermodalismo y la acción de los agentes sociales vinculados a las redes globales de transporte ha tenido repercusiones de gran relevancia. Hay mayores presiones de los agentes dominantes por mejorar los enlaces terrestres y por expandir el hinterland en los puertos que se relacionan a las cadenas globalizadas de productos manufacturados porque el tiempo es prioritario para tales procesos. Los extensos ejes integrados de comunicaciones y transportes, que con el desarrollo del intermodalismo ha sido posible desplegar sobre el territorio, son una de las principales fuerzas organizadoras del espacio en la actualidad.

Por eso, los puertos donde ha penetrado con mayor fuerza la acción del intermodalismo han modificado notablemente sus conexiones espaciales y se convierten no sólo en nodos o *hubs* centrales de las cadenas productivas globales, sino también en nodos de articulación de regiones o fragmentos territoriales del interior.

Puertos y redes globales

De acuerdo al planteamiento previo, las cadenas de producción-distribución se desdoblan en redes de comunicaciones y transportes generando nuevas formas de articulación territorial donde determinados nodos o lugares específicos se insertan a la producción global, en tanto que grandes espacios quedan al margen de ellos. Así, la reestructuración capitalista mundial supone una selección de lugares o nodos territoriales que se integran en la lógica de un espacio global mediante redes físicas e informatizadas.[10]

En "The rise of de network society", Manuel Castells[11] señala precisamente que la creación de nodos territoriales es una de las características principales de la reestructuración espacial en curso, caracteriza-

7 Carlos Martner, "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global".

8 *Idem.*

9 *Idem.*

10 Milton Santos, *Por una geografía nueva.*

11 Manuel Castells, "The rise of the network society".

da por la emergencia del "espacio de flujos".[12] Ahora bien, desde nuestra perspectiva esta forma territorial se estructura sobre todo por redes físicas y flujos materiales e inmateriales. No se trata sólo de espacios virtuales y flujos incorpóreos, como sugiere Castells en sus textos. La materialidad de los procesos es tal que requiere de soportes físicos específicos para producir, concentrar, procesar y redistribuir los flujos. En otros términos, es necesario crear nodos y/ o *hubs* para articular los flujos entre fragmentos territoriales selectos que se encuentran dispersos en el planeta. Por eso, la creación de nodos y *hubs* es una de las características principales que denotan la emergencia del espacio de redes y flujos propio de la globalización. Los nodos principales coordinan y establecen las funciones claves de la red. Asimismo, en los sitios caracterizados por las actividades de intercambio y distribución, los *hubs* juegan un rol de coordinación para permitir una suave interacción entre todos los elementos integrados dentro de la red.

En efecto, los nodos y los *hubs* tienen precisamente la cualidad de vincular en fragmentos territoriales dispersos y distantes, en este sentido, son elementos claves en el desarrollo de territorios estructurados e integrados por redes y flujos, llamados *territorio-red* por Pierre Veltz,[13] a diferencia de los *territorios zona* o *espacios de lugar*,[14] en los cuales las relaciones de proximidad y cercanía son fundamentales.

En este sentido, la creación de la red global de puertos y de transporte intermodal, constituida por *hubs* de diferentes jerarquías,[15] cuyo propósito es integrar espacialmente los flujos fragmentados de la producción global, forma parte sustancial en la transformación de la estructura territorial de los litorales. Tal red supone, en primer término, un entramado complejo y denso que articula no solo tramos interoceánicos a través de la superficie líquida del planeta, sino también extensos tramos del territorio y de regiones interiores, debido a la integración sin ruptura de flujos de carga[16] que realizan los *hubs* portuarios entre las redes marítimas y las redes terrestres. Esa integración marítimo-terrestre, propiciada por la innovación tecnológica reciente en las comunicaciones y el transporte y por el desarrollo del llamado transporte intermodal, permite una notable expansión del *hinterland* o zona de influencia territorial de los *hubs* globales y regionales.[17]

Los *hubs* portuarios despliegan sus redes sobre las regiones económicas más dinámicas del planeta, ubicadas no sólo en el centro sino también en algunos fragmentos territoriales de la semi-periferia y periferia de la economía-mundo capitalista. En este sentido, participan en la reestructuración espacial en curso. Sin embargo, la constitución de la red global de puertos y de transporte intermodal tiene efectos excluyentes para vastas regiones. En efecto, se privilegia a ciertos nodos portuarios, a ciertas localidades y a ciertos derroteros, mientras que gran parte de los litorales parecen quedar desvinculados de los procesos económicos sustantivos.

En definitiva, la formación de cadenas productivas globales, en su proceso de fragmentación territorial de actividades, conduce a la constitución de redes espaciales de flujos que tienen impacto en el desarrollo de los puertos mexicanos. En este sentido, los puertos ya no pueden concebirse como estructuras aisladas ubicadas en los litorales. Por el contrario, tienden ha constituirse en nodos o *hubs* principales de cadenas globales de producción-distribución y, en ese sentido, generan cambios en las formas de organización del territorio.

La incorporación de enormes buques de contenedores requiere de grandes puertos concentradores (*hubs*) y del desarrollo de redes de transporte intermodal sustentado en los ferrocarriles de doble estiba de contenedores para poder desalojar eficazmente los flujos de carga y hacerla llegar a su destino final en las regiones interiores.

12 Los flujos de capital, de información, de materias primas e insumos, junto con la gestión y organización de la producción, los mercados de servicios y los mercados laborales se han internacionalizados y son interdependientes a través del planeta de manera asimétrica, mediante una desigual integración en el sistema global. Esta intensificación de intercambios de todo tipo entre nodos selectos del espacio global, apoyados en la informatización y en el desarrollo sofisticados medios de producción, de comunicación y de transporte, es lo que Castells llama "espacio de flujos". Ver Manuel Castells, "European cities, de informational society and the global economy".

13 Pierre Veltz, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio".

14 Manuel Castells, "European cities, de informational society and the global economy".

15 John Fossey, "Relay gold" en Containerisation International, vol. 30, Núm. 6, junio de 1997. Nueva Jersey, EUA, Emap Business Communications 1997.

16 Juan Pablo Antún, "Impacto de la logística sobre la planificación del transporte".

17 Johon Fossey, op.cit..

Redes intermodales y articulación territorial de los puertos en México

En México, durante el periodo de sustitución de importaciones, los puertos no fueron factores relevantes en el desarrollo de la economía, ni en la ordenación territorial del país, aunque muchos mantuvieron un rol dentro de ámbitos regionales específicos. En efecto, los puertos nacionales respondían básicamente a requerimientos del ámbito territorial más próximo al litoral. Se vinculaban a los movimientos de materias primas y productos tradicionales de su zona aledaña. En este sentido, los vínculos territoriales de los puertos se estructuraban dentro de un espacio continuo y limitado, es decir, dentro de lo que Veltz[18] ha conceptualizado como "territorio-zona", dado que es posible concebir cierta continuidad territorial basada en la proximidad, en características comunes y en un nivel de cohesión interna, que permitía incluso afirmar ciertos elementos de identidad.[19]

Esta situación se modifico substancialmente con la consolidación de la apertura comercial. Tan es así que, en la década de los noventa, el mapa de los vínculos territoriales de los puertos que parecen integrarse a procesos de cadenas productivas globalizadas, como Manzanillo en la costa del Pacífico y Veracruz en el Golfo de México, se expandió considerablemente. Se multiplicaron los flujos desde y hacia diversas zonas del país. Los puertos en cuestión adquirieron paulatinamente la apariencia de nodos o *hubs* donde convergen precisamente segmentos de esas cadenas productivas globales, que localizan fases de sus procesos en ciudades del interior de México. De hecho, gran parte de los productos que circulan por estos puertos en la actualidad son bienes intermedios que forman parte de flujos intra-firma o intra-rama. Así, tales puertos se constituyen en nodos o *hubs* articuladores de cadenas productivas y de fragmentos territoriales distantes entre sí.

De esta forma, la articulación territorial de los puertos tiene que ver tanto con las condicionantes del modelo de desarrollo como con las formas productivas y tecnológicas imperantes. Durante el predominio del modelo de sustitución de importaciones y de las formas de producción "tayloristas" y "fordistas"[20] tanto el comercio internacional como el transporte eran considerados elementos exteriores al proceso productivo. En otras palabras, el transporte y los flujos de mercancías se consideraban elementos separados que operaban antes y después de la producción inmediata. Tal como señala Antún, "la mercancía, centro de la atención del análisis económico, ha sugerido pensar en la producción como indisociable de un espacio confinado (la fabrica) más que en el control (de un flujo y una red) sobre un espacio abierto".[21]

Enormes trenes de doble estiba de contenedores forman la columna vertebral de los sistemas de transporte multimodal en Estados Unidos, puesto que integran territorialmente a las ciudades de la costa oeste con la costa este.

Bajo ese contexto, el papel de los puertos en torno a la estructuración del territorio era ciertamente limitado. En efecto, dentro de las formas productivas fordistas, las terminales portuarias eran concebidas como estructuras independientes o externas de la producción, donde simplemente se realizaban actividades de carga, descarga y almacenamiento de mercancías. Sin embargo, con la fragmentación y globalización de la producción, con la flexibilización de los procesos a través de los sistemas que se ajustan a la demanda y trabajan "justo a tiempo", es decir, con *inventarios mínimos y calidad total*,[22] el rol de los puertos en la producción y en la estructuración del territorio se modifica sustancialmente. Ahora asume una postura activa como gestor y articulador, en tiempo y espacio, de flujos que abastecen procesos territorialmente dispersos y fragmentados.

En otras palabras, las cadenas productivas globalizadas necesitan de un control férreo sobre la movilidad de los materiales (insumos y productos) y sobre los segmentos territoriales donde se realizan los distintos procesos de la creación y valorización de la mercancía. No se requiere de un control del espacio continuo, sino de los fragmentos involucrados y de la red que unifi-

18 Pierre Veltz, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio".

19 Carlos Martner, "Apertura comercial y reestructuración territorial en los puertos de México".

20 Leborgne y Lipietz, "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación: Algunas consecuencias espaciales".

21 Juan Pablo Antún, "Logística: Una visión sistémica", p. 6.

22 Benjamín Coriat, *Pensar al revés.*

ca tales fragmentos. Los puertos-*hubs* como espacios propicios para el desarrollo de actividades logísticas y de redes intermodales asumen un papel central en la articulación e integración de procesos fragmentados en el territorio.

Lo cierto es que, en la actualidad, las actividades de transporte y distribución, incluyendo la operación portuaria, son un subsistema del sistema total de producción.[23] Esto significa que lo importante ahora es la red total o integrada de producción-distribución,[24] por lo tanto, "desde la compra de las materias primas en el lugar de producción hasta la entrega de los productos al almacén del receptor, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran todos en una red única",[25] ampliamente extendida sobre el espacio.

Así, el puerto actual no necesariamente aparece más integrado a su región inmediata como sucedía en el periodo de sustitución de importaciones, sino que puede tener vínculos económicos y territoriales más fuertes y de mayor densidad con fragmentos del territorio o regiones interiores distantes. De hecho los puertos más dinámicos, como Manzanillo, en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo de México, alcanzan una vinculación multiregional inédita en periodos previos. Tal vínculo adquiere diversas características dependiendo del tipo de proceso productivo predominante en las regiones o fragmentos territoriales con los que establece relación.[26]

En definitiva, en estas zonas empieza a predominar una organización territorial estructurada en redes. En otras palabras, se asiste a una suerte de reticularización del espacio en la cual el "territorio-zona" o región continua tiende a transformarse en un "territorio-red"[27] que es difuso, discontinuo y fragmentado, pero se integra, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes.

23 Unctad, "La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación".

24 Esta concepción integral o sistémica de un proceso productivo crecientemente fragmentado y territorialmente deslocalizado nace con la incorporación de la logística y las nuevas formas de organización de la producción ("Kan ban", "justo a tiempo", calidad total, etcétera). Ver Juan Pablo Antún, "Logística: Una visión sistémica".

25 Unctad, "La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación".

26 Carlos Martner, "Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo".

27 Pierre Veltz, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio", pp.281-300.

Vinculación territorial del puerto con regiones interiores de producción flexible

La transformación de los puertos en nodos o *hubs* de concentración y distribución de flujos, asociados a cadenas productivas internacionalizadas, ha diversificado y multiplicado los vínculos territoriales desde algunos puntos selectos del litoral hacia el interior. En este proceso de articulación fragmentario y multiregional desarrollado por los principales puertos nacionales destacan las relaciones establecidas con regiones interiores donde predominan emplazamientos de empresas globales, cuyas plantas trabajan con sistemas de producción flexible ("justo a tiempo", Kan-Ban, calidad total, etcétera).

La vinculación con estas zonas, caracterizadas en México por la presencia de plantas de las ramas automotriz y electrónica principalmente, genera una dinámica económica y territorial singular. Aquí no solo se establecen lazos de conexión entre el puerto y las regiones interiores distantes (como la Ciudad de México, las ciudades del Bajío, Aguascalientes, Guadalajara, Monterrey y Puebla, entre otras) sino que también se generan una fuerte articulación productiva entre estos fragmentos territoriales. El terminal portuario, a partir de los actores que en el operan, entra a formar parte del proceso productivo de estas empresas y tiene labores concretas. En efecto, se trata de flujos internacionales de bienes intermedios intra-firmas o intra-rama, es decir, de productos circulando al interior del proceso productivo.

Estas cadenas productivas son sumamente exigentes debido a que trabajan con sistemas de producción "justo a tiempo", es decir, con inventarios mínimos y un nivel de aprovisionamiento de insumos que se ajusta a las fluctuaciones de la demanda, por lo tanto, requieren certeza en sus envíos y establecen fuertes presiones sobre la operación portuaria, sobre las navieras, sobre las empresas de transporte multimodal y sobre diversos agentes involucrados en el proceso. En este sentido, tienden a modificar la función del puerto, de sus enlaces y de su relación espacial con los fragmentos territoriales interiores donde se localizan las plantas. Lo cierto es que el sistema de producción flexible "justo a tiempo", utilizado a larga distancia, implica un desdoblamiento muy amplio del proceso productivo sobre el territorio.

Por ejemplo, en los casos de Manzanillo y Veracruz las terminales portuarias se ha integrado en el proceso productivo de las plantas automotrices de Nissan y Volkwagen respectivamente, a pesar de que la primera

se encuentra en la ciudad de Aguascalientes, a más de 550 kilómetros del litoral del Pacífico (Manzanillo) y la segunda se localiza en Puebla, a más de 300 kilómetros de Veracruz. Ambos puertos, a través de sus terminales especializadas de contenedores y los actores sociales que las constituyen, funcionan como gestores, administradores y distribuidores de inventarios en los tiempos y los ritmos demandados por las cadenas productivas internacionalizadas en cuestión.

Los contenedores que llegan al puerto tienen diferentes prioridades de entrega en la planta. Los de máxima prioridad deben ser entregados en la planta del interior en un tiempo menor a 24 horas, los de segunda prioridad en menos de 48 horas y así sucesivamente hasta llegar a la quinta prioridad. Los empleados de las empresas automotrices y los agentes de transporte multimodal subcontratados realizan la gestión de estos flujos, observando un control férreo sobre los tiempos de entrega para no parar la línea de producción o para no acumular costosos inventarios en planta.[28]

Este férreo control sobre el proceso productivo deviene en un exhaustivo control sobre el territorio, o al menos sobre fragmentos específicos de él. Es evidente, en este caso, que la vinculación territorial del puerto esta atravesada por una concepción de integración espacio-temporal diferente a la de periodos previos y a la de procesos productivos menos flexibles. Hiernaux define esta nueva forma de interacción con el concepto de "espacio-tiempo simultaneo", debido a la posibilidad de desarrollar actividades productivas y sociales en tiempo real entre fragmentos territoriales ampliamente distantes.[29]

El tren de doble estiba de contenedores del puerto de Manzanillo es un eje fundamental de articulación territorial entre la costa del Pacífico y la región centro de México, para los flujos procedentes de Asia y Latinoamérica.

28 Carlos Martner, "Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo".

29 Daniel Hiernaux, "LA región insoslayable". Revista Eure, Vol. XXI, Núm.63. INstituto de EStudios Urbanos. PUC. Santiago de Chile, junio de1995.

Ahora bien, este control y peculiar forma de articulación espacial supone acciones tangibles sobre el territorio para mejorar la integración física y productiva. La construcción de autopistas de cuatro carriles, las redes de ferrocarril de doble estiba de contenedores y la introducción de modernos sistemas de comunicación e información son obras de infraestructura que, por su propia envergadura, implican modificaciones de la estructura territorial de determinados fragmentos espaciales y refuerzan los vínculos del puerto con regiones interiores de gran dinamismo y adaptabilidad para insertarse en los procesos productivos globales. Estos proyectos de infraestructura no se explican sin la presión de agentes económicos importantes como las propias empresas aludidas, los gobiernos estatales y los agentes de transporte multimodal.30

Desde luego, las modificaciones territoriales no paran en la síntesis cuantitativa de la infraestructura emergente. Por el contrario, tales modificaciones tienen un sentido cualitativamente diferente, dado que responden a otra racionalidad en la estructuración del territorio. Efectivamente, entre los puertos selectos y las regiones interiores mencionadas se observa el desarrollo de lo que Castells,[31] en su afán de virtualizar el espacio, ha dado en llamar "soportes materiales de la simultaneidad" y que, más bien, corresponde a lo que aquí llamaremos, *soportes materiales del territorio-red*, dado que los flujos siguen siendo principalmente tangibles, no etéreos, y los procesos simultáneos en tiempo y espacio, son tan relevantes como los procesos secuénciales.

Estos soportes materiales, característicos de la conformación del territorio de redes y flujos (es decir, del territorio-red), no forman necesariamente una continuidad física desde que los procesos de fragmentación global de la producción y distribución se convierten en una práctica social dominante.

Los primeros soportes materiales del territorio-red, están constituidos por las redes de comunicaciones y transportes. Las telecomunicaciones, los sistemas computarizados para flujos de capital, mercancías e información, los sistemas de transportación intermodal y de alta velocidad, entre otros, forman la base material para los procesos que se vuelven estratégicamente cruciales en la sociedad y el territorio de redes.

En este contexto, los "*hubs* portuarios" son lugares privilegiados para el desarrollo de los soportes materiales del territorio-red, dado el rol que adquieren

30 Carlos Martner, "Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo".

31 Manuell Castells, "The rise of the network society".

como nodos de convergencia donde se concentran, procesan y redistribuyen flujos a través de redes de transportación internacionalizadas.

En los puertos nacionales integrados a las cadenas productivas globales, como Veracruz y Manzanillo, los soportes materiales del territorio-red se encarnan en la creación de las llamadas "instalaciones gemelas", localizadas tanto en los nodos portuarios como en las regiones interiores donde se asientan las plantas industriales. En este caso, las "instalaciones gemelas" son terminales intermodales de contenedores, integradas por los sistemas de comunicaciones y transporte que permiten una suerte de acercamiento de fragmentos territoriales distantes. A través de tales instalaciones territorialmente separadas, pero integradas en tiempo y espacio, es factible programar de manera simultánea, en tiempo real, los requerimientos y envíos de insumos de acuerdo a los inventarios y ritmos de producción de las plantas en cuestión.

Las instalaciones gemelas o terminales intermodales estandarizadas han sido vinculadas espacial y temporalmente por un innovador sistema de comunicación, el EDI (Intercambio Electrónico de Datos), manejado por los principales operadores de transporte multimodal y por las plantas de la rama automotriz y electrónica, ubicadas en las diversas regiones del interior del país. Este sistema permite conocer, en tiempo real, los requerimientos de bienes intermedios para preparar la logística de aprovisionamiento y distribución anticipadamente. Además, la integración espacio-temporal entre los puertos principales (Manzanillo y Veracruz) y los fragmentos territoriales interiores ha sido reforzada por modernas carreteras y por la introducción del ferrocarril de doble estiba. Por lo tanto, la consolidación del territorio-red no se produce sólo por la intensificación de flujos sino también por la de "fijos". Es necesario realizar inversiones importantes en capital fijo,[32] en soportes materiales específicos para la operación de esta nueva forma social de organización territorial, en la cual haya que establecer un exhaustivo control espacio-temporal, dada la discontinuidad que lo caracteriza.

Por lo tanto, pareciera que la vinculación del puerto con cadenas y territorios donde predominan procesos de producción flexible se caracteriza no sólo por acciones puntuales sobre el territorio, sino por transformaciones de mayor envergadura que tienden a reforzar la integración entre fragmentos dispersos. En otras palabras, se impone la necesidad de un control férreo sobre los procesos productivos y sobre los espacios donde se realizan. No se requiere de un control del espacio continuo, sino de los fragmentos involucrados y de la red que unifica tales fragmentos. En este caso, es evidente el predominio de la concepción del "territorio-red" sobre la de "territorio-zona".[33] Sin embargo, no debe olvidarse que la emergencia de esta forma de organización territorial no sólo excluye a muchos puertos y espacios litorales, sino que adicionalmente contribuye a la desestructuración de las formas y vínculos territoriales de los puertos no integrados. En efecto, hay puertos poco integrados que pierden su *hinterland* en favor de aquellos vinculados a las cadenas globales de producción-distribución.

Tren de contenedores de estiba sencilla articula al puerto de Manzanillo con la ciudad de Monterrey.

Conclusiones

La reestructuración portuaria en México ha generado una nueva dinámica entre el litoral e interior. Los puertos tienden a ser más importantes por la articulación territorial que alcanzan con diversos fragmentos espaciales donde se localizan actividades productivas globales que por el vínculo con su región inmediata. En este sentido, no importan tanto por si mismos, sino por la densidad y diversidad de las conexiones que logren establecer con un *hinterland* multiregional.

Es notorio el hecho de que los puertos más dinámicos del país han modificado sus características y su forma de articularse en el territorio. A partir de la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos, intentan constituirse en nodos donde se concentran, procesan y distribuyen flujos pertenecientes a extensas cadenas de producción global. Bajo estas condiciones, en la actualidad tienen una función

32 Milton Santos, *Por una geografía nueva*.

33 Pierre Veltz, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio", pp.281-300.

de integración productiva y territorial mucho más relevante que en periodos previos.

Desde la perspectiva territorial, en estos puntos selectos del litoral mexicano empieza a predominar una organización espacial estructurada en redes, al estilo de territorio-red de Pierre Veltz,[34] caracterizado por ser un ámbito difuso, discontinuo y fragmentado, pero a la vez integrado, aún a grandes distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas. En este contexto, la proximidad y las relaciones de cercanía pierden relevancia como elementos explicativos de la conformación espacial.[35] Sin embargo, aunque la constitución del territorio-red parece ser un proceso dominante en la fase de producción capitalista global y fragmentada, no por ello se implanta en todos los territorios y regiones del planeta. De hecho su introducción tiende a desestructurar conformaciones territoriales previas y genera resistencias por parte de actores locales y/o regionales. Asimismo, hay lugares que sufren un desfase difícil de remontar para poder articularse a los procesos globales, por lo tanto, encuentran dificultades y limitaciones para modificar su estructura territorial y hacerla compatible con la dinámica de redes.

En México, pocos puertos se revalorizan como *hubs* o nodos estructuradores del territorio-red. Probablemente los más cercanos a estas características sean Veracruz y Altamira, en el Golfo, y Manzanillo en el Pacífico. En general, en países periféricos hay muchos puertos sin posibilidades para articular cadenas productivas en el corto plazo y sin capacidad de vinculación multiregional. Así, a pesar de que los puertos en la globalización tiendan a remontar su condición de frontera física y tecnológica, puede persistir una fuerte frontera cultural, organizativa y operativa que dificulte la integración de estos ámbitos locales.

En este sentido, sería recomendable analizar la forma de fortalecer a los ámbitos portuario-regionales que parecen quedar excluidos de todo tipo de actividad económica significativa, mediante la formación de una comunidad portuaria que incluya la participación de los diversos actores involucrados en el desarrollo del puerto. Dado que el establecimiento de redes globales generalmente tiene poco que ver con los intereses y necesidades de los ámbitos locales y regionales, convendría fortalecer la presencia de los actores locales y regionales (incluidas las autoridades) para participar conjuntamente en el desarrollo del puerto. Se trata de generar estrategias conjuntas para la inserción del puerto en el ámbito global, pero desde su posición como ámbito local singular.

En la actualidad, el desarrollo de comunidades portuarias unificadoras de intereses locales y/o regionales es de suma importancia, dada la vulnerabilidad de los puertos mexicanos y latinoamericanos frente a las decisiones de agentes globales, cuyos intereses primordiales tiene que ver con el funcionamiento de sus propias redes, más que con el de los puertos asociadas a ellas. Incluso, los puertos "ganadores" en México, es decir, aquellos que han logrado insertarse en las cadenas productivas globales, son vulnerables ante las decisiones de operadores de transporte multimodal y agentes de carga de cobertura global, si no se implementa un esquema que fortalezca a la comunidad portuaria y al ámbito local.

Desde luego, las estrategias o planes de acción para transitar hacia este objetivo, así como el análisis de sus límites y posibilidades, son temas de trabajos posteriores al presente artículo.

34 *Idem*, y del mismo autor *Mundialización, ciudades y territorios*.

35 Carlos Martner, "Innovación tecnológica y fragmentación territorial".

Bibliografía

Antún, Juan Pablo, "Impacto de la logística sobre la planificación del transporte", en *Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación, SIAP,* vol. XX, núm. 77. México, marzo de 1986.

_____, "Logística: Una visión sistémica", documento técnico núm. 14. Sanfandila, Querétaro, SCT, Instituto Mexicano del Transporte, 1995.

Castells, Manuel, "European cities, de informational society and the global economy", en *New Left Review*, núm. 204. Londres, 1994, pp.18-32.

_____, "The rise of the network society", en *The Information Age: Economy, Society and Culture*, vol. I. Oxford, Gran Bretaña, Blackwell Publishers Ltd, 1996.

Coriat, Benjamín, *Pensar al revés*. México, Editorial Siglo XXI, 1992.

Chías, José Luis, "Articulación de las costas mexicanas", en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3. México, UNAM, 1990, pp. 69-85.

Fossey, John, "Relay gold", en *Containerisation International*, vol. 30, núm. 6, junio de 1997. Nueva Jersey, EUA, Emap Business Communications, 1997.

Hernández, Fernando, *Puertos.* México, UNAM, ENEP Acatlán, 1983.

Leborgne, D. y Lipietz, A., "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación: Algunas consecuencias espaciales", en Alburquerque, F., De Mattos, C. y Jordán, R., *Revolución tecnológica y reestructuración productiva: Impactos y desafíos territoriales*. Buenos Aires, Argentina, Grupo Editor Latinoamericano / ILPES / IEU, 1990.

Martner, Carlos, "Innovación tecnológica y fragmentación territorial", en *Revista EURE*, vol. XXI, núm. 63, p.69-76, junio. Santiago de Chile, IEU / PUC, 1995.

_____, "Apertura comercial y reestructuración territorial en los puertos de México", en AGE, comps., *Dinámica Litoral–Interior*, vol II. Santiago de Compostela, España, Universidad de Santiago, 1997.

_____, "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global", en *Revista EURE*, vol. XXV, núm. 75, septiembre. Santiago de Chile, IEU / PUC, 1999, pp. 103-120.

_____, "Modelos de desarrollo y articulación regional del puerto de Manzanillo", en *Revista Argumentos*, núm. 39, agosto. México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 2001.

Pradilla, Emilio, "Los territorios latinoamericanos en la nueva fase de internacionalización neoliberal", en *Revista EURE*, vol. XXI, junio. Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos / Pontificia Universidad de Católica de Chile, 1995.

Sassen, Saskia, *The global city. New York, London, Tokio*. Nueva Jersey, EUA, Princeton University Press, 1991.

Santos, Milton, *Por una geografía nueva*. España, Editorial Espasa Calpe, 1990. (Colección Espasa Universidad)

Unctad, "La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación". Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Comisión del Transporte Marítimo. Grupo Intergubernamental Especial de Expertos en Puertos. Naciones Unidas, enero de 1992.

Veltz, Pierre, "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio", en Benko y Lipietz, comps., *Las regiones que ganan. Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*. España, Edicions Alfons El Magnánim / Generalitat Valenciana / Diputació Provincial de Valéncia, 1994, pp.281-300.

_____, *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona, Editorial Ariel, 1999. (Col. Ariel Geografía)

Cine y ferrocarril en Durango

Pedro Raigosa Reyna

Una característica que asemeja a los pobladores de Durango de finales del siglo XIX con los de finales del siglo XX es que ambos creyeron que con el progreso llegaría cierto bienestar económico a la región. Los primeros pensaron que con la llegada del ferrocarril y con el desarrollo de la industria siderúrgica podrían alcanzar el añorado sueño. Los otros creyeron que con la presencia del cine estadounidense, a mediados del siglo XX, la región se vería beneficiada al convertirse en el lugar favorito para la filmación de películas del género *western*. Esto los llevó a creer que la industria cinematográfica había encontrado el lugar adecuado, al punto de llamar a Durango "la tierra del cine". Sin embargo, como se verá más adelante, ambos grupos se equivocaron.

Durango durante el siglo XIX

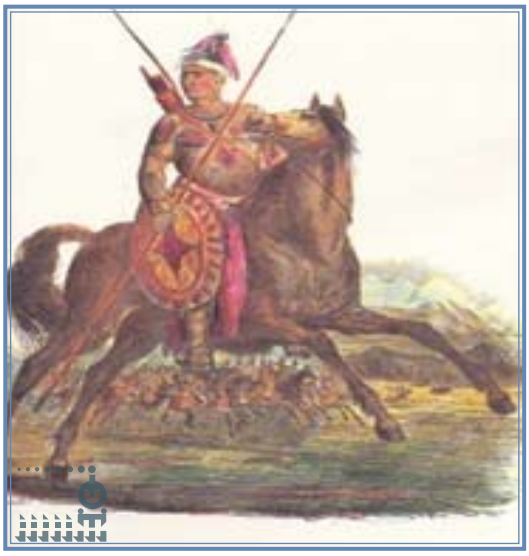
Al comenzar el México independiente, tanto en Durango como en el resto del país todo fue entusiasmo y optimismo, pues se creía que las riquezas mineras, ahora sí en manos mexicanas, bien explotadas, podrían utilizarse en beneficio de nuestra gente. Y es que la ciudad de Durango, como muchas del norte del país, fue fundada por los conquistadores españoles en su búsqueda de nuevos yacimientos mineros. En nuestro caso las primeras exploraciones las realizó Ginés Vázquez de Mercado en el año 1552, en su afán por hallar el cerro de oro y plata que los nativos le habían hecho creer que encontraría en la región. La expedición concluyó con decepción, porque en realidad se trataba de un cerro de hierro. Años después, cuando se extendió la búsqueda de minerales al norte de Zacatecas, la familia Ibarra emprendió la conquista de territorio duranguense. El 8 de julio de 1563 el joven Francisco de Ibarra fundó la capital de lo que sería entonces la Nueva Vizcaya.

Para entender la situación que vivía el estado durante la primera mitad del siglo XIX es necesario retomar los informes del primer gobernador constitucional, don Santiago Baca Ortiz, y del señor Henry George Ward,

encargado de negocios de Inglaterra, quien visitó el estado en 1827. Ward recomendó que se explotara el Cerro de Mercado, pues estaba sorprendido no solo por la abundancia del hierro, sino por la cercanía del yacimiento.[1] Tal recomendación dio resultado, pues un año después la compañía inglesa Unida de Minas comenzó la construcción de una fundidora a orillas del río del Tunal, con una inversión inicial de $ 250 000.00.[2] Lo más destacado de esta inversión fue la construcción de una presa con puertas móviles y un alto horno revestido en su interior con ladrillo refractario. Para esas obras se contrató al metalurgista alemán Shmid, quien pese a sus esfuerzos no logró encontrar el sistema adecuado de fundición debido, sobre todo, a la costumbre de usar carbón mineral, del que se carecía en la región.[3] Sin embargo, esa empresa no prosperó; los lentos litigios de la compañía con los contratistas mexicanos y los injustos impuestos la llevaron al abandono y posteriormente al descrédito. Lo cierto es que los durangueños tenían puestas sus esperanzas en la industria, y a partir de entonces la fundidora, a la que llamaban Ferrería de Piedras Azules, tuvo una serie de dueños y modificaciones. Pero lo que imperó en todas las administraciones fue la falta de capacidad de comunicación para el mercadeo nacional e internacional de sus productos.

Otros factores que impidieron el desarrollo del estado están relacionados con la situación geográfica —un lugar arrinconado entre la sierra y el desierto— y con su población. El lugar más cercano es el puerto de Mazatlán en el océano Pacífico, y llegar a él implica atravesar la Sierra Madre Occidental. Muchas fueron los intentos por consolidar proyectos de caminos que atravesaran la sierra; por ejemplo, el decreto que el general Antonio López de Santa Anna emitió en 1843 para la construcción de un camino carretero.[4]

Este mismo personaje, cuando ocupó por undécima ocasión la presidencia de la República en 1854, emitió otro decreto con el que concesionó al estadounidense J. B. Moore la construcción de una vía férrea que debería conectar la frontera norte de México, saliendo de cualquier punto del río Bravo, con un puerto en el Pacífico. Con esta concesión se pretendía facilitar el intercambio comercial e industrial entre México y Estados Unidos.[5]



Indio apache.[6]

Recuérdese también que los habitantes originarios se opusieron al avance de la civilización europea hacia el norte y que fueron aniquilados o empujados de valle en valle hasta encontrar en los climas rigurosos un refugio y la energía necesaria para vengarse de los usurpadores.[7] La primera mitad del siglo XIX fue testigo del despertar de estos grupos a los que el avance de la civilización anglosajona cercó de norte a sur.

Ante la superioridad en armas de los estadounidenses —que se creían el pueblo elegido por Dios para poblar estas tierras— fueron empujados a las regiones que antes también habían sido suyas. Utilizaron como corredor el Bolsón de Mapimí, ubicado en el desierto, al norte de Durango, el cual, por sus características les permitió desplazarse con rapidez por varias regiones del norte del país. Los grupos con mayor afluencia a esa región eran los apaches de Chihuahua y los comanches de Coahuila y Texas.[8] Al no saber qué hacer ante el comportamiento de estos grupos que aparecían por todos lados y a todas horas, con una decisión

1 Henry George Ward, *Durango en 1826*, pp. 7-18.

2 Federico Weidner, "Informe científico sobre el Cerro de Mercado de Durango", en *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango*, jueves 28 de febrero de 1889, pp. 17-18.

3 José Fernando Ramírez, "Ferrería de Durango", en *El museo mexicano*, t. I, pp. 28-34.

4 Carlos Hernández, *Durango gráfico*.

5 El Registro Oficial, Durango, 28 de diciembre de 1854.

6 Imagen tomada del libro de Claudio Linati, *Trajes civiles y militares de México*, lámina 22, p. 108. Biblioteca especializada, CNCA/CNPPCF/CEDIF.

7 *Ibid.*, lámina 22, p. 92.

8 J. Joaquín Izquierdo, "Cuatro años en Durango luchando sin recursos contra los bárbaros (1848-1853)", en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*, tomo IV, núm. 4, pp. 397-440; "El problema de los indios bárbaros a la terminación de la guerra con los EUA", en *ibid.*, t. I, pp. 142-443.

que desconcertó y asustó a los nuevos habitantes de Durango, quienes impulsaban el incipiente desarrollo económico —resurgimiento de la minería, construcción de caminos, apoyo a la agricultura y la ganadería, surgimiento de nuevas fábricas— encontraron en el repliegue de los indios norteños una razón que explicaba la causa de todos sus males y decidieron declararles una guerra de exterminio.

Interminable sería contar lo que fue para Durango esta guerra, que comenzó los primeros días de octubre de 1834, dos años después de que en Chihuahua los apaches —que se habían mantenido en paz por más de veintiún años— iniciaran su rebelión.[9] A partir de entonces las hazañas de los rebelados sorprenderían de tal manera a nuestros pobladores que abandonaban sus pertenencias para encontrar refugio en los centros de mayor concentración urbana, e inclusive en ocasiones ni en estos lugares se encontraban seguros, pues hubo momentos en que dichos grupos llegaron a amenazar los suburbios de nuestra ciudad.[10]

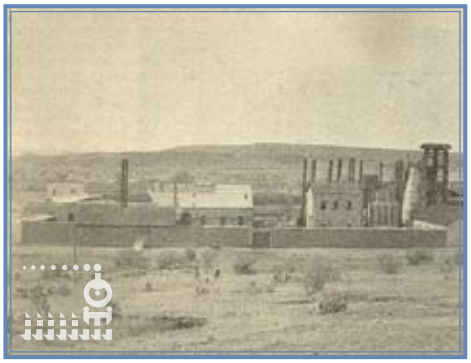
Fue tal la alarma que en todas las memorias de gobierno se destinaba un apartado para tratar el renglón de los "bárbaros", a los que se consideraba una plaga que devastaba todos los campos de la prosperidad pública.[11]

Y aunque se emprendieron campañas militares de todo tipo para acabar con los bárbaros, el temor que causaban impedía que se llevaran a cabo acciones efectivas; por lo que el gobierno se vio en la necesidad de emitir, el 17 de julio de 1840, mediante el que ofrecía una recompensa de $ 10.00 a la persona que presentara un indio vivo o muerto.[12] Es claro que la oferta no prosperó, ya que años más tarde, en 1847, surgió un nuevo decreto en el mismo sentido, pero esta vez se ofrecían $ 50.00 por cada indio muerto.[13] Y seis años después, el 10 de marzo de 1853, la situación llegó a ser tan grave que el gobernador Mariano Morett incrementó la oferta a $ 200.00 por cada indio muerto o aprehendido.[14]

Ese mismo año se presentó, como conducta ejemplar, la del arrendatario de la hacienda de Atotonilco de Campa, quien junto con algunos hombres de la hacienda de Juan Pérez envió las cabezas de los indios que mataron para que se mostraran al público en el lugar acostumbrado.[15]

Como se verá, la situación de los habitantes de Durango no era del todo halagadora. Conforme los años avanzaban, los pobladores sentían que las cosas no cambiaban y sus aspiraciones se hacían cada vez más lejanas. A pesar de esto, por iniciativa del estadounidense Daniel Murphy, en 1875 comenzó la construcción de una nueva fundidora, que se ubicó al pie del propio Cerro de Mercado, cuyos trabajos cotidianos comenzaron en 1882.

A esta compañía se le llamó Compañía de la Montaña de Fierro. La antigua fundidora, que en 1847 fue adquirida por el rico terrateniente Juan Nepomuceno Flores, ahora funcionaba con el nombre de Ferrería de San Francisco, y tenía que competir con la nueva cuya directiva se encontraba en la ciudad de Filadelfia, en Estados Unidos.[16]



Ferrería del Cerro de Mercado.17

En 1890 se formó otra nueva compañía denominada Steel and Iron Company, que adquirió la propiedad y el derecho de la Montaña de Fierro. Los resultados de esta nueva empresa fueron buenos gracias a la construcción de un alto horno moderno que le permitió acrecentar la producción en la fundición de hierro. Es precisamente en estos años cuando, ante el empuje en el mundo moderno de la construcción de ferrocarriles, se piensa que éstos podrían ser adecuados para el desarrollo industrial.

La llegada del ferrocarril a Durango

El gobernador que realizó las gestiones para que se establecieran ferrocarriles en el estado

9 *El Tiempo*. México, 5 de noviembre de 1834, pp. 501-502.

10 *El Registro Oficial*. Durango, jueves 26 de agosto de 1847.

11 *Memoria en que el Gobierno del Estado de Durango da cuenta al H. Congreso, de la marcha de la administración pública en el año de 1847*, pp. 27-28.

12 *Ibid*., p. 10.

13 *Idem*.

14 *El Registro Oficial*, Durango, viernes 11 de marzo de 1853.

15 *El Registro Oficial*, Durango, lunes 28 de febrero de 1853.

16 Luis Zubiría y Campa, *El Cerro de Mercado*, pp. 9-22.

17 Imagen tomada del libro *Guía general descriptiva de la República mexicana*, t. II, *Estados y territorios federales*, p. 136. Biblioteca especializada, CNCA/CNPPCF/MNFM/CEDIF.

de Durango fue el licenciado Francisco Gómez Palacio. En 1883 solicitó a la federación que la vía del Ferrocarril Central en su paso de la ciudad de México a Paso del Norte incluyera a la ciudad de Durango. No obstante, tales gestiones quedaron en promesa porque el gobierno federal y la empresa argumentaron la conveniencia de pasarlo mejor por la Comarca Lagunera, a fin de abaratar costos y acortar distancias.[18]

En 1886, el general Juan Manuel Flores, gobernador de Durango, quien era incondicional del presidente Porfirio Díaz, realizó los trámites para que se construyera una vía de Durango a Torreón, la cual se encontraría con el Ferrocarril Central. Fueron varias compañías las que participaron en el tendido de dicha vía, pero la que la concluyó fue la del Ferrocarril Internacional Mexicano, filial del Southern Pacific, que tenía conexiones con todos los principales ferrocarriles de Estados Unidos y Canadá, ya que unía todas sus principales ciudades y era la más grande del norte de América.

Carta del Ferrocarril Internacional Mexicano.19

El principal accionista de la compañía, C.P. Huntington, también era dueño de los ricos yacimientos de carbón mineral de Coahuila, por lo que se interesó en construir ferrocarriles en esa región, y consiguió, en junio de 1881, una concesión para construir la vía de Ciudad Porfirio Díaz (hoy Piedras Negras, Coahuila) a Torreón, Coahuila. La construcción de la vía inició el 28 de noviembre de 1882, y se puso en servicio el 1 de mayo de 1888. De este modo el Ferrocarril Internacional Mexicano quedó unido en su extremo norte con el Southern Pacific; en la estación de Treviño, Coahuila con el Ferrocarril Monterrey al Golfo de México y en la estación de Torreón con el Ferrocarril Central Mexicano. Este ferrocarril tenía como objetivo principal conectar a Durango con el puerto de Mazatlán, pero se quedó en el intento.[20]

Con estos antecedentes queda claro que el mineral del Cerro de Mercado y la fundidora que en esos años funcionaron al pie del mismo llevaron al señor Huntington a apresurar la terminación de la vía, que quedó concluida hasta Durango en octubre de 1892 y poco después se construyó un ramal de la nueva estación a las faldas del Cerro de Mercado.[21]

Estación de pasajeros del Ferrocarril Internacional Mexicano y el Cerro de Mercado, en Durango.22

En los festejos oficiales de inauguración que se llevaron a cabo los días 10, 11 y 12 de noviembre de 1892, destacaba la presencia del industrial estadounidense, así como el interés que manifestaba al brindar por la riqueza de México y la estabilidad de su gobierno.[23] Era tanto el optimismo de nuestros paisanos durante esos años, que con frecuencia aparecían notas periodísticas como la siguiente:

> ...franca y resueltamente nuestra entidad federativa ha llegado rica y en condiciones sociales envidiables, al certamen que la Nación abre al progreso y a la civilización. Durango es uno de los pocos estados de la República mexicana que está casi sin explotarse. Las lo-

18 José Ignacio Gallegos Caballero, *Historia de Durango 1556-1910*, p. 732.

19 Imagen tomada de la *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal. Desde el 1º de enero de 1895, hasta 31 de diciembre de 1899.* Biblioteca especializada, CNCA/CNPPCF/CEDIF.

20 Adalberto S. de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York*, p. 553.

21 Pedro Raigosa Reyna, "Educación y cultura en Durango (1877-1910)", en *Porfiriato y Revolución en Durango*, pp. 163-166.

22 Imagen tomada del libro de Adalberto de Cardona S., *De México a Chicago y Nueva York*, p. 535. Biblioteca especializada, CNCA/CNPPCF/CEDIF.

23 *Idem*.

> comotoras que cruzan los campos, las chimeneas que vomitan torrentes de humo, los silbatos que llaman a los operarios a los talleres, no son sino el preludio del verdadero movimiento industrial que nos espera, seremos en no lejano tiempo el Nueva York mexicano.[24]

Y es que el fin de siglo auguraba grandes cosas en el campo de los descubrimientos y la técnica, como veremos a continuación.

Primeras producciones cinematográficas

Los hermanos Luis y Auguste Lumiére fueron los primeros en presentar verdaderas películas de cine a un público numeroso. La primera vez que lo hicieron ocurrió el 28 de diciembre de 1895, en el Gran Café del Boulevard de los Capuchinos de París. Una de las películas que más impactó en esta primera presentación fue *La llegada del tren*.[25]

Un año antes Thomas Alva Edison, con películas de 35 milímetros, había logrado que una persona viera a través del orificio de una caja de madera vistas con movimiento. A este aparato lo llamó kinetoscopio, y lo modificó luego de las primeras exhibiciones de los Lumiére para proyectar sus películas en pantalla, y entones lo llamó vitoscopio.[26]

Después de sus primeras presentaciones, los Lumiére enviaron su invento a muchas partes del mundo para que fuera conocido y comprado. En agosto de 1896 llegaron a México los enviados franceses C. J. von Bernard y Gabriel Veyre.[27] Aunque con menos suerte, Edison también mandó emisarios a México con su invento. Lo cierto es que ambos grupos filmarían las que fueron las primeras películas en México.[28]

Los ferrocarriles y el cine en Durango

Con la utilización de estos nuevos aparatos las compañías ferrocarrileras comenzaron a promover sus recorridos turísticos. Tal es el caso de las aquellas que conectaban a México con Estados Unidos. Con este fin los estadounidenses James White, como productor, y Fred Blechynden, como camarógrafo (tal vez enviados por Edison, ya que en el registro aparecen las películas como parte de su colección), recorrieron primero la vía del Ferrocarril Internacional Mexicano y después la del Central Mexicano durante los meses de noviembre y diciembre de 1897. Las películas que se conocen de estos cineastas fueron tomadas en Sabinas, Coahuila; Durango, Durango, y la ciudad de México.[29]

Para el estado de Durango se registran seis películas filmadas durante esos meses, cada una con una duración aproximada de cuarenta segundos (cincuenta pies): la primera se titula *Fiesta de toros*; la segunda, *Fiesta de toros dos*, y la tercera, *Fiesta de toros tres*. En ellas los cineastas filmaron lo que consideraron un espectáculo curioso para el turista estadounidense que pudiera visitar México.[30]

La cuarta película la llamaron *Un día en México*, y en ella se contempla a mujeres que acarrean agua en sus cántaros. La quinta película lleva por título *La hora del tren en Durango*, y en ella la cámara capta a las personas que miran con asombro la llegada de los pasajeros que viajaron en tren. Por último, la sexta película, *Reparación de calles en México*, muestra la forma en que se empleaba a los presos de las cárceles para reparar las calles.[31]

La primera temporada del cinematógrafo que se exhibió en Durango fue presentada en el Teatro Coliseo (actual Teatro Victoria) los días 17 al 28 de abril de 1898.[32] A partir de esas exhibiciones, y sobre todo durante la primera década del siglo XX, los habitantes de Durango aguardaban la llegada del tren para recibir al próximo exhibidor que los sorprendería con las nuevas películas, o para ver las que en su visita anterior había realizado en la población. Tal es el caso del cinematografista Kemennidy, que era dueño del Salón Rojo de la ciudad de México, a quien el 14 de mayo de 1980 la gente de la ciudad esperó con entusiasmo en la estación del tren, porque filmaría las películas de la IV Exposición Industrial y Comercial de Durango.[33]

Será en otra ocasión cuando contemos con más detenimiento la actividad ferrocarrilera que se desarrolló en nuestra región durante la Revolución mexicana, así como la gran cantidad de películas que los cineastas mexicanos de la época realizaron, entre las que destaca, como antecedente, la que da cuenta de viaje que realizó Porfirio Díaz a Ciudad Juárez, el cual fue filmado por los hermanos Alva, cuya parte número

24 *La Idea*. Durango, miércoles 24 de octubre de 1900.

25 Aurelio de los Reyes, *Medio siglo de cine mexicano (1896-1947)*.

26 Luis Reyes de la Maza, "Salón Rojo", en *Cuadernos de Cine*, núm. 16, p. 7.

27 Aurelio de los Reyes, *op. cit*., pp. 8-10.

28 *Ibid*., pp. 8-17.

29 Charlie Mausser, *Recopilación de películas para el Catálogo Edison.*

30 *Idem*.

31 *Idem*.

32 *La Evolución*, Durango, 24 de abril de 1898; *El Universal*, México, 26 de abril de 1898; *Boletín Municipal*, Durango, 1 de mayo de 1898.

33 *El Heraldo*, Durango, 14 de mayo de 1908.

11 se denomina “Manifestaciones populares al señor general Díaz, en la estación de Gómez Palacio, Durango”. [34]

Los mismos hermanos Alva filmaron en 1911 *El viaje del señor Madero de Ciudad Juárez a la ciudad de México*, que incluía una parte del paso por la estación de Gómez Palacio, Durango, donde se le formó una valla de más de diez mil personas.[35]

Los hermanos Alva.36

Pero tal vez la película que más llama la atención es la que filmó la compañía estadounidense Mutual Film Corp., que logró firmar un contrato con el popular general duranguense Francisco Villa, para poder grabar escenas de las tomas de Ojinaga, Gómez Palacio y Torreón, e incluirlas en la película *La vida de Villa*, interpretada por el actor Raul Walsh, en 1914.[37]

Si para la lucha revolucionaria encontramos una lista de personajes destacados, para el movimiento ferrocarrilero de la época también es posible localizar nombres de sujetos que se distinguieron por su coraje y aplomo. De entre ellos sobresale Felipe Pescador, quien fue uno de los que impulsó la creación de la gran Liga Mexicana de Empleados del Ferrocarril, además de que luchó por la mexicanización de las empresas ferrocarrileras.[38] Durante la Revolución, Pescador fue nombrado jefe de los Ferrocarriles Constitucionalistas de México, y durante su administración se concluyó el ramal de Durango a Cañitas, Zacatecas (actual estación Felipe Pescador), que entroncó con el Ferrocarril Central y acortó en 265 kilómetros el trayecto a la ciudad de México.[39] Durante la administración de Felipe Pescador también se logró que la vía anteriormente proyectada por el Ferrocarril Internacional Mexicano, que correría de Durango a Mazatlán, llegara hasta la población de El Salto, en Durango,[40] y en 1919 impulsó la construcción de una nueva estación ferrocarrilera en Durango, la cual inauguró en 1925 Plutarco Elías Calles, entonces presidente de México, y que en su época se consideró la más funcional del país.[41]

Estación de Durango.42

Por esos años, también comenzó la época del cine industrial en Durango. En 1922 la True Life Motion Picture comenzó su labor como compañía productora de cine. Contaba con su propia escuela cinematográfica y tenía sus estudios en la finca La Trinidad. Esta compañía fue dirigida por Rafael Trujillo, y dejó constancia de su actividad cinematográfica con las películas *Vistas de la ciudad de Durango*, *Luz de redención* y *La puñalada*.[43] Sin embargo, no fue sino hasta 1954, con la filmación de la película estadounidense *Pluma blanca*, mejor conocida en México como *La ley del Bravo*, cuando comienza en el estado la época de producción del cine de género *western*. A partir de entonces, y hasta el año 2002 se realizaron más de 130 películas profesionales.[44]

34 Luis Reyes de la Maza, *op. cit*., p. 64.

35 Aurelio de los Reyes, *Filmografía del cine mudo mexicano (1896-1920)*, p. 70.

36 Imagen tomada de http://cinemexicano.mty.itesm.mx/directores/hermanos_alva.html

37 Aurelio de los Reyes, *Con Villa en México*, pp. 33-67.

38 Antonio Avitia Hernández, *Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de los ferrocarriles en el estado de Durango*, pp. 41-48.

39 *Idem*.

40 *Idem*.

41 *Idem*.

42 Imagen tomada del Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.

43 *El Heraldo*, Durango, 7 de septiembre de 1922; Gabriel Ramírez, *Crónica del cine mudo mexicano*, pp. 269-270.

44 Alberto Tejada Andrade, *Durango. Filmografía junio 1954-diciembre 1999*.

Por su parte, el cine mexicano también ha participado en la filmación de películas en Durango, entre las que sobresale *El túnel seis*, filmada en 1955.[45] Se trata de una película en la que se puede observar la relación que existe entre el cine y el desarrollo de los ferrocarriles. En su narración se aborda la construcción del Ferrocarril Durango-Mazatlán, que puede consultarse con siguiendo la lectura del historiador Antonio Avitia, en su libro *Historia del ferrocarril en Durango*. El texto de Avitia narra cómo, en 1948, la Compañía Constructora El Águila reinició las obras del tendido de vías teniendo como principal obstáculo la creencia de que el proyecto era irrealizable dado lo intrincado del terreno. En paralelo al proyecto ferrocarrilero, el gobierno mexicano comenzó, en 1952, la construcción de la carretera Durango-Mazatlán.[46]

Un años antes de la filmación, para ser exactos en enero de 1954, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, mediante la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, informó que en la construcción de la vía —cuya extensión por tender era de 224 kilómetros— se tenía un avance de 62.56 kilómetros en desmonte, rosa y excavaciones de terracerías, cuyo volumen llegaba a los 2 004 300 metros cúbicos. Por otro lado, en el reporte del programa oficial, titulado "Marcha hacia el mar", se daba cuenta de la conclusión de los trabajos de construcción del puente Agua Fría, así como de los túneles 2, 7, 8 y 16. También se señalaba que se estaba trabajando con intensidad en los túneles 1, 3, 4, 5, 6 y 17. Según esos reportes hacia finales de ese año se habían gastado 95 millones de pesos en la obra y se había contratado entre 900 y 1 350 trabajadores, así como al ingeniero Francisco Manuel Togno Purón, quien en viaje a caballo había efectuado la localización definitiva de la vía.[47]

Como ya lo mencioné, en 1955, los Estudios Tepeyac, con sede en la ciudad de México, comenzaron la filmación de la película *El túnel seis*, dirigida por Chano Urueta, con argumento y adaptación de Rafael García Travesi. En el reparto se encontraban los actores Víctor Manuel Mendoza, Víctor Parra, Andrés Soler, Carmen Montejo y Wolf Rubinski. Esta producción la coordinó la Alianza Cinematográfica Alfonso Patiño Gómez y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), y tuvieron como locaciones la parte serrana de Durango, esto es: Mexiquillo, La Ciudad, Paso Real y el túnel 6.[48]

La película trata de un grupo de trabajadores que laboran al mando de un ingeniero de la SCOP en las obras para abrir un túnel del trazo ferrocarrilero que uniría la parte de la sierra del interior con la parte de la sierra que da al mar, o sea el ferrocarril Durango-Mazatlán. Al comienzo de la película uno de los trabajadores indica a otro que se han robado media tonelada de dinamita, y poco después se escucha una explosión, producto de la cual varios trabajadores mueren y otros quedan atrapados en el túnel.

El filme narrará el drama de los trabajadores que uno a uno morirán, hasta que finalmente queda el más joven, quien logra sobrevivir debido a que bebió la sangre de uno de sus compañeros. Una vez que este joven es rescatado con vida y la película termina.

La película se estrenó en Durango, en 1956, y un año después la obra del ferrocarril se suspendió de manera definitiva. La realidad es que en este túnel, que tiene una longitud de 1 600 metros, nunca ocurrió ningún accidente,[49] sin embargo, en opinión de la mayoría de los duranguenses, ese accidente, aunque ficticio, fue la causa de la suspensión de la obra.

Resultaría paradójico que en nuestra tierra el cine hubiera sido el responsable de terminar con el sueño de tener una salida al mar, vía el ferrocarril. Lo que sí se terminó en 1960 fue la carretera transversal interoceánica Matamoros-Mazatlán.

Por lo que respecta al cina, debe decirse que el género western dejó de ser rentable y los sets cinematográficos que se habían construido en Durango para ese fin quedaron en abandono.

Para nuestra flamante estación de tren se tiene contemplado convertirla en un centro de convenciones, en el que los duranguenses podamos seguir construyendo un mundo de sueños, que para el caso de nuestra tierra los mejores son cinematográficos.

45 *Idem*.

46 Antonio Avitia Hernández, *op. cit*., pp. 49-68.

47 *Idem*.

48 Alberto Tejada Andrade, *op. cit.*

49 Antonio Avitia Hernández, *op. cit*.

Bibliografía

Avitia Hernández, Antonio, *Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de los ferrocarriles en el estado de Durango*. México, Impresos Castellanos, 2002.

Boletín Municipal. Durango, 1 de mayo de 1898.

De Cardona S., Adalberto, *De México a Chicago y Nueva York*. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co.1893.

De los Reyes, Aurelio, *Con Villa en México.* México, UNAM, 1985.

_____, *Filmografía del cine mudo mexicano (1896-1920).* México, UNAM, 1986.

_____, *Medio siglo de cine mexicano (1896-1947)*. México, Trillas, 1987.

Gallegos Caballero, José Ignacio, *Historia de Durango 1556-1910*. Gómez Palacio, Dgo., Impresiones Gráficas México.

Hernández, Carlos, *Durango gráfico*. Durango, Dgo., Taller de J. S. Rocha, 1903.

Izquierdo, J. Joaquín, "Cuatro años en Durango luchando sin recursos contra los bárbaros (1848-1853)", en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*, t. IV, núm. 4. México, 1945.
_____, "El problema de los indios bárbaros a la terminación de la guerra con los EUA", en *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia*, t. I. México, 1945.

La Evolución, Durango, 24 de abril de 1898.

La Idea, Durango, miércoles 24 de octubre de 1900.

Linati, Claudio, *Trajes civiles y militares de México* (1828), edición facsimilar. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1956.

Mausser, Charlie, *Recopilación de películas para el Catálogo Edison*.

Memoria en que el Gobierno del Estado de Durango da cuenta al H. Congreso, de la marcha de la administración pública en el año de 1847. Durango, Imprenta del Gobierno a cargo de M. González, Biblioteca Nacional de México, 1848.

Nájera, Francisco Castillo, *Obras. Durango en 1826*, edición en homenaje. Durango, UJED, 1991.

Raigosa Reyna, Pedro, "Educación y cultura en Durango (1877-1910)", en *Porfiriato y Revolución en Durango*. México, IIH-UJED, Falta año.

Ramírez, Gabriel, *Crónica del cine mudo mexicano.* México, Cineteca Nacional, 1989.

Ramírez, José Fernando, "Ferrería de Durango", en *El museo mexicano*, t. I. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1843.

Reyes de la Maza, Luis, "Salón Rojo", en *Cuadernos de Cine*, núm. 16. México, UNAM, 1968.

Tejada Andrade, Alberto, *Durango. Filmografía junio 1954-diciembre 1999*. Durango, Gobierno del estado de Durango, 1999.

Ward, Henry George, *Durango en 1826, edición en homenaje*. Durango, UJED, 1991.

Weidner, Federico, "Informe científico sobre el Cerro de Mercado de Durango", en *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango*, jueves 28 de febrero de 1889.

Zubiría y Campa, Luis, *El Cerro de Mercado*. México, Imprenta Victoria, 1924.

Hemerografía

El Heraldo, Durango, 14 de mayo de 1908.
El Heraldo, Durango, 7 de septiembre de 1922.
El Registro Oficial, Durango, 28 de diciembre de 1854.
El Registro Oficial, Durango, jueves 26 de agosto de 1847.
El Registro Oficial, Durango, viernes 11 de marzo de 1853.
El Registro Oficial, Durango, lunes 28 de febrero de 1853.
El Tiempo, México, 5 de noviembre de 1834.
El Universal, México, 26 de abril de 1898.

De tráfico y gritería:
un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México

Covadonga Vélez Rocha
Jefa del Departamento de Fototeca, CEDIF
cvelezrocha@yahoo.com.mx

Introducción

Durante los últimos años, en nuestro país se ha incrementado el interés por conocer más acerca de la comida, las cocinas, las formas de comer, los utensilios utilizados para cocinar, así como las maneras de servir la mesa, entre otros aspectos.[1] Basta revisar la bibliografía que hace referencia a la gastronomía en México para observar las vertientes a las que se han avocado los especialistas en el tema. Algunos chefs de profesión se han interesado en la alta cocina; otros personajes han dirigido su mirada hacia la historia de la gastronomía y el origen de los alimentos, y hay quienes se han dedicado a compilar recetas. Por supuesto no faltan los que investigan por el simple gusto que tienen por el tema. El caso es que, como era de esperarse en este tema en particular, el gusto y la variedad de estudios son diversos.

Sin embargo, el caso del impacto culinario que generó la llegada de los trenes a las diferentes regiones del país ha sido poco estudiado,[2] y quizá en este momento el lector se preguntará qué relación puede tener el ferrocarril con la gastronomía, ya que en un primer momento pareciera que ninguna, y hasta nos puede parecer raro el solo planteamiento de la cuestión, pero si se analiza la pregunta con más detenimiento, se encontrará que la relación entre los trenes y la gastronomía es bastante estrecha, sobre todo si tomamos en cuenta que la gastronomía es una de las manifestaciones culturales más importantes que tiene el ser humano, y que al término "gastronomía" debe integrarse no sólo la "alta cocina", sino todas las expresiones culinarias de las diversas regiones del país,[3]

1 Adriana Guerrero Ferrer, *Cocina y cultura en Querétaro. Recetario*. México, Universidad Autónoma de Querétaro/Instituto Gastronómico de Estudios Superiores, S. C., 2007, p. 19.

2 Tomás Martínez Saldaña, "La cultura ferroviaria en México", en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México, SCT/CONACULTA//FVM/FCS/FCM/TFM, 2002, p. 394.

3 José N. Iturriaga, *Las cocinas de México*, t. I. México, F C E, 1998, p. 7. (Colección Fondo 2000)

en las que, por supuesto, el ferrocarril tuvo una importante presencia.

Por un lado, debo decir que el ferrocarril permitió la movilidad de productos alimenticios hacia diversas regiones, incluso hacia aquellas que son consideradas como apartadas, y los productos de éstas hacia los centros urbanos. Recordemos que en Europa, desde mediados del siglo XIX, la población, sobre todo la urbana, comenzó a comer mejor gracias al desarrollo que alcanzó la producción de alimentos, producto de un grado mayor de especialización, que fue posible gracias a las mejoras en el transporte.

Productos como la leche y sus derivados eran llevados a otras ciudades ubicadas a grandes distancias, y lo mismo sucedió con las frutas y las verduras producidas en el campo, cuyos cultivos se intensificaron ante la demanda originada en los centros urbanos. Desde entonces, en las tiendas y los mercados se ofrecen innumerables productos que provienen de regiones distantes.[4]

En México, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, la llegada del ferrocarril permitió, al igual que ocurriera antes en Europa, la movilidad de una gran cantidad de insumos comestibles y mercancías perecederas a grandes distancias.[5] Cada compañía ferroviaria especificó cómo y en qué clase debían transportarse las mercancías. La clase se determinaba con base en una clasificación general de efectos, en primera, segunda, y tercera clase. Por ejemplo, el Ferrocarril Mexicano, que unió a la ciudad de México con el puerto de Veracruz, transportaba en primera clase abarrotes en general, almendras, cacao, café, canela, carne fresca, seca o salada, chocolate, cerveza en botellas empacadas o en barriles, conservas alimenticias, dulces, galletas, pan, bizcochos, huevos, jamones, licores, mezcal, pescado salado, pimienta, tequila, vainilla, y vino en botellas. En segunda clase se transportaban: aceitunas, ajonjolí, chile seco, verde o curado, cocos, fideos y masas para sopas, frutas secas, garbanzos, habas, leche, levadura, mantequilla, queso, vinagre y vino en barriles. Y en tercera clase: almidón, azúcar, cacahuate, caña de todas clases, cereales no especificados, frutas frescas, harina, hielo, hojas de maíz en bultos, legumbres, manteca, ostiones frescos, panela, pescado fresco, y sal.[6]

Y debe asentarse que el ferrocarril no sólo hizo posible la distribución de insumos nacionales en el territorio mexicano, sino también la de aquellos de origen extranjero. Basta hacer mención del caso del Ferrocarril de Mérida a Progreso para ejemplificar esto. En este ferrocarril se especificaba claramente cuáles productos de procedencia extranjera debían embarcarse en primera clase, como era el caso del aceite en botellas y latas; de los dulces y frutas conservadas en su jugo, en almíbar o de cualquier otra manera; el harina, los jamones y la manteca. En segunda clase se incluían los siguientes productos: cebollas, frijol, maíz, manzanas, papas y queso.[7]

Tren de carga en el patio de Buenavista, 1932. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios.
CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Además, y como es obvio, el ferrocarril modificó también costumbres y modos de vida,[8] y entre éstos últimos se encuentran, por supuesto, los hábitos y las formas de comer. Una actividad tan cotidiana, como es el comer, trasladada al ámbito ferroviario, nos permite conocer una parte de la vida cotidiana que este medio de transporte generó, en quienes utilizaban este medio para trasladarse de un lugar a otro, así como las diferentes manifestaciones culturales de cada región a la que llegaba el ferrocarril. Pero lo más importante es que estudiar la gastronomía en este ámbito tan particular nos permite dar relevancia a una realidad que aparentemente pasó desapercibida, porque "lo insignificante (aparentemente), [ya no nos] ocupa y preocupa, […] [porque] no tiene necesidad de ser dicho…"[9]

Abordar el estudio de la gastronomía en los ferrocarriles mexicanos conlleva tomar en cuenta diversas vertientes: por un lado está la comida que ofrecían los

4 Norman J. G. Pounds, *La vida cotidiana. Historia de la cultura material*. España, Editorial Crítica, 1999, p. 507.

5 Sergio Ortiz Hernán, "Ferrocarriles, escritores y políticos. Algunas reflexiones sobre progreso, tecnología y modernidad", en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México, MNFM, 1996, p. 226.

6 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Álbum de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1891*. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas Palacio Nacional, 1893, pp. 19-22.

7 *Ibidem*, pp. 46-50.

8 Sergio Ortiz Hernán, *op. cit*., p. 226.

9 Henri Lefebvre, *La vida cotidiana en el mundo moderno*. España, Alianza Editorial, 1984, p. 36.

restaurantes instalados en las estaciones; por otro la comida que muchas señoras ofrecían en los andenes en canastas repletas de ricas viandas que se ofrecían a los pasajeros, así como aquella que algunas de estas mismas mujeres ofrecían durante el viaje de una estación a otra, para darse el tiempo suficiente para recorrer todos los coches de pasajeros. Y no puedo dejar de mencionar otra vertiente de estudio, que es la que se enfoca a la comida que se vendía dentro del tren, en el coche comedor, donde se ofrecía comida a la carta.

Tampoco faltaron los casos de algunos agentes de publicaciones que también se dedicaron a vender comida a bordo de los trenes. Y para completar el universo gastronómico de este espacio ferroviario debemos tomar en cuenta también la forma cómo comían los trabajadores ferrocarrileros de las distintas ramas, desde la tripulación del tren, cuando no llevaban el lonche preparado en casa, hasta los peones de vía. Sería interesante conocer qué les cocinaban sus mujeres, y cómo llegaba esta comida hasta el lugar donde se encontraban laborando, o saber qué comían los trabajadores de los talleres, o dónde tomaban sus alimentos. En fin, que la perspectiva se hace cada vez más amplia, en la medida que englobamos a todos los trabajadores de todas las regiones del país.

Ahora mismo el propio lector quizá estará pensando en alguna otra vertiente más, digna también de estudio, y que no se esté citando aquí, pero como el título de este artículo bien lo señala, este será apenas un primer acercamiento al tema, por lo que me ceñiré a abordar solo una de las líneas de estudio que cité, la de la comida que era vendida en las estaciones de ferrocarril, tanto en los restaurantes formalmente establecidos como la ofrecida por las señoras vendedoras de comida.

Esto nos obliga rememorar aquellos pocos minutos en los que el tren paraba en la estación, que eran aprovechados por las señoras que vendían comida, para subir a los coches a ofrecer su mercancía. Una vez con ellas a bordo del tren, comenzaban a percibirse olores exquisitos que salían de esas famosas canastas.

Quien haya viajado en tren jamás podrá olvidar los sabores de esos alimentos, que eran un deleite para los paladares más exigentes. Y cómo no recordar las formas tan peculiares que tenían estas mujeres para ofrecer sus alimentos...

Volvamos pues el tiempo atrás, para poder revivir esos gratos y deliciosos momentos.

Los restaurantes de las estaciones

La llegada del ferrocarril trajo consigo la construcción de una infraestructura que permitió el funcionamiento de este medio de transporte, desde el tendido de la vía, puentes, alcantarillas, tanques para agua y aceite, casas de sección, talleres, hospitales, casas para los trabajadores, embarcaderos y, por supuesto, las estaciones.

Según uno de los primeros reglamentos de transportes de Ferrocarriles Nacionales de México, una estación es un punto designado en el Horario[10] con un nombre, en el cual pueden detenerse los trenes para tomar o dejar tráfico; para salir de o entrar a la vía principal; o de cuyo punto se exhiben señales fijas,[11] posteriormente sólo se le denominó como lugar designado en el horario con determinado nombre.[12]

Las estaciones fueron construidas, con diferentes estilos arquitectónicos y distintos materiales, a lo largo de las diversas líneas ferroviarias.[13] Y precisamente tomando como base los materiales con los que fueron construidas se han hecho algunas clasificaciones de las mismas. Así, a algunas se les han denominado como principales y a otras secundarias.[14] También están las estaciones simples, o paraderos, estaciones menores, intermedias, subterminales y terminales,[15] tal como lo mencionan Luz Carregha y Begoña Garay para las estaciones de San Luis Potosí.

Estación San Luis Potosí, 1926. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca.
CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

10 Un Horario contiene los itinerarios clasificados de los trenes con información e instrucciones referentes al movimiento de los mismos. *Reglamento de transportes*, México, FNM, 1969, p. 10.

11 FNM, *Reglamento para el Departamento de Transportes*. México, FNM, 1907, p. 4.

12 *Reglamento de transportes*, *op. cit*., p. 11.

13 *De las estaciones*. México, SCT/FNM/MNFM, 1995, p. 27.

14 *Idem.*

15 Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay. *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México " Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. México, El Colegio de San Luis, 1999, p. 85.

En las estaciones era común encontrar espacios destinados para la oficina del jefe de estación, la venta de boletos, el telégrafo, la sala de espera, el andén de pasajeros y el de carga. En las de mayor importancia, ya sean las principales, subterminales o terminales, encontramos una infraestructura mucho más amplia que formaba parte de la estación, en la que se incluye, por ejemplo, la bodega de carga, la habitación para el jefe de estación, casas para empleados superiores de la empresa,[16] entre otras, y en algunas se contaba también con un restaurante.

Estación Querétaro, 1926. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Desde el tendido de las primeras líneas ferroviarias se contempló la construcción de restaurantes o fondas que brindaran comodidad y servicio a los pasajeros. El Ministerio de Fomento ordenó la realización de una obra titulada *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación*, publicada en 1865, en la que se planteaba como indispensable la instalación de un gran comedor en las estaciones que se encontraran distantes del punto de partida, en donde el tren debía detenerse por un tiempo para que los pasajeros pudieran comer.[17] De igual manera se planteaba que estos comedores no debían instalarse en aquellas estaciones en donde terminara la línea, ya que se suponía que éstas se encontraban instaladas en grandes poblaciones, pero sí debían estar en la parte intermedia de la ruta que excediera los doscientos kilómetros.[18]

Al final, sólo se proyectaron los espacios destinados para los restaurantes en las grandes estaciones. En cuanto a las estaciones con edificios más pequeños, en donde se instalaron los restaurantes, los espacios se adecuaron para ello o se encontraban en edificios anexos a la estación. Por supuesto que estos restaurantes no pertenecieron a las distintas compañías ferroviarias que se ocuparon del tendido y de la administración de las líneas, sino que fueron concesionados a particulares. El *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles* de 1898, en su artículo 76, especificaba lo siguiente:

Cuando las empresas consientan el establecimiento de fondas dentro del recinto de las estaciones, obligarán a los dueños de aquéllas a que tengan expuestas en lugar público sus tarifas de precios, y en lugar patente un relox (sic) arreglado por el de la estación, y junto a éste un cartel o pizarrón en que estén escritos de un modo claro las horas de salida de cada uno de los trenes.[19]

Casa de madera y teja para el restaurante del ferrocarril en el patio de la estación Reforma, Chiapas, 29 de mayo de 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

16 *Ibid.,* p. 78.

17 P. Almazán, *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación*, vol. II. México, Imprenta Literaria, 1865, p. 119.

18 *Ibid*., p. 128.

19 *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles*. México, Tipografía de la Dirección de Telégrafos, 1898, p. 21.

Es importante señalar que en la documentación referente a la segunda mitad del siglo XIX aún no se menciona el término restaurante, sino el de fonda. José N. Iturriaga, en su trabajo sobre las cocinas de México, señala que es precisamente en este siglo cuando las viejas fondas dan paso a los restaurantes (que es un galicismo) y más tarde a los cafés.[20]

Pero independientemente del término que se emplee para designar a los comedores de las estaciones, lo cierto es que estos espacios funcionaron en muchas estaciones a lo largo de las diversas líneas ferroviarias. En la guía del viajero de la antigua línea del Ferrocarril Central, México-Ciudad Juárez, escrita por Adalberto de Cardona y titulada *De México a Chicago y Nueva York*, se mencionan las estaciones designadas en el horario para que los pasajeros bajaran a comer. Por ejemplo, se asienta que en la estación de Tula "puede el viajero que sienta debilidad estomacal aprovechar los cinco minutos que se detiene el tren en el lugar, para restablecer sus desfallecidas fuerzas".[21] Cardona menciona también la estación de San Juan del Río, en Querétaro, donde los pasajeros que salían de la ciudad de México a las 7:30 de la mañana llegaban a la una de la tarde a esta estación y se detenían durante treinta minutos para comer. También cita la estación de Silao, en Guanajuato, donde los pasajeros que iban hacia el norte contaban con veinte minutos para desayunar. Esta estación era la destinada para la cena para aquellos pasajeros que iban rumbo a la ciudad de México.[22]

Aguascalientes era la estación de la comida. Cardona menciona que se comía muy bien en el restaurante y que el menú costaba un peso. Sin embargo, si algunos pasajeros preferían la comida típica, o en sus palabras "al estilo del país", podían hacerlo en un restaurante mexicano que estaba muy cerca de la estación, en donde también se comía bien, estaba limpio y la comida costaba veinticinco centavos.[23]

Prosigue el relato haciendo mención a otras estaciones como la de la Calera, ubicada en el estado de Zacatecas, en la que el tren se detenía a las 18:45 para que los pasajeros pudieran tomar la cena. Seguía Torreón, donde al siguiente día, a las siete de la mañana los pasajeros disponían de treinta minutos para desayunar en el salón comedor de la estación, construido por la Compañía del Ferrocarril Internacional. Lo mismo sucedía en la estación de Jiménez, en Chihuahua, donde se hacía una parada de treinta minutos para comer. Finalmente, las dos últimas paradas para comer se encontraban también en el estado de Chihuahua, donde el tren se detenía en la estación de Chihuahua y en Ciudad Juárez, punto final de la ruta. Ahí los pasajeros llegaban a las siete de la mañana, dispuestos a desayunar si es que iban a continuar su viaje rumbo a Estados Unidos.[24]

Estación de Aguascalientes, 1926. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CEDIF

Vale la pena señalar que con el paso de los años, la infraestructura de esta línea se fue ampliando, y nuevas estaciones se fueron incorporando a la ruta, muchas de ellas conforme a las necesidades de las poblaciones aledañas.[25]

En 1926, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México llevó a cabo, mediante la Comisión de Avalúo e Inventarios, un registro fotográfico de todas las líneas que para esos años pertenecían a esta empresa. La elaboración de este registro tuvo una duración de cuatro años, e incluyó toda la infraestructura ferroviaria ubicada en cada una de las líneas, por lo que aparecen en imágenes: vías, puentes, alcantarillas, casas de sección, tanques de agua y aceite, talleres, hospitales y, por supuesto, las estaciones, desde aquellas construidas en madera hasta los grandes edificios.

En el registro se incluyen diversas tomas de las estaciones y de los demás edificios que conformaran el centro ferroviario, por lo que para el estudio de los restaurantes ubicados en las estaciones de ferrocarril ha sido fundamental, ya que nos permite conocer cuáles estaciones contaron con restaurante y cómo eran éstos físicamente.

20 José N. Iturriaga, *op. cit*., p. 29.

21 Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*, 3ª ed. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, pp. 12-13.

22 *Ibid.*, pp. 15, 65, 83.

23 *Ibid.*, p. 94.

24 *Ibid.*, pp. 122-125, 138, 552.

25 Covadonga Vélez Rocha, "De México a Ciudad Juárez: una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano" en *Boletín Documental*, año V, segunda época, núm. 19. México, CEDIF, abril-junio 2004, p. 11.

Estación Durango, 1927. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Cabe aclarar que buena parte de los restaurantes no aparecen en las imágenes, ya que se registró el edificio completo, en diferentes perspectivas, y no los interiores de los mismos, salvo en los casos cuyos edificios eran muy grandes, como en la estación Colonia, en Aguascalientes o Durango, entre otras.

Es por esto que solo sabemos de la existencia de estos restaurantes por el extenso pie de foto que acompaña a las fotografías, en los que se enuncian como restaurantes y no fondas.

En las estaciones donde sí aparecen fotografiados los restaurantes es porque éstos se encuentran fuera del edificio de la estación. Tal fue el caso de Rodríguez Clara, en el estado de Veracruz, o en la estación Vanegas, en San Luis Potosí. Algunos de ellos fueron construidos en madera y otros en mampostería, mostraban en el exterior el letrero que indicaba el nombre "restaurante", y en Rodríguez Clara el letrero decía "restaurante del Ferrocarril V. C. I".

Ahora vale la pena preguntarse ¿cómo es que funcionaban estos restaurantes cuando el tiempo máximo que se detenía un tren en la estación era sólo de treinta minutos? ¿Era el servicio sumamente rápido como para permitir a la cocinera o cocinero del restaurante satisfacer los pedidos de los pasajeros que ingresaban al lugar? ¿Daba tiempo a los pasajeros de sentarse a comer dentro del restaurante?

Si sumáramos el tiempo que implica cocinar los alimentos, servirlos y comerlos, veríamos que, en efecto, éste rebasaba por mucho los treinta minutos que el tren se detenía, pero entonces, ¿cómo es que se resolvió este inconveniente, cuando debían cumplirse estrictamente los tiempos de parada en cada estación? Pues la solución fue un poco inusual en un ámbito no ferrocarrilero, pero muy certera y común en el medio del ferrocarril: se utilizó el mismo sistema de comunicación que se utilizaba para la operación de los trenes, el telégrafo.

En los ferrocarriles europeos, la solución que se encontró para poder atender a los pasajeros de manera rápida, fue la de repartir, antes de llegar a la estación, la carta en la que se ofertaba todo el menú del restau-

Telegrafista en una estación, ca. 1955. Fondo Ferronales. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Restaurante en la estación de Rodríguez Clara, en Veracruz, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

rante. De este modo el pasajero podía elegir el menú que apeteciera, y el pedido se transmitía telegráficamente de una estación a otra que tuviera restaurante dentro de la ruta. Esto no sólo agilizaba el tiempo de preparación de los alimentos, sino que permitía que a la llegada de los pasajeros, éstos recibieran su comida prácticamente de inmediato, y evitaba que alguno quedara varado en la estación.[26]

Es claro que esta modalidad en el servicio resultaba benéfica tanto para los pasajeros del tren como para el dueño del establecimiento, ya que le aseguraba la clientela y, por lo tanto, le permitía incrementar sus ventas.

Pues bien, algo parecido sucedió en los ferrocarriles de nuestro país, y para ejemplificarlo haré mención del Horario número 4, de la División Veracruz al Istmo, que cubría una parte de los estados de Veracruz y Oaxaca. En este Horario, en la sección denominada "Instrucciones especiales", se dejaba en claro que el conductor del tren debía dar un aviso en una estación, vía telégrafo, al encargado del restaurante siguiente, ubicado dentro de la línea, sobre el número de pasajeros que iban a tomar alimentos, y se especificaba de la siguiente manera:

Los trenes 101 y 161 [daban aviso] de la estación Juanita al restaurante de Rodríguez Clara.

El número 101 [daba aviso] de la estación Tres Valles al restaurante de Tierra Blanca.

El número 102 [daba aviso] de la estación Piedras Negras al restaurante de Tierra Blanca.

El número 162, de la estación Loma Bonita al restaurante de Rodríguez Clara.[27]

Los trenes provenientes del sur, que en este caso eran los 101 y 161, debían dar aviso en la estación de Juanita, en Veracruz, km. G-270, al restaurante de Rodríguez Clara, que no se encontraba dentro de la estación, y que distaba 34 kilómetros más adelante sobre la ruta. El tren número 101 daba aviso en la estación de Tres Valles, en el Km. G-133, al restaurante de Tierra Blanca, ubicado en la estación, a cuarenta kilómetros de distancia. El tren número 102, procedente del puerto de Veracruz, daba aviso en la estación de Piedras Negras, km. GA-52, para que se enviara el mensaje al restaurante de Tierra Blanca, que se encontraba 45 kilómetros más adelante, donde terminaba el ramal. Finalmente, el tren número 162 que venía de Tierra Blanca rumbo al sur, tenía que dar aviso en la estación de Loma Bonita, km. G-172.8, para que se enviara el mensaje al restaurante de Rodríguez Clara, distante a 63 kilómetros.

Hotel y restaurante de la estación de Tierra Blanca, Veracruz, 1930. Fondo Comisión Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Llama la atención que en el Horario se especificara que debía enviarse el mensaje sólo con el número de pasajeros que iban a tomar alimentos, y no establecer la comida que solicitaban que el restaurante les preparara. Esto hubiera agilizado el servicio, más aún si tomamos en cuenta los kilómetros que había entre las estaciones donde se enviaba el mensaje y la estación receptora, que eran mínimo de 34 y máximo de 63 kilómetros, que se traducían en tiempo suficiente para la preparación de diversos platillos.

En la línea del antiguo Ferrocarril Mexicano, que cubría la ruta de México a Veracruz, el conductor del tren anunciaba a los pasajeros que pararían en la estación de Apizaco a comer, por lo que requería saber qué pasajeros lo harían en el restaurante. El conductor solicitaba el nombre del pasajero y lo que éste quería que le prepararan, y así enviaba el mensaje en una de las estaciones. Al llegar a Apizaco los pasajeros tenían su comida lista en el restaurante.[28]

Otro aspecto interesante para conocer, es el tipo de comida que se ofrecía en los restaurantes. La respuesta se vuelve un poco complicada, dado que las fuentes consultadas aportan pocos datos al respecto. Pero como bien señala José N. Iturriaga, y con toda la razón, "tal omisión se debe a que parece obvia la

26 Miguel Krebs, "Historia del vagón comedor", en *Historia de la alimentación en los trenes*. Octubre de 2007. Historiadores de la cocina, ver www.historiacocina.com/narraciones/trenes/trenes.htm

27 FNM, *División de Veracruz al Istmo. Horario número 4*. Comienza a regir a las 0 horas 01 minutos del domingo 1 de mayo de 1955, p. 14.

28 Entrevista al señor Juan Bautista Robles, ex mayordomo del Departamento de Reconstrucción de Coches y Carros de los talleres de Aguascalientes. Puebla, Puebla, 19 de junio de 2009.

Estación de Apizaco, Tlaxcala, ca. 1970. Fondo Ferronales. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Interior del restaurante de la estación Monclova, Coahuila, 1929. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

elaboración del alimento de cada día…[29] Es así que la información obtenida proviene básicamente del testimonio oral de los pasajeros y trabajadores ferrocarrileros, quienes han echado mano de los recuerdos de sus viajes por ferrocarril, para darnos una idea de lo que se comía en estos recintos.

En primer lugar es importante mencionar el concepto en el que algunos pasajeros tenían al restaurante de la estación. Para algunos, entrar al restaurante significaba pagar un costo más alto por los alimentos que podían comer también con las señoras que vendían sus productos en la estación.[30] La diferencia consistía en que en el restaurante podían sentarse a la mesa y degustar sus alimentos servidos en loza y con cubertería, además de degustar una selección más variada de sopas y guisados.

En el restaurante de la estación de Teapa, en el estado de Tabasco, ubicada en el km. 208 en la línea de Coatzacoalcos a Mérida, se ofrecía a los pasajeros un menú bastante variado: había huevos al gusto, frijoles, pollo, algunos guisados, bisteces de res o de cerdo, que sólo se podían comer una vez a la semana, porque el abasto estaba ajustado a un solo día.

En la línea del antiguo Ferrocarril Mexicano, que cubría la ruta México-Veracruz, había restaurantes en las estaciones de Apizaco, Esperanza, Orizaba y Veracruz. En el restaurante de Apizaco se servía comida corrida, a la carta, y si algún pasajero quería comer algo especial, que no estuviera incluido en el menú, la cocinera también estaba dispuesta a prepararlo. El lugar estaba limpio, tenía un mostrador, y sus mesas estaban listas para recibir a los pasajeros, los cuales tenían un tiempo aproximado de quince minutos para degustar sus alimentos. El servicio que se ofrecía a los pasajeros era de primera, y el costo de los alimentos era accesible para todos, aunque no todos comían ahí.[31]

En otros restaurantes, como en el de la estación de Saltillo, se ofrecía a los comensales atole de avena, café de olla, huevos al gusto, hot cakes, pan, entre otras opciones.[32] A veces llegaron a tener algún guisado o antojito difícil de olvidar, como el de la estación de Chihuahua, donde se vendían los burritos (tacos norteños hechos a base de harina de trigo[33]) rellenos de frijoles, papas, carne deshebrada con salsa verde, los cuales se servían en un plato de loza. A estos tacos había que doblarlos, porque eran muy largos. También estaba el mole de panza del restaurante de la estación de Durango, que se servía con maíz pozolero, totopos y chiles verdes.[34]

En la década de 1970 existían veinte restaurantes instalados en las estaciones de la red ferroviaria del país, como son: Buenavista, en la ciudad de México, Querétaro, Monterrey, Calles, en Tamaulipas; Tula, Zacatecas, Durango, San Juan del Río, Irapuato, Pénjamo, Yurécuaro, Guadalajara, Maravatío, Puebla, Tomellín, Oaxaca, Oriental, Veracruz, Córdoba, y Coatzacoalcos.[35]

Esto no quiere decir que fueran las únicas estaciones donde el tren paraba para que los pasajeros pudieran comer. También estaban las estaciones de comida como: San Luis Potosí, Vanegas, en San Luis Potosí; Saltillo, Coahuila; Escobedo en Guanajuato; Cárdenas, Tamasopo, Las Palmas, en el estado de San Luis Potosí; Tampico, Tamaulipas; Ciudad Frontera en Coahuila; Linares en Nuevo León; Ciudad Victoria, Tamaulipas; Aguascalientes, Ags.; Felipe Pescador

29 José N. Iturriaga, *Las cocinas de México*, t. II. México, F C E, 1998, p. 8. (Colección Fondo 2000)

30 Entrevista al señor Ernesto Vélez Sierra, 24 de mayo de 2009.

31 Entrevista al señor Juan Bautista Robles, *op.cit.*

32 Plática con Isabel Bonilla Galindo, ex integrante del equipo del Pronare/MNFM. 6 de marzo de 2009.

33 José N. Iturriaga, *op. cit*., p. 23.

34 Plática con Alfredo Nieves Medina, ex integrante del equipo del Pronare /MNFM. 5 de marzo de 2009.

35 *Itinerarios e informes*. México, FNM, 1972, pp. 16-35.

Restaurante en el patio de la estación de Tonalá, Chiapas, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

en Zacatecas, Torreón, Coahuila; Jiménez, en Chihuahua; Salinas en San Luis Potosí; Guatimapé y Santiago Papasquiaro en Durango; San Lorenzo, en Hidalgo; Cuernavaca, Morelos; Jalapa, Veracruz; Esperanza, en el estado de Puebla; Tierra Blanca y Rodríguez Clara en Veracruz; Matías Romero, en Oaxaca; y Tonalá, Mapastepec y Tapachula, en Chiapas.[36] En todas ellas, aunque no existiera un restaurante, se encontraban las vendedoras de comida, quienes proporcionaban a los pasajeros la comida necesaria para proseguir su viaje, y de las cuales hablaremos a continuación.

La venta de comida en los andenes

Desde la época colonial, los vendedores ambulantes ofrecían una gran variedad de productos, sin que pudiera faltar la comida. José N. Iturriaga menciona que estos vendedores: "…en sus pregones callejeros hacían mención de patos asados y chichicuilotes del lago de Texcoco, cabezas de borrego al horno, tamales y dulces, por citar ejemplos".[37]

Existen representaciones iconográficas que nos permiten conocer a estos vendedores, así como lo que ofrecían, como la Pintura de Castas, que se ha constituido en un importante medio de información, ya que en las series aparecen representadas las formas cómo estos vendedores desarrollaban sus actividades. Apreciamos su vestimenta, sus productos, sus gestos de venta, así como su origen étnico y social.[38]

En la segunda mitad del siglo XIX, con el inicio de las operaciones de las diversas rutas ferroviarias que se fueron construyendo, y con su apertura al servicio de pasajeros, muchos de estos vendedores de las ciudades y poblaciones pequeñas trasladaron su punto de venta a las estaciones, lugares en los que podían ofrecer todos sus productos a los pasajeros que viajaban en el tren. La presencia de estos comerciantes se fue haciendo cada vez más evidente y necesaria, al grado de convertirse en parte de la vida de una estación. Además, estos personajes finalmente fueron considerados parte de la gente ferrocarrilera.[39]

En una de las principales líneas ferroviarias, la del Ferrocarril Central, que iba de la ciudad de México a Ciudad Juárez, había un sinnúmero de vendedores en diversas estaciones. En la estación de Celaya, por ejemplo, vendían las ya famosas cajetas, que a decir de Cardona, no eran de las mejores, ni las que habían dado fama a esta población. En la estación de Salamanca se ofrecía a los pasajeros guantes de gamuza y limas, y en la estación de Irapuato las fresas eran el producto más cotizado. Se ofrecían en pequeños cestitos, que costaban de dos a cuatro reales, según fuera el tamaño.

En la guía de Cardona se asienta que en muchas de las estaciones se podía conseguir, sin moverse del asiento, un vaso de leche, una taza de café, un pocillo de chocolate, frutas o dulces, chalupas o taquitos, enchiladas, tamales, y otros antojitos más. Lo único que debía hacer el pasajero era asomarse por la ventanilla del coche para que rápidamente estuvieran frente a él los vendedores.[40]

Una recomendación muy importante que hace Cardona en su guía a todos aquellos que quisieran viajar por ferrocarril es que siempre llevaran en sus bolsillos monedas de baja denominación, porque los vendedores generalmente no tenían cambio, y mientras buscaban quien les cambiara el dinero, el tren emprendía su marcha.[41]

36 *Idem*.

37 José N. Iturriaga, *Las cocinas de México*, t. I, *op. cit.*, p. 29.

38 Martha de Alba, Arnaud Exbalín y Georgina Rodríguez, "El ambulantaje en imágenes: una historia de representaciones de la venta callejera en la ciudad de México (siglos XVIII-XX)", en *Cibergeo. European Journal of geography*, en www.cibergeo.eu/index5591.html

39 *De las estaciones*, *op. cit.*, p. 18.

40 Adalberto de Cardona, *op. cit.*, p. 52.

41 *Idem*.

Vendedoras en una estación, ca. 1960. Fondo Ferronales. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

En muchas otras estaciones de la red ferroviaria del país el tren se detenía para que los pasajeros pudieran bajar a comer, y en algunas otras donde no estaba contemplado en el Horario una parada para tal fin, los vendedores ofrecían productos y alimentos a los pasajeros. A ese momento Guillermo Prieto lo describe, en uno de sus viajes por la línea de Los Reyes a Puente de Ixtla, en Morelos, como de "tráfico y gritería". A su llegada a la estación de Ayotla, ubicada en el km. VA-8, los vendedores rodeaban el tren mientras ofrecían a los pasajeros pan, tortillas, pescados blancos y aceitunas curadas, ofrecidas en canastas pequeñas.[42] Siguiendo su recorrido el tren llegó a la estación de Tenango, en donde las vendedoras ofrecían chalupas y tortillas con chile, según palabras del propio Prieto. Narra que estas frituras eran de muy buena reputación, pero que al pitazo de la locomotora, todos, incluidos los vendedores y los curiosos, se quedaban inmóviles, a manera de "decoración corrediza de teatro", para ver partir nuevamente al tren.[43]

Entre las décadas de 1940 y 1950, en la línea del que fuera el Ferrocarril Panamericano, que corría por la parte sur de la costa de Oaxaca y la costa de Chiapas, también se llevaba a cabo en algunas estaciones la venta de comida. Una de ellas era la estación de Pijijiapan, ubicada en el km. K-264, en donde doña Beatriz Morales vendía carne de venado, don José Sánchez Palacios cocos, doña Manuela Martínez ofrecía raspados, doña Algercita vendía sus empanadas, bocadillos de coco y los turuletes,[44] mientras doña Cristina Palacios ofrecía a los pasajeros dulces de piña "empapelados", y doña Flora los nanches.[45] En la misma línea, pero en la parte correspondiente al estado de Oaxaca, en una estación denominada Salineras, entre las estaciones de Juchitán y Unión Hidalgo, el tren bajaba al mínimo su velocidad y ese momento era aprovechado por las vendedoras para ofrecer a los pasajeros café con leche, tacos de venado, tamales de iguana, dulces de frutas de la temporada, jícamas y naranjas, entre otras cosas. La manera en que las vendedoras pregonaban sus productos rezaba lo siguiente: "Va a querer usté café con leche" "hay tacos de venado",[46] "va a querer tamal de iguana",[47] "tengo dulce de nanche", y se acercaban al que se asomaba por la ventana para ofrecerle también los huevos duros con arroz, que eran acomodados en una tortilla y les ponían un poco de guisado a un lado.

Un platillo que también era ofrecido durante el trayecto entre las estaciones de Juchitán y Unión

Estación Pijijiapan, Chiapas, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

42 Prieto, Guillermo. *Obras completas XIX. Actualidades de la semana*, t. I. México, CONACULTA, 1996, pp. 553-554.

43 *Ibid.*, p. 555.

44 Los turuletes son galletas de maíz horneadas.

45 Arturo Sibaja Carbott, "El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor", en *Boletín Documental*, 2ª época, año V, núm. 21. México, CEDIF, octubre-diciembre, 2004, p. 17.

46 La carne de venado se preparaba como en salpicón y se vendía en tacos. Ver receta anexa.

47 Es una tradición en las familias zapotecas el comer el tamal de iguana, sobre todo el Domingo de Ramos, durante la Semana Santa.

Hidalgo era el guisado de armadillo, que se ofrecía en su concha, y tenía un sabor que se parecía al del guisado que se utilizaba para preparar la cochinita pibil.[48]

Una vez que se entregaba el taco, tamal, o aquello que hubiera elegido el pasajero, debía pagar el importe de inmediato, aunque no faltó la ocasión en que algún pasajero hizo su pedido cuando ya casi partía el tren y no alcanzó a pagar lo recibido.[49]

De las cinco o seis señoras que vendían en la estación de Salineras, sólo una subía al tren a vender su comida y bajaba en la siguiente estación. Esta señora ya era conocida por la tripulación del tren, y por eso le daban la oportunidad de hacer su venta a bordo.[50]

Vendedoras en los andenes de una estación, ca. 1960. Fondo Ferronales. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

En la estación predominaba cierto orden para la venta de comida y de los diferentes productos. Cada señora se especializaba en la venta de algo; por ejemplo, estaba la que vendía café con leche, la de los tacos de huevos duros y arroz; la de la fruta o la del dulce, y gracias a esto, los pasajeros disfrutaban de una gran variedad, y los que eran viajeros frecuentes sabían con quien tenían que comprar lo que se les antojara. Ya tenían su marchanta y la llamaban para comprarle, con la confianza de que lo que iban a consumir estaba bien guisado, era algo rico y estaba limpio. No había desconfianza hacia la vendedora, o hacia el producto que vendía, a pesar de que hacia finales de la década de 1940, al menos en esa región, no había refrigerador en el que se pudiera conservar toda la comida que quedara del día. Así las cosas, lo que se preparaba debía ser consumido el mismo día. La venta tenía que ser rápida.[51]

En la línea del antiguo Ferrocarril de Veracruz al Istmo, que partía de la ciudad de Córdoba hasta Santa Lucrecia, los pasajeros también podían comprar comida con las vendedoras, en este caso nos referiremos a las que se encontraban en la estación de Córdoba y en la estación de Tezonapa, ambas en el estado de Veracruz.

En la estación de Córdoba se vendían tortas de pierna, de pollo, enchiladas, tepejilotes[52] capeados,[53] acomodados en tortillas y bañados con una rica salsa, además de gorditas, pepitas tostadas y refrescos. En esta estación la venta de comida se llevaba a cabo a partir de la hora del almuerzo y hasta que el tren partía a las cuatro de la tarde. En la estación de Tezonapa la venta de comida se daba por la mañana, ya que el tren pasaba a las nueve. En esta estación las señoras ofrecían los alimentos en el andén, y entre lo que se podía degustar estaban las empanadas, las gorditas, los tepejilotes capeados, huevos hervidos, chiles rellenos, tacos de canasta rellenos de papa, picadillo y frijoles. Dos de estas mujeres tenían permiso para subir al tren y continuar la vendimia a bordo. Con el paso del tiempo sólo una de ellas siguió subiendo al tren. La apodaban "La Güera". Subía con su gran canasta en mano, y recorría los coches de pasajeros ofreciendo la comida. Su menú incluía: tortas, gorditas, enchiladas, tacos dorados de pollo con salsa y semillas.[54] La Güera, para regresar a Tezonapa, se bajaba donde se cruzaban los dos trenes, el que iba a Córdoba y el que iba a Tierra Blanca, podía ser en la estación de Presidio o en la de Omealca. Ahí abordaba el otro tren y continuaba su venta.[55] Había otra estación donde el tren hacía parada, era la de Xúchiles. Allí no se vendía comida pero sí una serie de frutos y frutas de la región, como aguacates, chinenes,[56] tepejilotes, mandarinas (a las que les llamaban maltas, y las colocaban en pequeños racimos), mangos, chico zapote y mamey.[57]

48 Ver receta anexa.

49 Entrevista al señor Roque Ruiz Pineda. Puebla, Puebla, 27 de mayo de 2009.

50 *Idem.*

51 *Idem.*

52 Es una inflorescencia de una palma silvestre llamada chamaedorea tepejilote, la cual es conocida como alimento en el sureste mexicano y en Centroamérica, en donde se conoce como pacaya. Flores, Juan Carlos. *Informe de mercadeo. Tepejilote (chamaedorea tepejilote)* en http://quin.unep-wcmc.org/forest/ntfp/cd/7_Marquet_reports/j_palma_tepejilote.pdf

53 Ver receta anexa.

54 Entrevista al señor Ernesto Vélez Sierra, Cosolapa, Oax., 24 de mayo de 2009; entrevista a la señora Agustina Rocha Armida, Cosolapa, Oax., 24 de mayo de 2009.

55 Entrevista a la señora Agustina Rocha Armida, Cosolapa, Oax., 24 de mayo de 2009.

56 El chinene de la familia Lauraceae es un árbol frutal nativo de Mesoamérica, que se encuentra desde México hasta Panamá. Es poco conocido en zonas urbanas y su número se ha reducido ante el establecimiento de plantaciones de café y otros cultivos en el estado de Veracruz. En México se el conoce como chinin, aguacate manteca, escalar o pagüa, y en Guatemala se le llama chucte o coyo. Su fruto en México se consume untando la pulpa del fruto en tortillas de maíz. Cruz Castillo, J. G., O. A. del Ángel Coronel, J. de la Cruz Medina, M. C. Joaquín Martínez, *Características morfológicas y bioquímicas de frutos de chinene (Persea schiedeana Nees),* en www.avocadosource.com/journals/CHAPINGO/2007_XIII_2_141_cruzcastillo-jg2007.pdf

57 Entrevista a la señora Agustina Rocha, *op. cit.*

Estación de Tezonapa, Veracruz, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

En estaciones de otras regiones del país los vendedores también ofrecían comida a los pasajeros. Tal es el caso de la estación de Hipólito, ubicada en el estado de Coahuila, en donde se vendían gorditas rellenas de frijol, papas, carne de res con chile o pollo. En la estación de Aserraderos, en Durango, se vendían las gorditas de migajón rellenas de chorizo con papas, y en la estación de Irapuato se podían comprar tostadas de frijoles con pollo, tacos fritos de queso, pollo y papas, y aguas frescas. En los andenes de la estación de Aguascalientes se podía comprar un pedazo de chicarrón seco, sumergido en salsa roja y acomodado en un trozo de papel, a manera de plato. [58]

Si bien Massimo Montanari ha dicho que los alimentos "…son por definición territoriales, sobre todo si pensamos en la cultura popular, ligada más directamente a los recursos de cada lugar…",[59] en el caso de la comida que se vendía en las estaciones, se apega estrictamente a la definición, ya que si revisamos detenidamente el gran universo gastronómico, podemos asegurar que buena parte de la gran variedad de comida estaba ligada a la región en la que se localizaba la estación, como lo pudimos ver en el caso de los tepejilotes, los tacos de venado, los tamales de iguana, el guisado de armadillo y, en el caso de los frutos y las frutas, que eran básicamente de la región. Es cierto que en muchas estaciones se encontraba el mismo menú de enchiladas, gorditas, tacos de canasta, empanadas, pero también lo es que en cada una había ciertas variantes que dependían de la región en la que se vendieran. Por supuesto que siempre se conservaba la esencia básica de estos alimentos, que son el maíz, el frijol y el chile, que predominantemente son elementos indígenas, que perduran hasta el día de hoy, como base de la gastronomía mexicana.[60] Al

58 Plática con Alfredo Nieves Medina, ex integrante del Pronare/MNFM, Puebla, Pue., 5 de marzo de 2009.

59 Massimo Montanari, *La comida como cultura*. España, Ediciones Trea, S. L., 2004, p. 80.

60 José N. Iturriaga, *Las cocinas de México*, t. I, *op. cit*., p. 6.

Andén de una estación, ca. 1975. Fondo Ferronales. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

respecto vale la pena mencionar, que muchos de los alimentos que se vendían en las estaciones no sólo reflejaban nuestra herencia indígena, sino también la simbiosis entre la gastronomía indígena y la española, pues también se degustaban los quesos, y se utilizaba manteca de cerdo para freír los antojitos, como las empanadas, los tacos de canasta, y hasta las mismas enchiladas. También estaba presente la carne que se utilizaba en algunos guisados, y el trigo con el que se hacía el pan para las sabrosas tortas.[61]

Otro aspecto que vale destacar en lo que se refiere a la comida ofertada en las estaciones, es que ésta se ligaba más al antojito, y no a la comida formal, que pudiera incluir una sopa aguada o seca. Con base en lo que he estudiado sobre el tema, puedo decir que este tipo de comida se degustaba en las estaciones por varias razones: primero que nada, se trataba de alimentos económicos, en relación con aquellos que podían consumirse en los restaurantes, o en lugares formalmente establecidos; era comida que estaba lista para saborearse durante los escasos minutos que el tren se detenía en una estación; era fácil de manipular por la vendedora cuando el tren estaba en movimiento; se trataba de comida seca, lo que resultaba muy práctico para el consumidor, ya que no había problemas de escurrimiento; por supuesto, con excepción de las bebidas como el café, los atoles, las aguas frescas o los refrescos. Además, no se requerían platos ni cubiertos, y el papel de estraza que se ocupaba para ofertarla tenía la virtud de servir de plato y servilleta a la vez.

Además, los antojitos están estrechamente vinculados con la dieta de los mexicanos. Es una costumbre comerlos, prácticamente a cualquier hora, y por lo mismo ha perdurado por muchos años. De hecho, puede decirse que los antojitos mexicanos se han convertido, en gran medida, en el eje de la alimentación en nuestro país, y son parte fundamental de nuestra gastronomía cotidiana.

61 *Ibid.*, p. 20.

Estación de Matamoros, Pue., ca. 1920. Fondo Donaciones. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Finalmente, es importante señalar que los pasajeros compraban estos alimentos a las vendedoras sin el temor de que les fuera a hacer daño. Nadie preguntaba ni se preocupaba por si la lechuga o el rábano estaban desinfectados, o si el queso era fresco. No había la inquietud por saber si el agua estaba hervida, o si la comida era del día. En pocas palabras existía la confianza hacia las personas que preparaban estos alimentos, de que los habían elaborado bien, con suma limpieza, y pocas horas antes de venderlos. De nada había certeza, pero sí confianza. Así se percibía, así se olía y así se disfrutaba.

Es claro que muchos de nuestros hábitos alimenticios han ido cambiando con el paso del tiempo. Quizá la experiencia nos ha hecho cada vez más desconfiados con respecto a la comida, y de alguna manera esta desconfianza nos ha alejado de estos sabores, de estos olores, de este gusto por comer de pie, sin formalismo alguno, al grado que ahora tenemos que recurrir a nuestra memoria para poder degustarlos.

En el recuerdo quedaron también los momentos de la vendimia en las estaciones, esos pocos minutos de tráfico y gritería de los que escribe Guillermo Prieto, y que otros más han descrito como momentos de folclor, de fiesta, de tertulia,[62] los cuales no volverán porque se fueron con el tren, pero que quedaron registrados en la memoria de todos aquellos pasajeros que viajaron en este medio de transporte, así como en los recuerdos de las tripulaciones de los trenes, de los jefes de estación, del telegrafista, de los cargadores, y de las propias vendedoras y vendedores de comida.

Es ahí donde empieza nuestra tarea…

62 Entrevista al señor Roque Ruiz Pineda, *op. cit.*

Anexo

RECETAS

Salpicón de Venado*

Ingredientes

1 kg. de carne de venado
1 pellizco de sal
3 dientes de ajo
1 ramito de cilantro
1 cebolla
3 rábanos
2 naranjas agrias
2 cucharadas de vinagre
6 hojas de plátano

Preparación

Cocer la carne en agua con sal y agregar los ajos y la cebolla.
Una vez cocida la carne se desmenuza finamente y se mezcla con el resto de los ingredientes, que también irán picados.
Servir sobre las hojas de plátano.

Armadillo guisado**

Ingredientes

1 armadillo
20 limones
100 gramos de achiote
6 dientes de ajo pelados
4 chiles guajillos cortados en ruedas
1 cebolla molida
Sal al gusto

Preparación

Al armadillo se le quita el caparazón, se le abre la panza, se vacía perfectamente de sus vísceras, y se lava en varias aguas aciduladas con jugo de limón. Se coloca en una cazuela con agua a cubrir, se le añade el achiote, los ajos, los chiles guajillos, la cebolla molida, y la sal al gusto. Se mete al horno precalentado a 200 grados centígrados, de tres a cuatro horas o hasta que esté suave.

Tepejilotes capeados***

Ingredientes

Un racimo de tepejilotes
Harina de trigo
3 huevos
Aceite
Agua
Sal al gusto

Preparación

Se abren las varas del tepejilote y se extraen las inflorescencias. Se ponen a cocer en una cacerola con agua y sal hasta que estén suaves. Se escurren y se espolvorean con harina. Aparte se baten por separado las claras de los huevos, y posteriormente se van anexando las yemas. Se introducen los tepejilotes al huevo y se van friendo en un sartén grande. Cuando ya están bien fritos se colocan en un platón con servilleta para dejar escurrir el aceite. Se sirven solos o en caldillo.

*www.recetasmicocina.com
**www.mexicodesconocido.com.mx
***Receta proporcionada por la señora Agustina Rocha Armida.

Bibliografía

Almazán, P., *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación*, vol. II. México, Imprenta Literaria, 1865, 354 pp.

Cardona de, Adalberto, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*, 3ª ed. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893, 800 pp.

Carregha Lamadrid, Luz, y Begoña Garay, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México – Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. México, El Colegio de San Luis, 1999, 216 pp.

Cruz Castillo, J. G., O. A. del Ángel Coronel, J. de la Cruz Medina, M. C. Joaquín Martínez, *Características morfológicas y bioquímicas de frutos de chinene (Persea schiedeana Nees),* en: www.avocadosource.com/journals/CHAPINGO/2007_XIII_2_141_cruzcastillojg2007.pdf

De Alba, Martha, Arnaud Exbalín y Georgina Rodríguez, "El ambulantaje en imágenes: una historia de representaciones de la venta callejera en la ciudad de México (Siglos XVIII-XX)", en *Cibergeo. European Journal of geography*, en: www.cibergeo.eu/index5591.html

De las estaciones. México, SCT/FNM/MNFM, 1995, 204 pp.

Flores, Juan Carlos, *Informe de mercadeo. Tepejilote (chamaedorea tepejilote)* en: http://quin.unep-wcmc.org/forest/ntfp/cd/7_Marquet_reports/j_palma_tepejilote.pdf

FNM, *División de Veracruz al Istmo. Horario número 4*. Comienza a regir a las 0 horas 01 minutos del domingo 1 de mayo de 1955.

FNM, *Itinerarios e informes*. México, FNM, 1972, 36 pp.

FNM, *Reglamento de transportes*. México, FNM, 1969, 302 pp.

FNM, *Reglamento para el Departamento de Transportes*. México, FNM, 1907.

Guerrero Ferrer, Adriana, *Cocina y cultura en Querétaro. Recetario*. México, Universidad Autónoma de Querétaro / Instituto Gastronómico de Estudios Superiores, S. C., 2007, 386 pp.

Iturriaga, José N. *Las cocinas de México I.* 1ª. Edición, México, F. C. E., 1998, Colección Fondo 2000, 72 pp.

Iturriaga, José N., *Las cocinas de México*, t. II. México, F C E, 1998, 80 pp. (Colección Fondo 2000)

Krebs, Miguel, "Historia del vagón comedor" en *Historia de la alimentación en los trenes*. Octubre de 2007. Historiadores de la cocina, ver: www.historiacocina.com/narraciones/trenes/trenes.htm

Lefebvre, Henri, *La vida cotidiana en el mundo moderno*. España, Alianza Editorial, 1984, 256 pp.

Martínez Saldaña, Tomás, "La cultura ferroviaria en México", en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México, SCT / CONACULTA / MNFM / FVM / FCS / FCM / TFM, 2002, pp. 391-397.

Montanari, Massimo, *La comida como cultura*. España, Ediciones Trea, S. L., 2004, 128 pp.

Ortiz Hernán, Sergio, "Ferrocarriles, escritores y políticos. Algunas reflexiones sobre progreso, tecnología y modernidad", en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México, MNFM, 1996, pp. 225-240.

Pounds, Norman J. G., *La vida cotidiana. Historia de la cultura material*. España, Editorial Crítica, 1999, 574 pp.

Prieto, Guillermo, *Obras completas XIX. Actualidades de la semana 1*. México, CONACULTA, 1996, 592 pp.

Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles. México, Tipografía de la Dirección de Telégrafos, 1898, 52 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año de 1891*. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas Palacio Nacional, 1893, 434 pp.

Sibaja Carbott, Arturo, "El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor", en *Boletín Documental*, 2ª época, año V, núm. 21. México, CEDIF, octubre-diciembre 2004, pp. 17-20.

Vélez Rocha, Covadonga, "De México a Ciudad Juárez: una mirada a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano" en *Boletín Documental*, 2ª época, año V, núm. 19. México CEDIF, abril-junio 2004, pp. 11-14.

www.recetasmicocina.com

www.mexicodesconocido.com.mx

Entrevistas

Plática con Alfredo Nieves Medina, ex integrante del equipo del Pronare / MNFM. 5 de marzo de 2009.

Plática con Isabel Bonilla Galindo, ex integrante del equipo del Pronare / MNFM. 6 de marzo de 2009.

Entrevista a la señora Agustina Rocha Armida. Cosolapa, Oax., 24 de mayo de 2009.

Entrevista al señor Ernesto Vélez Sierra. Cosolapa, Oax., 24 de mayo de 2009.

Entrevista al señor Roque Ruiz Pineda, Puebla, Pue., 27 de mayo de 2009.

Entrevista al señor Juan Bautista Robles, ex mayordomo del Departamento de Reconstrucción de Coches y Carros de los talleres de Aguascalientes. Puebla, Pue., 19 de junio de 2009.

Corrido:

La división de Oaxaca[1]

Elio Vargas Espinos

Corriendo sobre los rieles
Te voy a llevar mujer
Hasta Oaxaca de Juárez
Que vayas a conocer.

Ya sonó la campanada
Seis y media dio el reloj
Ya el personal está listo
Ya la máquina enganchó.

Toditas las estaciones
Que tiene esta división
Les diré las principales
Dueñas de mi corazón.

Tepeaca los tamalitos
No se te vaya a olvidar
Donde los antojitos
Del barro que Dios formó.

De aquí a Rosendo Márquez
Te enseñaré otra estación
Del trenecito mexicano
Que va a Huajuapan de León.

Luego está Tecamachalco
Donde un camión va a esperar
Pasajeros de Esperanza
De rancherías y el Palmar.

Tlacotepec otra estación
Donde vamos a almorzar
Pollo frito tan sabroso
Porque lo saben dorar.

De Tepanco hasta El Carnero
Nada nos va a divertir
Porque está esto tan solito
Que ganas dan de dormir.

La estación que si es bonita
Tehuacán lo vas a ver
Llevan frutas y limonadas
Y cajetas a vender.

De ahí sale un ramalito
Que va a Esperanza también
Verán que armonía de gente
A la hora que pasa el tren.

De ahí ya es pura bajada
Muchas curvas a nivel
Que hasta las ruedas rechinan
Sobre el durmiente y el riel.

Pasando Sánchez, está
Altepexi que es hoy
Y luego San Sebastián
Por donde pasa el convoy.

Llegando a Venta Salada
Es la puerta del fogón
Que con ganas tomaremos
Agua fresca con limón.

Pasaremos San Antonio
Como a esto del medio día
Y enseguida llegaremos
Al ingenio de Mejía.

De allí entraremos al cañón
Como bien te he platicado
Verás que bonito puente
Hicieron en Río Salado.

Quitepec y Tecomovaca
Y de ahí hasta Cuicatlán
Tomaremos un refresco,
Que a las cinco nos lo darán.

Toda la orilla del río
Están los rieles del tren
Pasamos el túnel chico
Y el túnel corto, también.

Llegamos a Tomellín
Ponte muy lista mujer
Que sólo veinte minutos
Nos darán para comer.

De allí ya es pura subida
Para llegar al Parían
Otra estación de importancia
Que tus ojos ya verán.

Sedas y la Villa de Etla
San Pablo Huitzio también
Verás nomás que clayudas
Como las ruedas del tren.

La máquina va silbando
Y es que vamos a llegar
A la estación de Oaxaca
A donde es la terminal.

Son las siete de la noche
Llegamos a la estación
Aquí es Oaxaca de Juárez
Vámonos en un camión.
Mañana cuando amanezca
Y vayamos a pasear
El ramal de Tlacolula
Yo te lo voy a enseñar.

También el ramal a Ejutla
Que pasa por Ocotlán
Por donde se huyen las nietas
En unión de su galán.

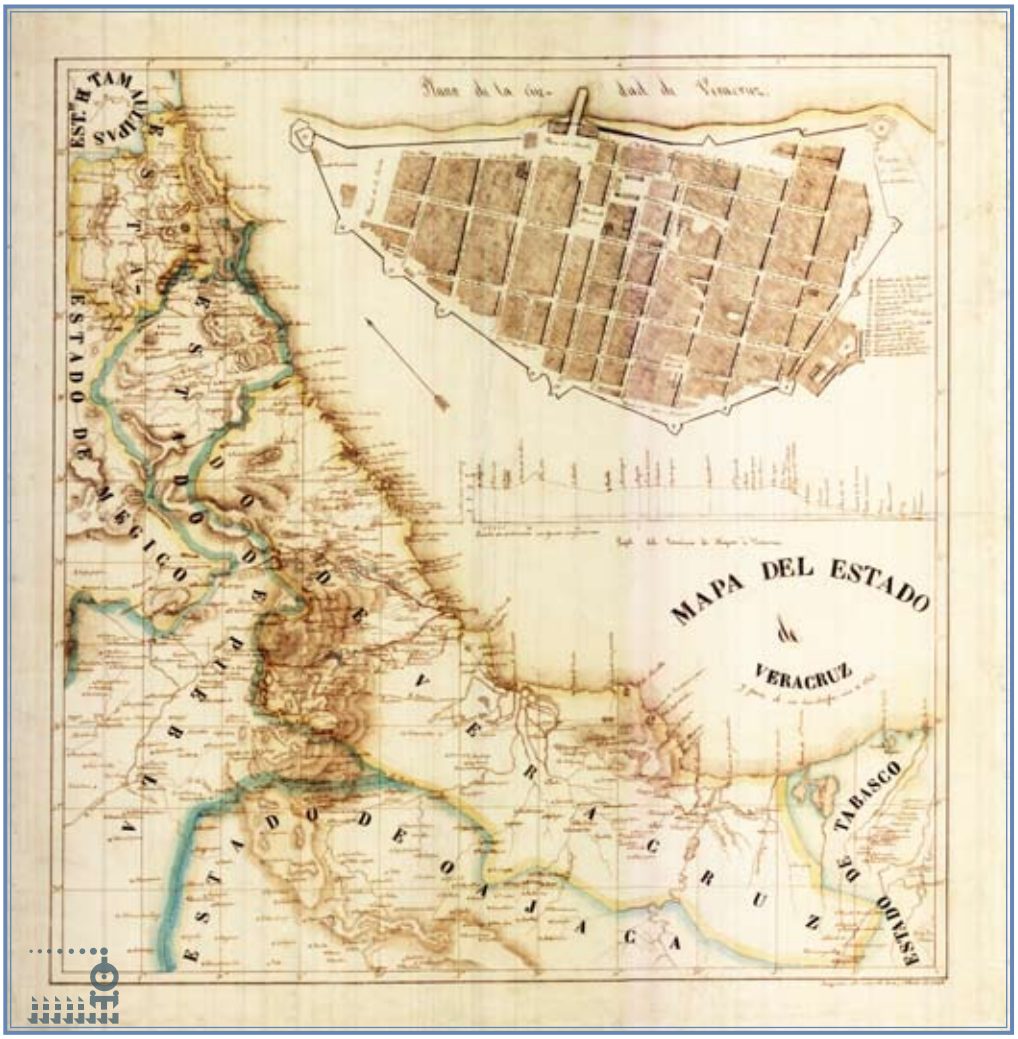
Aquí da fin el corrido
Compuesto en el mes de abril
Es un paseo hasta Oaxaca
Por todo el ferrocarril.

1 *Yo soy rielero... Imágenes de identidad de los ferrocarrileros poblanos*. Puebla, Secretaría de Educación Pública, Dirección General de Culturas Populares, Unidad Regional Puebla, 1988.

Imágenes del puerto

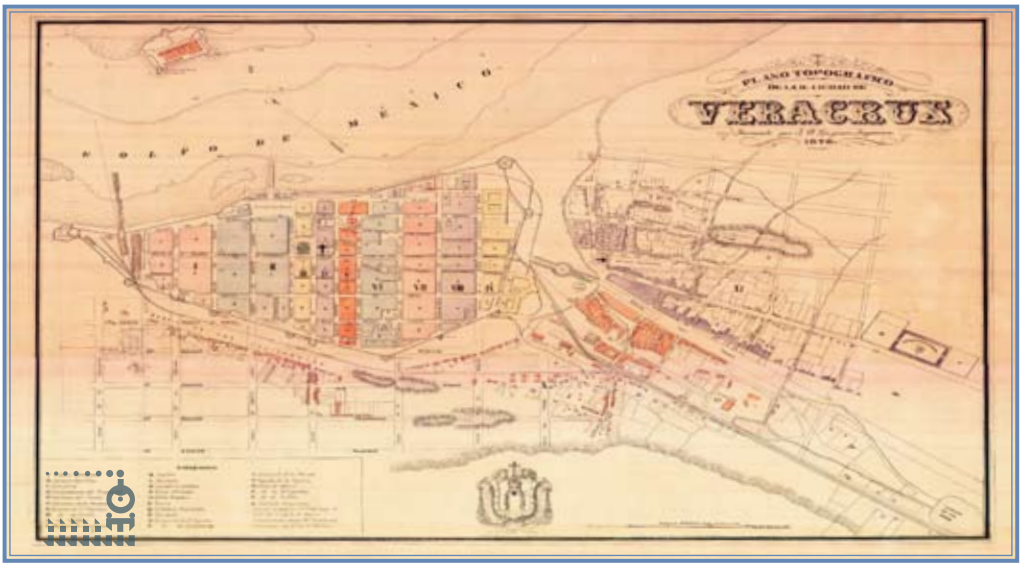
"Veracruz, la ciudad-puerto cuatro veces heroica es, por su vocación confirmada por la historia, la puerta mayor de la casa mexicana. Desde la época colonial desempeñó ese importante papel.

Decía Luis de Pablo Serna, director de Ferrocarriles Nacionales de México: "Bajo las piedras protectoras de su recinto amurallado, vigilado por el fuerte de San Juan de Ulúa, pasaba la principal corriente comercial…".[1]



Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF

1 Citado en Bernardo García Díaz, *La terminal ferroviaria de Veracruz*. México, SCT / Ferrocarril Sureste, 1996.



Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF.

Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF.

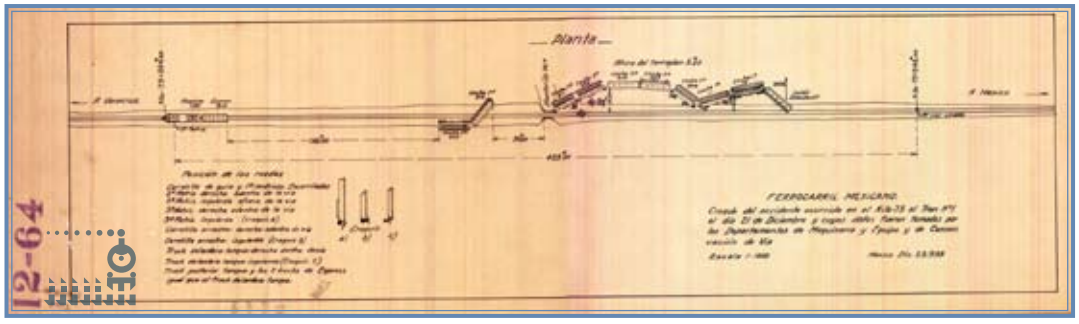
Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF.

De accidentes ferroviarios

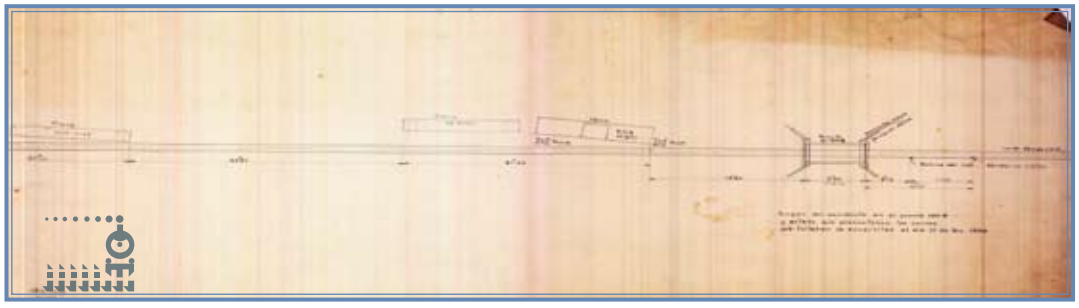
Los accidentes ferroviarios ocasionan una serie de perjuicios a las personas y a los bienes materiales y son debidos, principalmente, a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un maquinista u otro trabajador ferrocarrilero. También se pueden deber a fallas mecánicas repentinas, condiciones ambientales desfavorables o al cruce de otros vehículos y animales durante el tránsito. Hay otros factores que proocan accidentes y que no siempre se mencionan, como son las deficiencias en la infraestructura, entre las que podemos mencionar errores de señalización o fallas en la construcción y mantenimiento de las vías.

El Departamento Técnico de Ferrocarriles Nacionales de México levantaba croquis relacionados con la colocación del equipo rodante después de cada percance ferroviario. Estos documentos eran importantes para la realización de los peritajes que buscaban identificar las causas y a los responsables de los percances y tratar de evitar que se repitieran las condiciones que los habían ocasionado.

A continuación presentamos dos de estos testimonios gráficos, uno de 1938 y otro de 1950, que se encuentran preservados en la Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.



Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF.



Fondo Orizaba. Planoteca. CNCA/CNPPCF/CEDIF.

Entrevista a don Salvador Zarco

Primera parte[1]

CEDIF: dónde y en qué año nació usted.

SZ: nací en el Distrito Federal, en la colonia Tabacalera, el 9 de enero de 1945

CEDIF: dónde estudió la primaria.

SZ: en la escuela Fundación Mier y Pesado, en Coyoacán, para varones.

CEDIF: qué recuerdos guarda de aquella escuela.

SZ: ¡Uh! Muchos recuerdos, sobre todo porque era una escuela que se originó en una fundación, que dejó un millonario mexicano, Mier y Pesado, era una escuela para pobres, allí nos daban los útiles escolares, era una educación de excelencia los primeros cinco años, porque el sexto una parte del clero se apropió de la fundación y cambió la educación completamente, empezaron a dar una educación confesional, a impartir clases de doctrina, y a obligar al coro a ir a la iglesia a cantar, así como a obligar a la gente a confesarse. Además el director era un maldito que no tenía nada de maestro le gustaba hacer llorar a los pequeños por cualquier falta a su juicio. Era de una mentalidad muy estrecha, sin embargo, los primeros cinco años tuvimos a un excelente director llamado Paul y Cantero, un poeta por cierto. También teníamos a unos maestros que nos inculcaban mucha educación cívica y les gustaba mucho impulsar la cultura nacional. Por otro lado, la escuela tenía un predio muy grande y en la parte del predio interno se construyó una preparatoria. Era muy grande, para darte una idea de la magnitud del terreno, les he de comentar que había un estadio de futbol en forma, allí se hacían diversos festivales, como por ejemplo el del día de las madres, el de fin de cursos, y se organizaban muchos festivales culturales muy importantes con los alumnos. Se bailaban diversas danzas, pero sobretodo la danza del venado, la de los listones, y la de los viejitos. Se realizaban eventos que sembraron en nosotros una cultura que nos dejó marcados para siempre, fue muy importante mi educación en esa escuela.

1 Esta es la primera parte de la entrevista que realizaron Patricio Juárez Lucas y Alfredo Nieves Medina, jefes de los Departamentos de Archivo Histórico y Planoteca, respectivamente, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 14 de abril de 2008.

CEDIF: Quiénes fueron sus padres y dónde nacieron.
SZ: Mi padre se llamó Salvador Zarco Herrera, era de Tacámbaro, Michoacán, y mi madre Luz María Flores Alcalá, era de Guadalajara Jalisco, del Barrio de San Juan de Dios.
CEDIF: ¿Cuántos hermanos tienes?
SZ: Tengo tres.
CEDIF: ¿Qué lugar ocupas en la familia?
SZ: soy el segundo hijo.
CEDIF: ¿Cuéntanos cuál era tu relación con tu mamá?
SZ: Mi madre influyó mucho en mí, porque era una mujer muy empeñosa, ella quedó huérfana muy pequeña, eran cuatro hermanos, tres mujeres y un hombre. Ella se hizo cargo de las dos hermanas aún siendo tan pequeña, ella logró por sí misma ingresar al Hospicio Cabañas para obtener educación. Un día habló directamente con el gobernador José Guadalupe Zuno Hernández; ella lo abordó afuera del palacio de gobierno y le pidió que la ayudara a entrar al Hospicio para poder estudiar, ahí le comentó que era huérfana. El gobernador que era medio socializante ordenó que la atendieran y así ingresó al Hospicio Cabañas. De la misma manera entré yo a la escuela Mier y Pesado, gracias a ella y a su empeño. Mi mamá fue madre soltera, mi hermana mayor era mediahermana, y migró de Guadalajara para acá, como siempre, porque la gente estigmatiza a las madres solteras, ella migró con la hija y tres hermanos, dos hermanas a México, ella trabajaba para sostener a los cuatro, viví en una vecindad en el centro de la ciudad y de allí conoció un trabajo en Coyoacán, en la Casa se cuna, diario se iba caminando a Coyoacán y regresaba caminando para ahorrarse lo de la planilla del tranvía, porque el dinero era muy poco para pagar renta y sostener a las hermanas y a la hija, en su recorrido pasaba por la escuela Mier y Pesado, ella dijo cuando tenga un hijo quiero meterlo a estudiar, y era caraja lo que se propuso lo logró, no sé como le hizo pero lo logró, era muy aferrada, que es algo muy bueno.
CEDIF: De sus hermanos quien es el más grande.
SZ: Yo, soy el mayor.
CEDIF: Y de sus hermanas.
SZ: Éramos tres, la hermana mayor que ya falleció, y un hermano menor.
CEDIF: Después de la primaria, en que secundaria estudió.
SZ: Estuve en la secundaria 13, oficial, después hice al bachillerato en la Preparatoria 5. En aquel tiempo el bachillerato era de dos años, pero yo lo hice en 4 años. El primer año lo hice en tres años, porque por desgracia el director de la secundaria era una calabaza, era un tipo alcohólico. Era todo lo contrario de lo que pasó en la primaria, la educación era pésima, el director estaba amafiado con una serie de maestros alcohólicos también. Era un destrampado de primera a tal punto que un día el director llegó a dar clases en estado de ebriedad y se vomitó en el salón de clases. Qué autoridad moral puede tener un director de este tipo con el alumno, ninguna. Él permitió una serie de trapacerías, por ejemplo, allí teníamos un maestro de español, que le gustaba elegir a los mayores para imponer disciplina al grupo, una disciplina pretoriana. A este grupo le llamaban el club del cocotaminazo, porque cuando el maestro abandonaba el salón, podían echar desmadre con otros maestros o maestras, dejarles al frente del grupo, pero cuando el maestro regresaba les decía quién se portó mal. Ellos contestaba pues éste, el pato, Alfredo, el decía haber pasen al frente, entonces los grandes te daban un coscorrón, hasta que los hicieran llorar, y si otro estaba hablando lo pasaban le ponían una manguera con un lazo, que era el bozal, y después, con las mismas babas le aplicaba a otro muchacho, esa era la clase de maestros que solapaba el director. Los maestros no tenían ninguna vocación. Desde luego que la gente se hacía muy rebelde, y pues yo fui de los que empezó a rebelarse allí, y a demeritar la educación. Cuando ingresé a la prepa tuve problemas con la educación. De 8 materias que debía cursar en el primer año, reprobé seis, una porque me gustaba mucho, que era dibujo, y la otra porque la maestra me llamó al principio del curso y me dijo: hagamos un trato usted y yo jovencito, usted no va a poner un pie en la clase y yo le voy a dar un seis de calificación a fin de año. Entonces las seis restantes reprobadas. Me tuve que ir de la casa, porque mi madre había sentenciado que si yo reprobaba una materia me iba a correr de la casa, reprobé seis pues y ya ni le pedí permiso, agarré mis chivas y me largué, me fui a Oaxaca.
CEDIF: Esa preparatoria pertenecía a la Universidad Nacional Autónoma de México.
SZ: Sí, la Preparatoria 5, de Villa Coapa. En el segundo año reprobé seis de cuatro materias, en el tercer año reprobé dos de cuatro. Pasé al segundo año arrastrando dos materias todavía, fue un año muy importante en mi vida porque aparte de que en un año aprobé todas las materias de segundo más las dos de primero, hice un intenso trabajo, formé un grupo con otros compañeros para impulsar una serie de tesis educativas, organizamos concursos de oratoria, concursos de pintura y de poesía, y de declamación. Todos ellos muy exitosos por cierto. Montamos una exposición de

Goitia, hicimos una serie de actividades muy importantes, a tal punto que a fin de año el director me invitó a hacer un viaje, en un camión de la UNAM, por todo el sureste de México, junto con algunos maestros y otros alumnos destacados. Fue un viaje que me impactó mucho, también me dejó marcado. Recorrimos Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, llegamos a Isla Mujeres, Cozumel, y realizamos un viaje en un barco de la Armada, una corbeta Las Godínez, aún recuerdo su nombre. Recorrimos Chichén Itzá, Uxmal, Kabah, el Parque La Venta, en Tabasco, fue algo muy importante en mi vida ese viaje, descubrir la cultura maya, eso fue en la prepa. Después de terminar la prepa pasé a la universidad a estudiar la carrera de Filosofía. Esto se lo debo a un maestro, muy importante en mi vida, que se llamó Nicolás. Este maestro era marxista, me inculcó los principios del marxismo en la escuela preparatoria. Por esos años llegaron marxistas a enseñar filosofía, y cursé una serie de materias, pero vino el encuentro con el movimiento del 68, y me involucré en ese movimiento, porque junto con otros jóvenes creamos un grupo que se llamó Miguel Hernández, La Reportera. Empezamos a ser muy activos. El grupo nació a raíz de la invasión de Estados Unidos a Santo Domingo, entonces había un espacio en la facultad que le decíamos el aeropuerto, porque todo mundo aterrizaba allí después de la clase. En ese lugar, el aeropuerto, hicimos un mitin; un compañero tuvo la iniciativa de hacerlo. Este compañero estudiaba en la universidad, se llama Roberto Escudero. A ese mitin fui a babosear y pedí la palabra, hablé, nos conocimos varias gentes de manera casual, nos buscamos platicamos y creamos el grupo Miguel Hernández. En ese entonces participamos en las protestas contra la invasión a Santo Domingo, el grupo siguió actuando, hasta que llegó al 68. Entonces trabajaba y estudiaba, trabajaba como corrector de pruebas del periódico El Heraldo, después me salí de allí y me fui al periódico El Día, hasta que llegó el día 2 de octubre, día de la matanza.

CEDIF: ¿Cuánto tiempo estuvo en Oaxaca y que hacía allá?

SZ: Anduvimos poco tiempo, éramos chamacos babosos, lo que pasa es que nos fuimos cuatro jóvenes del barrio, y dos eran los pelafustanes ya vagos de siete suelas, mentirosos y hablantines, quesque conocían todo el mundo y sabían como sobrevivir, y otro muchacho y yo éramos novatos, entonces llegamos a Oaxaca y nos internamos en los cerros, amanecimos en el cerro. Recuerdo que el primer día descubrimos un panal de avispas, ¡imagínate! Decían aquellos que había que comer miel de avispas. Llevábamos un machete y yo fui el primero en intentar cortar la rama del panal, y como te haz de imaginar al ir a molestar a las avispas éstas se enfurecieron y se nos aventaron, dos que tres me picotearon y ni modo de hacer un nuevo intento. Entonces uno de los sabios, —como llevábamos una manga, se la puso y fue otra vez a atizarle a la rama, y claro, las avispas se enfurecieron todavía más. Éste era tan bruto que no le atinaba a la rama, entonces abrió la manga para ver donde estaba la rama y como en las películas, vimos como se metió una mancha de avispas dentro de la manga. Aventó la manga y salió corriendo y detrás de él todas las avispas, esperamos como media hora, hasta que regresó, pero venía como un muégano. Sé que hay mucho riesgo en esos casos, pero la ignorancia de nosotros no nos hizo medir las consecuencias. Venía como un muégano, todo inflamado, y así anduvimos deambulando hasta que de plano un día decidimos separarnos de los dos muchachos porque nos dimos cuenta que eran unos farsantes, que no sabían nada de la vida. Decidimos regresarnos, el otro joven y yo, por el cauce de un río iba hasta la ciudad de Oaxaca, de ahí, buscamos un aventón para volver a la ciudad de México. El camión que nos lo dio traía, me acuerdo, cebo para la Palmolive, loza de barro y tenates, y así llegamos a la ciudad. Lo habíamos logrado. Casualmente me encontré con un tío deambulando por la calle todo muerto de hambre, él me agarró, mientras yo estaba viendo el suelo, de pronto levanté la vista y me encontré una barriga frente a mí y era él. Qué casualidad tan grande. Me dijo —dónde vas pinche chamaco—. Tu madre está sufriendo mucho y volteé a verlo y le dije —tú haz de ser el padre Abraham. Pues sí, tu padre también anda buscándote cabrón, vénganse para acá. Nos llevó a su casa, nos dio de almorzar, mandó a llamar a mi madre y a la madre del otro muchacho. Regresamos a la casa. Los días que me fui fueron muy difíciles para mi madre y para mí. Ella me había buscado por muchas partes. Le habían dicho que por Cuernavaca acostumbraban irse muchos jóvenes a unas. Fue a buscarme allá entre tanto chamaco, con ansia de encontrarme. También fue a Acapulco, sin noción, era como ir a buscar una pinche arena en el mar, pero andaba desesperada la pobre, porque se sentía culpable de mí, fue a la escuela a pedir informes, cuando le dijeron la realidad, dijo híjole, con razón se largó, y es que mi madre como se crió en el hospicio era muy rigurosa, muy dura con nosotros, nos castigaba mucho, cuando murió estaba muy preocupada porque pensaba que nosotros la íbamos a recriminar por las tundas que nos daba, le dije

cómo crees, yo sé que tú te creaste en un hospicio y actualmente crees que así debes educar a los hijos, no te tengo ningún rencor ni nada, porque ella era canija nos atizaba bien y bonito.

CEDIF: ¿Qué estudiaron sus hermanos?

SZ: Mi hermana mayor estudió nada más la primaria, la secundaria, y después estudió para secretaria bilingüe, y de eso trabajó un tiempo antes de casarse. Mi hermano el menor solo estudió la primaria y la secundaria, no tuvo más estudios, se dedicó al comercio, y actualmente tengo relaciones diplomáticas rotas con él, no nos vemos para nada, agarramos caminos bien distintos.

CEDIF: En el movimiento del 68, ¿dónde y de qué forma participó?

SZ: Principalmente, mi participación se daba en el sentido de buscar incorporar a los obreros al movimiento, yo veía que sin su participación el movimiento no podría triunfar, entonces mi empeño era la incorporación de los trabajadores, y junto con otros jóvenes volanteábamos, hacíamos mítines en los centros de trabajo, particularmente con los ferrocarrileros, y descubrimos un gremio extraordinario, nos protegían, nos orientaban, nos llevaban a los centros de trabajo, y nos decían qué es lo que teníamos que hacer, cómo hacer los carteles y comenzaron a participar, de echo yo tengo la teoría de que gran parte de la decisión de la masacre del 2 de octubre se debió a que, de alguna manera algunos sectores de la clase obrera empezaron a participar. El día 2 de octubre hubo una asamblea del Sindicato Mexicano de Electricistas muy importante donde se pronunciaron sobre el movimiento, hubo un incidente en la refinería “18 de marzo”, en Azcapotzalco, donde unos militares mataron a un estudiante y los obreros se sublevaron, incendiaron una patrulla militar se enfrentaron al oficial que encabezaba la partida militar. Después hubo una asamblea en la sección 15 del sindicato de ferrocarrileros, el movimiento coincidió con la revisión contractual, eso dio el pretexto para exigir un asamblea porque esos no querían informar nada a causa del movimiento estudiantil, sin embargo un día, los trabajadores del taller de reparación ligera de carros en Tlalnepantla, ya que vieron al director general lo obligaron a treparse a un plataforma y le exigieron que les informara y que convocara a una asamblea, el cabrón asustadizo, se comprometió a convocar a asamblea, y la convocó, a esa asamblea pudimos entrar un grupo de estudiantes. Fuimos en plan de observar, sin embargo cuando un chamaco rompió con el acuerdo, entonces allí los dirigentes sindicales, lo que hicieron fue, para contener la ira de la gente porque para entonces ya habíamos prorrogado el emplazamiento a huelga para que no empatara con el movimiento, presentaron un pliego petitorio diciendo vamos a pedir un aumento de 100 % del sueldo, cien días de vacaciones al año, 30 días de aguinaldo. Eran unas demandas que iban más allá de cualquier pliego que tú puedas imaginar, demagogia para calmar a la gente, pero una vez que se aprobó eso, se planteó discutir cómo lograr las demandas. Decían tú éstas peleando por todo eso, vamos a ver cómo lo vamos a lograr. Al final se decidió discutir el movimiento de los estudiantes, porque un chamaco de una brigada, que por eso lo digo, no sé si lo hizo por acelerado, o si lo hizo como provocador, desvió la atención porque lo que estábamos viendo era algo muy importante. Desde el 59 no había habido un asamblea, de hecho casi diez años, que no había habido una sola asamblea en el sindicato, entonces que hubiera esa asamblea era algo muy valioso, y este chamaco se paró y dijo “compañeros en el Politécnico, yo fui elegido como estudiante para empezar del Politécnico, en el Politécnico nosotros cuando decidimos meternos al movimiento sacamos a patadas a lo charros de allí, por eso yo propongo que saquemos a patadas a los…, se acabó la asamblea, la acabó estúpidamente, todo iba muy bien pero este infeliz dio por terminada la asamblea, apagaron las luces, quitaron el sonido, la gente se empezó a salir, se acabó la asamblea, cundió el desorden, no hubo violencia hasta eso, pero estuvo a punto de provocarla aquel chamaco estúpido, que por cierto, tiempo después me enteré, por eso digo que no se si era un provocador, supe que se casó con la hija de un dirigente charro del magisterio que llegó a ser director de Banobras mucho tiempo, un tipo nefasto, asesino; anaba con un carrazo, y traje de casimir inglés, muy bien ubicado, por eso digo no sé cual fue su papel en ese momento. Pero lo que sí sé es que esa asamblea fue muy importante, en ella se creó un comité de lucha ferrocarrilero que operó con muchas dificultades, porque con todas las convocatorias que hacían los compañeros ferrocarrileros llegaban un montón de gente: ferroviarias incluso, que eran agentes del gobierno, no cabe duda, casi siempre a sabotear, todo el tiempo a realizarse, nosotros también éramos bastante torpes todavía. Cometimos errores muy notables, por ejemplo un día se decidió convocar a los ferroviarios en la preparatoria, en la vocacional cinco, en Tlatelolco, se les convocó a una asamblea allí, y al mismo tiempo solicitamos que fueran del Comité del CNH, a Sócrates Campos Lemus, que entonces tenía, debido a la labor de la prensa, una imagen de un dirigente, entrón, radical, honesto, cuando era un

agente infiltrado del gobierno en el movimiento estudiantil, para neutralizar, para desarticular. Cuando iba Sócrates decía —mira va a llegar un ferroviario que se llama fulano de tal que es un espía del gobierno, hay que buscar la forma de neutralizarlo. —A sí, sí, que bueno que me dices. Empezaba la asamblea llegaba el fulano, pedía la palabra, y empezaba a decir, felicito a los compañeros que integran el comité de lucha, no se qué, y me pongo a sus órdenes, yo soy un gran revolucionario, anduve en la revolución mexicana, y tengo experiencia militar. Incluso me pongo a sus órdenes con mis conocimientos militares, y propongo que se haga, se formalice este organismo que se quiere crear, aquí traigo una declaración de principios, unos estatutos, todo un programa que garantice todo. —No queremos eso, queremos hacer un plan de trabajo, de tareas, qué es lo que vamos a hacer. No, es muy importante una declaración de principios porque no se qué, agarraba el micrófono y no lo soltaba, saboteando todo, llegó un momento en que casi lo corrimos. El tipo se paró y dijo: bueno como aquí veo que no me quieren me voy a tener que retirar, y se fue con una verborrea, azotando la puerta, cuando llegó a la puerta Sócrates le dijo: no compañero aquí no es usted indeseable, pase y siéntese usted y ocupe su lugar, nos quedamos (asombrados) y ahora a este qué le pasa, pues (es que eran iguales), eran uña y mugre los dos. Entonces, repito, por eso fue muy difícil lograr concretar algo, sin embargo había la inquietud. Por ejemplo, para conmemorar el 2 de octubre, había un grupo de proyectos, queríamos ese año montar una exposición en octubre sobre ese hecho. Hay una foto, que fue tomada desde el Edificio Chihuahua, en la Plaza de las Tres Culturas antes de la masacre y se puede advertir una manta, que dice: los ferrocarrileros apoyamos a los estudiantes, era un grupo de compañeros de Pantaco y del Valle de México de varias ramas de trabajo. Hasta donde sé, ninguno murió, sé que hubo un herido, del que no tengo el nombre por cierto.

CEDIF: Además de estos grupos de trabajadores más o menos ubicados, o los más importantes organizativamente hablando, qué relación tenían con otras organizaciones más pequeños, u otro tipo de trabajadores, que no estuviesen en estos que más o menos los podemos ubicar como en lucha, había alguna relación con otros trabajadores

SZ: No, que yo sepa no. Si sé que había otros sectores, inquietos, participando. A mí me detuvieron el tres de octubre, por ejemplo, el dos de octubre yo no estuve en Tlatelolco, fue el único mitin al que no asistí, el único. Pero en la noche que llegué a la redacción del periódico El Día empecé a ver las noticias, y me alarmé mucho, como trabajaba en la madrugada en donde hacen el periódico, yo no tenía para pagar un taxi me dormía en las mesas de trabajo, después me despertaba temprano y me fui a buscar a algunos amigos, a ver que no estaban tan bien, llegué a una casa y estaba la policía y ahí me aprehendieron, en la colonia Tabacalera. Por ejemplo, estuve en las instalaciones del Servicio Secreto en el área de Inteligencia y de Seguridad; después en la Procuraduría del Distrito Federal y ya me consignaron junto con un grupo de gente muy heterogénea, hubo un pastor evangelista y un obrero de la Sanborns. Que yo sepa de (otros) grupos organizados no, pero sí me consta de los petroleros, de los electricistas y de los ferroviarios y creo que eso puso muy nervioso al Estado porque se incorporan estos sectores, entonces yo creo que buscó cortar de tajo, porque ya para octubre el movimiento estaba muy desgastado con los estudiantes, ya había sido tomado CU, ya había sido tomado el Politécnico, el Casco lo tomaron a sangre y fuego, nunca sabremos lo que pasó en el Casco durante la toma por el ejército, nunca porque ahí hubo resistencia, hubo resistencia armada de los muchachos, pero nunca sabremos cuantos murieron y que pasó ahí, ya algunos padres ya no dejaban a los hijos participar, por lo mismo, por eso pienso que la dirección había tomado en cuenta una serie de factores, entre los cuáles uno de ellos era los focos rojos con los trabajadores de cada sindicato.

CEDIF: Quiénes lo detuvieron

SZ: Agentes del Servicio Secreto, de la Policía del DF, que era una policía infame anticonstitucional y que no era la Policía Judicial. Esa policía tenía toda la impunidad y su sede estaba en Tlaxcoaque. Ahí me detuvieron. Yo había ido a esa casa porque un muchacho del Politécnico que era de la Escuela Superior de Economía, y que me había ayudado mucho con los volantes para los ferroviarios cuando tomaron el casco se fue a refugiar a esa casa que resultó que no era de su propiedad, que era de un muchacho poblano que se llama Carlos Martín del Campo Ponce de León. Carlos había migrado de Puebla a la ciudad de México porque había matado a un porro de aquel entonces y llegó a la facultad de Filosofía, yo no lo conocía físicamente, pero había oído hablar de él, y él había oído hablar de mí, casualmente por el otro muchacho lo encontré en esa casa, lo que yo no sabía es que en esa casa tenían unas cajas de cartuchos de dinamita, que usaron para poner unas cargas bastante estúpidas, no sé si se acuerdan ustedes, una en Viaducto por ejemplo, es una estupidez, y otra no sé si en el PRI o no sé dónde.

Fueron como tres cargas, fueron ellos, entonces ya te imaginarás cuando me detienen allí, lo que me esperó, desde que me agarraron me empezaron a zoquetear pero bonito, golpes en los oídos, me taparon la cara, me aventaron a un carro donde había más gente y llegando a Tlaxcoaque me amarraron las manos a la espalda, me tumbaron en el piso, me aplicaron toques eléctricos, golpes, tratando de sacarme la sopa, pero yo no sabía nada de eso, y de allí me llevaron a la Federal de Seguridad, y como en la casa encontraron volantes de los ferrocarrileros, recuerdo que hubo un momento dado que éramos varios detenidos allí en la Federal de Seguridad, con los ojos vendados que nos tenían atados sobre la mesa, que no sabíamos dónde estábamos, desde luego, estábamos en manos de la Federal de Seguridad, pero estábamos en unas oficinas que se cayeron en el 85, en el sismo, en Plaza de la República, entonces, de pronto me levantan, me meten a un cuarto me quitan la venda y estaba Nazar, el Jefe de la Federal de Seguridad, con otra persona que se me quedaba viendo mucho, yo vi su rostro, y me dije quien será este viejito con cara de buena gente, me hacía unas preguntas, medias bobas que no entendí porque me las hacía, me tapaba entonces toda la cara. Pasó el tiempo, paso el tiempo, y un día en una asamblea del Movimiento Sindical Ferrocarrilero de Vallejo, llegó un charro jubilado que era representante de jubilados, comentó que lo acababan de destituir y iba a pedir ayuda y a quejarse, yo lo oí hablar y me dije esa cara se me hace conocida, dónde lo he visto, dónde lo he visto, al día siguiente cuando me estaba cambiando para el trabajo, me acordé, pinche viejito con cara de buena gente que nos vio en la Federal de Seguridad, esa vez que me llamaron al cuarto y que me quitaron la venda para que el me viera y me reconociera para ver si era ferroviario, y quien era, finalmente todas las preguntas eran bobas nada más para que él me checara, y no aprehender a quien no es, este tipo estaba al servicio de la Federal de Seguridad.

CEDIF: Y al mismo tiempo supongo que era dirigente en ese momento del sindicato.

SZ: Seguramente, con toda seguridad. Sin embargo, pues como a pesar de los golpes yo no acepté más responsabilidad, más que la que tenía realmente, que había un activismo, que volanteaba y participaba, y no denuncié a nadie más. Finalmente me sacaron de ahí, me mandaron a la PGJDF, ahí me tomaron declaración y me consignaron, me acusaron de una serie de babosadas, como a todos, cerca de seis o siete delitos, homicidio, daños a particulares, por tener una Pro Liga, era un rosario de delitos. Estuve preso hasta el 71, como la minoría que se quedó allí preso. Sin embargo, salió un grupo grande en diciembre, y yo no sé, porque nos quedamos. Salimos todos en 1971, y la cárcel me sirvió mucho, allí aprendí el valor que tenía el trabajo, en la cárcel recuerdo los reglamentos, los presos tenían que trabajar en los distintos talleres y empresas que había dentro de la cárcel, había una sastrería, una panadería, el comedor, la cocina, había una fábrica, una carpintería, una herrería, una fundición, había muchas fuentes de empleo. Supuestamente era para redimir a la gente, de salario le pagaban una miseria pero quedaba una parte del salario para cuando saliera de la cárcel tuviera un recurso ahí guardado, nunca se los daban creo, pero a nosotros se nos prohibió trabajar, para que no nos revolviéramos con los demás reclusos, e hiciéramos proselitismo con ellos. Nosotros estábamos encerrados, dejaron dos crujías para nosotros, llenos de privilegios, porque mientras los presos comunes vivían hacinados en 15 o 20 gentes en una celda, nosotros llegamos a vivir uno por celda, uno por celda, lo cual era un super privilegio. Había algunos que vivían dos en una celda, algunos demolieron las literas de cemento que habían y trajeron sus king size, pusieron cielo, una mesa, chimenea, estufa, empezaron a vivir con lujos, tenían una idea muy estúpida, porque la ociosidad y las comodidades —me di cuenta— no ayudan mucho, más en una celda, hace a la gente egoísta. Después hubo conflictos, un día un pelafustán corrió a un electricista del SME que estaba preso, lo bajó de la celda, estuvo viviendo mucho tiempo a la intemperie, nadie fue capaz de decirle, cabrón, vente para acá, es más, esta es tu casa, yo compartía celda con un militar norteamericano, que lo agarraron por esas fechas también, Philipe James, a este cabrón le propuse que admitiéramos al obrero, el dijo: que ni madres, que ya éramos dos, que había unos que tenían una celda, que lo rescataran los de una celda. Yo compraba mucho, el día que llegamos a Lecumberri hacinados, me impactó eso, había una persona que venía herida, todos decían la litera es para el herido de abajo, es el que tiene preferencia, un pastor enseguida la litera, arriba, los demás al suelo; cobijas primero al herido, o sea, había otro espíritu cuando llegamos allí, ese espíritu se fue revirtiendo con el paso del tiempo, después llega el egoísmo, el primero yo y luego ustedes, lo contrario. Recuerdo que en la celda en la que nos encerraron la primera vez, había en la pared escrito una leyenda que nunca se me va a olvidar, decía: en esta cárcel ingrata donde ordena la tristeza no se castiga el delito se castiga la pobreza, es lo que vivimos allí en Lecumberri, eso se comenta. Pero entonces te

decía que allí apreció el valor del trabajo. Había un ferrocarrilero allí preso, que por cierto se llamaba Cayetano Ortas, yo le decía general, mi general, este compañero era reparador de vía, nativo de San Luis Potosí, de la región desértica de Cedral SLP, un hombre que tenía como diez hijos, y la santa señora la madre de sus hijos, iba diario a verlo a la cárcel, no tanto porque quisiera mucho al hombre, sino porque del rancho nos llevaban comida. Muchos no comían del rancho porque eso era para los presos comunes, sino que les llevaban la comida su familia, unos que eran del Poli le llevaban comida diario del Politécnico, era comida de primera, hasta tiraban comida, y entonces él acaparaba del rancho; una olla de frijoles, una olla de arroz choncha no, y agarraba una bolsota de marros, o sea, los bolillotes que eran riquísimos, y diario le daba a la señora todo eso. Además le daba los jabones que le daban para lavar la ropa. Había una fábrica para hacer jabón ahí adentro, era pura sosa el jabón, nos comía los dedos, pero la señora lavaba ajeno para ayudarse, y después de eso el hombre se dedicaba a trabajar todo el día, todo el día. Les decía que ahí aprendí el valor del trabajo. Cayetano trabajaba todo el día, desde la cinco de la mañana, hasta que un buen día, el ingeniero Heberto Castillo tuvo una brillante idea, cada ocho días todos estábamos obligados a hacer la limpieza de la crujía, todos teníamos que participar, según el reglamento de la cárcel, y él tuvo una brillante idea, propuso que Cayetano se hiciera cargo de limpiar toda la crujía, a cambio de que le diéramos una ayuda económica todos al pobre de Cayetano que tenía tantos hijos y no le alcanzaba. Yo propuse que mejor le diéramos la ayuda económica e hiciera todos los dormitorios, pero esa propuesta no le gustó a mucha gente, por mayoría aprobaron que se le ayudara a Cayetano y que él se encargara de limpiar la crujía. Limpiaba todos los días, se paraba a las cinco de la mañana, agarraba su escoba y sus recogedores y se ponía a limpiar la crujía, acababa de limpiar la crujía y se iba a su celda a tomar un café mientras despertaban las personas que habitábamos la crujía, porque nos eximieron de la obligación de pararnos en la mañana a hacer la ceremonia de bandera nosotros. Todos los presos comunes tenían que hacer ceremonia de bandera en las mañanas, con la corneta les avisaban y tenían que salir, izar la bandera y saludar, a nosotros nos eximían de eso, otro privilegio más, para diferenciarnos de los presos comunes, algunos nos veían mal por esa razón, no había que levantarse para qué, al final venirte levantando a las diez de la mañana, además cuando izaban la bandera pasaban lista de presentes, pasaban revista, la revista para nosotros era algo simbólico. Entonces Cayetano esperaba que se despertara Heberto Castillo, el doctor en filosofía Elí de Gortari y otros ilustres mexicanos que habitaban esas celdas y él corría a tender su cama de ellos. Además a lavar la loza sucia que dejaban, los platos, a recoger la ropa sucia del día anterior para llevársela a su celda. Así lo hacía con varias gentes que lo tenían contratado para esas labores domésticas, después de eso almorzaba y veía a su señora, en la tarde se ponía a lavar y tender, después comía, luego, ya en la noche se ponía a planchar. Heberto le compró una televisión para que mientras veía las telenovelas planchara para que disfrutara de todo lo de la planchada. Cuando acababa de planchar se iba a dormir para que al día siguiente, otra vez levantarse a las cinco de la mañana. Hubo una cosa que me llamó la atención de Cayetano cuando salió de la cárcel, él salió igual que cuando entró, era el mismo Cayetano, o mejorado incluso, salió como chirije cargando su televisión y todas sus chivas, era el mismo no había cambiado. En cambio, el doctor Elí de Gortari por ejemplo, vaya que cambió, cuando salió de su celda para salir de la cárcel, antes de alejarse escribió en el muro de la celda una leyenda que reflejaba su estado de ánimo, decía: “Maldita la hora en que nací en este país”, cuando él ingresó a la cárcel no pensaba así, la cárcel lo había fracturado a tal punto que poco tiempo después su sobrino Carlos Salinas de Gortari lo hizo darse el abrazo con el pinche gobernante que lo había encarcelado cuando era rector de la Universidad Nicolaita. Arriaga se llamaba el feliz gobernador, pues le hizo darse un abrazo. Entonces yo dije porqué un doctor en filosofía y marxista cambió de esa manera y Cayetano que no era ni marxista, ni doctor en filosofía se mantuvo firme, entero, sano, y dije: el trabajo, el bendito trabajo. Entonces yo desde la cárcel empecé a madurar la idea de que si algún día salía de la cárcel —porque ya sabía cuándo había ingresado pero nunca me gustó pensar cuando iba a salir—. Nunca puse en la pared rayitas, ahora si tú me preguntas cuánto tiempo estuve en la cárcel no te sé decir, sé el año, nunca cuantifiqué el tiempo, nunca estuve pensando en los días que iban corriendo, porque eso mata a las gentes.

archivo histórico

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	caja
315	Gratificaciones de funcionarios	1. Gratificación anual del 50% de los sueldos respectivos de los funcionarios; 1926-1929; 2. Compensación extraordinaria para José R. Argüelles, 1928; 3. Gratificación anual de funcionarios, 1930:	1926-1930	7537	29
316	Reglamento del servcio de beneficiencia	Reglamento del servicio de beneficiencia, 1927-1928.	1927-1928	7538	29
317	Reclamaciones	Reclamaciones contra FNM, 1916-1925	1916-1925	7540	29
318	Proceso contra maquinista	Proceso contra maquinista del tren núm. 7. (Manuel Mendoza) por homicidio, 1937.	1937	7550	29
319	Asuntos sindicales	1. FNM vs. JFCA, por laudos a favor de escobaristas, 1933; 2. Suspension de labores por problemas intergremiales, 1937; 3. Reglamento formulado por A. Clark para establecer el sitema de Disciplina según hoja de servicios, 1909-1925; 4. Acuerdos tomados entre la Unión de conductores, maquinistas, garroteros y fogoneros y Líneas Nacionales", 1923; 5. Solicitud de la Unión para que le sea reconocida su reperesentación gremial, 1926; 6. Correspondencia R. P. Easton, A. Clark, J. A. Hendry, J. E. Dennison y W. L. Fritz en representación de la mayoría de funcionarios en que piden sena respetados sus contratos de trabajo, 1912-1915; 7. Observaciones a la lista de demandas contra FNM en la JE núm de la JFCA, 1934; 8. Relación de los casos que ha presentado STFRM como violaciones la CCT y contestación de FNM, 1934. Del 9 en adelante ver en la Hoja 2 de este archivo		7560	29
320	Asuntos sindicales. Arreglos y convenios	1. Solicitud de la Unión de conductores, maquinistas garroteros y fogoneros para modificar su contrato existente, 1927-1930; 2. Contrato de trabajo con la Unión de conductores, 1930; 3. Contrato con la unión de Empleados de Vigilancia, 1930; 4. Contrato de trabajo con la Sociedad Ferrocarrilera, Dpto., de vía, 1930; 5. Arreglos y convenios, discusiones con los gremios, CCT celebrado con la Sociedad de Mecánicos, ayudantes, 1927-1929. Del 6 en adelante ir a la Hoja 2 de este archivo.	1927-1931	7561	30

Registro de bienes documentales y colecciones

321	Contrato Colectivo de Trabajo y demandas interpuestas	1. Enrique de Hoyos vs. FNM, 1936; 2. CCT firmado con el STFRM, 1937; 3. Demanda entablada por la Confederación de Comunicaciones y Transportes por la separación del servicio de algunos de sus miembros que se declararon en huelga, 1927-1929; 4. Demanda interpuesta por el Sindicato de Trenistas afectados por el convenio de 1932, 1936; 5. Demanda de Ricardo D. Carrión vs, FNM, 1936; 6. Solicitud de CCT por Ulises Irigoyen (comisario), 1936; 7. Demanda de Ladislao Carrasco (chofer) vs. FNM, 1936; 8. Demanda de Celestino Galván, Daniel Torices Y Luis H. Munguía vs. FNM, 1936; Demanda de Fernando Torreblanca vs. FNM, 1937:	1927-1937	7562	30
322	Reglamento y contrato de trabajo. Autorización para implantar en los FNM contratos semejantes al de la Alianza de Ferrocarrileros con el FC Mexicano y reclamaciones de empleados	1. Reglamento para empleados de FNM, vigente desde 1925, 1925; 2. Solicitud de la Uniónde conductores, etc, para que forme una comisión mixta con el pobjeto de resolver algunos casos de violación de cCT, 1929; 3. Autorización al Vicepresidente Ejecutivo para implementar en FNM contrato semejante al qu al Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos tiene celebrado con el FC Mexicano, 1928; 4. Quejas de los agentes de publicaciones a bordo de los trenes; 1936-1937; 5. José Miguel Bejarano se queja de separación injustificada, 1936.	1925-1936	7563	30
323	Reorganización administrativa y financiera	Reclamaciones por indemnizaciones a empleados y obreros separados con motivo de la reorgaización administrativa y financiera, 1930. (Dos estudios en forma de memorandun enviados al Presidente de la República respecto a la grave situación económica de los FNM)	1930-1930	7564	30
324	Correspondecnia con la JL en Nueva York	Correspondencia con la JL en Nueva York sobre la demandas del Sindicato. Remisión de ejemplares del Laudo Presidencial (Lázaro Cárdenas), 1935-1936	1935-1936	7569	30

Biblioteca especializada

Fondo Amorós Denegre

541.- Comisión de planeación de la costa de Jalisco, *Proyecto de Ferrocarril Tetitlán- Puerto Vallarta. Estudio económico*. Guadalajara, Jalisco, México, s.p.i., 36 pp. + 1 plano despl., encuadernación rústica.

542.- *Terminal Ferroviaria de San Luis Potosí*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1958, 54 hs.s.n.- ilustrs., encuadernación rústica.

543.- *Laboratorios de pruebas y análisis: Instituto de Capacitación Ferrocarrilera*. Trabajo presentado en el Décimo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, realizado en Río de Janeiro. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1960, 14 hs.s.n.- ilustrs., encuadernación rústica.

544.- T. Mancilla, Francisco, *El enlace de los medios de transportes*. Tesis presentada en el x Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Encuadernado con: *Proyecto de organización de FERROMEX, S.A*. [México], 16 pp. + 91 hs.- (Trabajo mimeográfico)

545.- Vasconcelos, José I., *La capacitación ferroviaria en Iberoamérica*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1960, 65 hs. + 12 ilustrs., encuadernación rústica.

546.- Gutiérrez Roldan, Pascual, *Asesoría técnica del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Boletín número 61-2, febrero 1961*. México, 1961, 72 pp. + 7 hs.- (Trabajo mimeográfico)

547.- Gutiérrez Roldan, Pascual, *Asesoría técnica del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Boletín número 61-3, marzo 1961*. México, 1961, 31 hs.- (Trabajo mimeográfico)

548.- Gutiérrez Roldan, Pascual, *Asesoría técnica del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Boletín número 61-4, abril 1961.* México, 86 pp. (Trabajo mimeográfico)

549.- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. México, s.p.i., 1961, 80 pp. – ilustrs., encuadernación rústica.

550.- Ferrocarriles Nacionales de México, *Hospital para enfermos de estancia prolongada: San Fernando*, México, s.p.i., 1963, 15 hs.s.n. - ilustr., encuadernación rústica.

551.- *Cartas e información sobre vías generales de comunicación de las entidades federativas*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Departamento de planeación, 1964, 178 hs.s.n., encuadernación rústica.

552.- Vallejo, Demetrio, *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México. Orígenes, hechos y verdades históricas*. México, s.p.i., 1967, 64 pp., encuadernación rústica.

553.- Alonso, Antonio, *El Movimiento ferrocarrilero en México 1958 – 1959. De la conciliación a la lucha de clases*. México, Ediciones Era, 1972, 200 pp. + 8 ilustrs., encuadernación rústica.

554.- Méndez Savage, Roberto, *Corredor ferroviario*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1976, 6 hs. + 16 pp. + 2 planos despl. + 2 láms. despl. + 8 láms., encuadernación rústica.

555.- Harfuch Keruz, Eduardo, *Ferrocarril suburbano*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1976, 7 hs. + 10 pp. + 4 planos despl., encuadernación rústica.

556.- Sevilla, Richart, *Enciclopedia gráfica. Ferrocarriles*. México, s.p.i., [1930], 64 pp.- ilustrs.- encuadernación rústica.

557.- VI Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Vol. VI. Marzo 27 a abril 9, 1948. Habana, Cuba, s.p.i., 1949, 368 pp., encuadernación rústica.

558.- *Vargas Rea, editor, La concesión del ferrocarril de Tehuantepec a la Pearson and Son Limited de Londres*. México, s.p.i., 1948, 30 pp., encuadernación rústica, ejemplar núm. 86.

559.- *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*. México, H. Cámara de Diputados, XLV Legislatura, 1961, 22 pp.- ilustrs., encuadernación rústica.

560.- Gutiérrez Roldan, Pascual, *Asesoría técnica del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. Boletín número 61-1*, enero 1961, 20 hs.- (Trabajo mimeográfico).

Fototeca

Fondo Donaciones

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001296	Puerta de entrada a una bodega de sección.	Blanco y negro	3 x 5”
03-001297	Puerta de entrada a una bodega.	Blanco y negro	3 x 5”
03-001298	Puerta de entrada a una bodega.	Blanco y negro	3 x 5”
03-001299	Interior de una escuela de capacitación para trabajadores.	Color	5 x 7”
03-001300	Interior de una escuela de capacitación para trabajadores.	Color	3 x 3”
03-001301	Alumnos de la escuela de capacitación.	Color	3 x 3”
03-001302	Alumnos de la escuela de capacitación.	Color	5 x 5”
03-001303	Escuela de capacitación para trabajadores.	Color	5 x 7”
03-001304	Alumnos de la escuela de capacitación.	Color	5 x 7”
03-001305	Carro escuela (piezas y aparatos).	Blanco y negro	3 x 5”
03-001306	Oficina tren de auxilio.	Blanco y negro	3 x 5”
03-001307	Alumnos de la escuela de capacitación. Mayo 1969.	Color	3 x 3”
03-001308	Clase práctica en el carro escuela.	Color	3 x 3”
03-001309	Clase práctica en el carro escuela.	Color	3 x 3”
03-001310	Alumnos de la escuela de capacitación.	Color	3 x 3”
03-001311	Alumnos de la escuela de capacitación. Clase teórica.	Color	3 x 3”
03-001312	Maquinaria para tendido de vía.	Blanco y negro	7 x 10”
03-001313	Maquinaria para tendido de vía.	Blanco y negro	7 x 10”
03-001314	Maquinaria para tendido de vía.	Blanco y negro	7 x 10”
03-001315	Maquinaria para tendido de vía.	Blanco y negro	7 x 10”

Planoteca
Fondo Puebla

núm.	título	fecha de elaboración	soporte	escala	estado de conservación	medidas (cms)
201	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Luna.	junio 20 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
202	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación Mier.	junio 21 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
203	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación Colón y empalme al ingenio.	febrero 12 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
204	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Espuela Balasto.	junio 22 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
205	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de Chietla.	junio 24 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
206	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de Atencingo.	febrero 15 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
207	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Ahuehuetzingo.	junio 25 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
208	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Lagunillas.	junio 27 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
209	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Organo.	junio 28 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25

Registro de bienes documentales y colecciones

210	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera El Muerto.	junio 29 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
211	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera El Muerto.	junio 29 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
212	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de Axochiapam.	julio 1° de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
213	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación García.	julio 2 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
214	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación Pastor.	julio 3 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
215	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de Huitchila.	julio 4 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
216	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Ahuehueyo.	septiembre 23, 1930	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
217	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de Tenextepango.	julio 5 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
218	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Matamoros. Estación de bandera Coahuixtla.	julio 6 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
219	Álbum. Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Amecameca. 1929	1929	tela calca	Sin escala	bueno	49 X 25

Sofocando el fuego "a la inglesa"

El glamur ferrocarrilero

María de la Paz González
Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos.

Dentro del maravilloso y diverso mundo de los bienes muebles históricos que conforman los acervos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero también encontramos piezas "peculiares" que más que aditamentos de seguridad, podemos describirlas como objetos obligatorios de sublime menester. Mucho se ha escrito, fotografiado o hablado de objetos de espectacular belleza como los relojes reglamentarios, los checadores o aquellos de pared; de las bancas, los boleteros, los teodolitos, las cámaras, los teléfonos o cualquier locomotora, coche de pasajeros y máquinas diesel de la época dorada de los Ferrocarriles Mexicanos. Ni qué decir de la magia que encierra cada bien, que con su majestuosidad puede aún hoy día trasladarnos al pasado de manera cautivadora, tranquila y suave, al compás de un leve silbido de vapor. Quién podría decirnos que existieron insumos para prevención de desastres que con el tiempo darían muestras inequívocas de que para la empresa ferroviaria mexicana la seguridad no tenía precio y sí mucha estética.

Las granadas de mano dan cuenta de lo anteriormente expuesto, ya que fueron adquiridas como una medida de prevención. Las fabricó la empresa inglesa Hammer & Harden, y tuvieron un costo unitario aproximado de $ 48.00 dólares cada una, precio bastante elevado para la época, sobre todo si tomamos en cuenta el tamaño y los costos por importación.

Con el lema "Seguridad ante todo", FNM presentó una campaña sobre la prevención de siniestros que inició desde finales de la década de 1940, y en la que no se contemplaban solo fenómenos relacionados con el fuego, las inundaciones o los terremotos, sino también pretendía crear conciencia en los trabajadores para que cuidaran sus personas a la hora de realizar tareas con sopletes, hornos, herramientas punzo cortantes, martillos, marros… etcétera.

Pero volviendo al tema de los extintores, cabe mencionar que el CNPPCF cuenta con diferentes tipos de estos artefactos, entre ellos los de cono, los de esfera, los de cilindro y el extintor de granada, que es único. La mayoría de estos extintores son de manufactura estadounidense, aunque el de granada es inglés de la empresa Hammer & Harden, que publicitaba su producto ya desde finales de 1800, mediante panfletos y periódicos.

Para conocer los datos técnicos de la granada de mano, a continuación presento la **ficha de control interno,** que utilizamos para asentar los datos de cada una de las piezas del almacén de colecciones de la institución. En ella se asientan datos generales de la pieza y se describe su diseño; se realiza una breve reseña de la misma y se analiza su diseño. Fue realizada de manera conjunta por los investigadores Lizberth Celaya y Jorge Ramón Gomez Pérez.

Con este tipo de herramientas metodológicas no sólo buscamos levantar un inventario de las piezas, sino mostrar a los interesados en el tema ferrocarrilero todos y cada uno de los objetos que conformaron la industria del Ferrocarril.

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

Nombre. Granada de mano.

1. Número de registro. MNFM 2 LP 00008 A 736.

Núm. inventario CNCO. No presenta.

Núm. inventario FNM. No presenta.

Núm. colocación en Almacén. Mesa de exposición permanente del Almacén de Bienes Históricos del CNPCF/MNFM.

Clave PRONARE.

M	N	F	M	2	L	P	0	0	0	0	8	A	7	3	6		

INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR	**NÚMERO**	LÍNEA	KILÓMETRO
CNPPCF/MNFM	X	LP	Lucero Pérez	A	736

Otro núm. (especificar**).** MAY2784

Localización.
Estado: Zacatecas Municipio: Víctor Rosales Localidad: Zacatecas

Nombre del objeto. Harden and Grenade Fire Extinguisher

Nombre del fabricante. Star

Materia prima predominante. Vidrio, material interior Tetracloruro de carbono.

Inscripciones. MNFM 2–LP.00008 A-

Medidas.

Alto 26 Largo _____ Ancho _____ Diámetro 13 Peso aprox. 1 kilogramo.

9. Lugar donde se localizó. VÍCTOR ROSALES, ZACATECAS._

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

10. Estado de conservación.

Bueno (X) Regular ( ) Malo ( )

11. Registro fotográfico. Si (X) No ( )

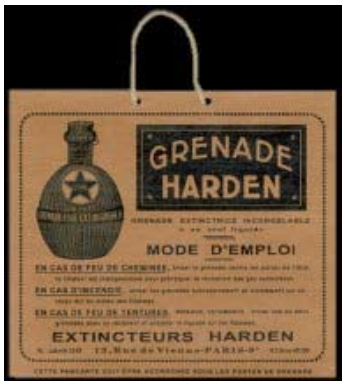
12. Notas y observaciones. (Función, descripción detallada, historia, etcétera.)
Granada de agua, herramienta utilizada para combatir algunos tipos de fuego. A partir de 1950 formaba parte de los aditamentos de prevención contra el fuego en diversas oficinas de Ferrocarriles de México.

Según la página http://www.hammerdown.com\harden.html la empresa que elaboraba este peculiar tipo de extintores era la *"L.A. ENDURECER STAR",* (Hand Grenade Extintor Co., Limited N° 1, Holbom, viaduct Londres, England) que ya operaba desde 1880 en Londres, Inglaterra. Esta empresa difundía publicidad de "la mágica granada azul" que apagaba todo sin riesgos, además, [aseguraba la publicación] que "ésta no se congelaba, ni se evaporaba y que apagaba cualquier llamarada por grande que fuera con rapidez inimaginable".

En los anuncios publicitarios se mostraban testimonios de empresas o personas de ciudades inglesas como Maidenhead, Wycoombe y Dkeston en las que se mostraban sorprendidos por haber encontrado este prodigio, la *granada estrella*, a la hora de apagar el fuego, incluso, en pisos y techos de madera de almacenes de textiles.

La "granada estrella" era fácil de utilizar, e incluso traía consigo un instructivo que señalaba la manera correcta de arrojarla en una situación de siniestro.

Dentro de las colecciones del CNPPCF/MNFM esta pieza está catalogada como única y pertenece al lote de "Aditamentos de seguridad".



13. Registro. Lucero Pérez, durante los trabajos del PRONARE_____**FECHA.** 1995.

Equipo rodante

Coche comedor NdeM – 3675 "Coahuila"

Antes de llegar a México, este coche llevo el número 5952 y el nombre West Wind. Fue comprado usado, por los Ferrocarriles Nacionales de México y entregado por el vendedor el 7 de septiembre de 1987.

Estaba destinado para dar servicio a pasajeros en el camino. Se caracteriza por su cocina grande y bien equipada y por la amplitud del área destinada al comedor.

Fue integrado a la colección de equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el 8 de abril de 1998.

Constructor: Pullman, U.S.A.
Clase: DA
Vía: Ancha (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1938
Trucks: dos trucks con 3 ejes en cada uno
Material: acero
Peso: 73 000 kg.
Longitud: 26.03 m.
Ancho: 3.20 m.
Altura: 4.33 m.

Coche comedor NdeM-3681 "Janitzio"

Los coches comedor como el que se observa tenían muchas variantes en la forma de distribución y, por supuesto, en su uso. Este en particular servía como comedor y salón. En uno de sus extremos cuenta con dos gabinetes de aseo y con mesas plegables en las que meseros de Ferrocarriles Nacionales de México atendían a aproximadamente 20 personas. En medio está la cocina y en el otro extremo un salón en el que los pasajeros podían leer, platicar, jugar, descansar o tomar un refrigerio.

En este coche los pasajeros podían gozar de: pinturas sobre la colonización en tierras norteamericanas e imágenes del modo de vida de los indios de aquel lugar. Esa obra plástica fue producida por Edgar Miller en 1955. Este coche fue adquirido por Ferrocarriles Nacionales de México en 1987. Ingresó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en abril de 1998, procedente de los Talleres Sistemales de Aguascalientes.

Constructor: Pullman Standard Car Mfg. Corp., Estados Unidos, 1948
Vía: ancha, 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Peso: 56,200 kg.
Longitud: 26 m.
Ancho: 3.20 m.
Altura: 4.50 m.
Trucks: 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes en cada truck.

Coche dormitorio NdeM – 110 "Buenos Aires"

Este coche fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México en 1961. En los Estados Unidos de Norteamérica, antes de empezar a dar servicio en México, llevó el nombre "Poplar Valley".

Cuenta con: un vestíbulo; seis alcobas, cada una con cama alta y baja y servicio de aseo; seis secciones, cada una con cama alta y dos asientos que se pueden convertir en una cama; y dos gabinetes con servicios de aseo.

Fue incorporado a la colección de equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el 8 de abril de 1998.

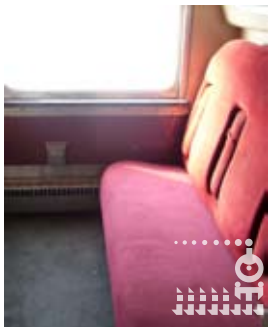
Pullman Car & M.F.G. Corp., U.S.A.
Clase: PS
Vía: ancha (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Año de construcción: 1925
Material predominante: Acero
Trucks: dos, Comoonwealth de pedestales integrales, tres ejes por truck.
Peso: 75 993 kg.
Longitud: 25.35 m.
Ancho: 3.14 m.
Altura: 4.30 m.

Coche dormitorio NdeM – 565 "Brasil"

Este coche dio servicio en el Ferrocarril Central de Nueva York**,** en los Estados Unidos de Norteamérica, donde llevó el número 10131 y el nombre "Hunting Valley". En 1968 fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México.

Cuenta con: 3 alcobas con cama alta, sofá convertible a cama y cuarto de aseo; 3 alcobas con cama baja, dos asientos y gabinete de aseo; 10 camarines con cama, asiento, lavabo y W.C.; y también cuenta con gabinete de aseo y asiento para el personal de servicio.

El 19 de diciembre de 1997 fue incorporado a la colección de equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, procedente de Pantaco D.F.



Constructor: The Budd Company. U.S.A.
Clase: PS
Vía: ancha, (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Año de construcción: 1950
Material predominante: acero
Trucks: dos, tipo Comoonwealth, dos ejes por truck.
Peso: 60 328 kg.
Longitud: 26.14 m.
Ancho: 3.17 m
Altura: 4.09 m.

Coche dormitorio NdeM – 754 "León"

Este coche dio servicio en los Estados Unidos de Norteamérica con el número 800075 y con el nombre "Elk River". En 1963 fue adquirido para dar servicio en México, Operó en el Servicio de Carros Dormitorio, ya con su actual número y Ferrocarriles Nacionales de México lo adquirió en 1988. En 1991 formaba parte del equipo rodante del tren No. 7, que daba el "Servicio Estrella" entre la ciudad de México y Ciudad Juárez.

Cuenta con 6 alcobas y 10 camarines

Ingreso al Museo Nacional de los Ferrocarriles en 1988, procedente de los Talleres Sistemales de Aguascalientes.

Constructor: The Budd Company, U.S.A.
Clase: PS
Vía: ancha, (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1949-1950
Peso: 59 100 kg.
Longitud: 26.00 m.
Ancho: 3.17 m.
Altura: 4.09 m.
Trucks: Dos, tres ejes en cada truck
Material predominante: Acero

Coche dormitorio NdeM – 563 "Argentina"

Este coche dio servicio en el Ferrocarril Central de Nueva York**,** en los Estados Unidos de Norteamérica, donde llevó el número 10109 y el nombre "Schonharie Valley". En 1968 fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México.

Cuenta con: 3 alcobas con cama alta, sofá convertible a cama y cuarto de aseo; 3 alcobas con cama baja, dos asientos y gabinete de aseo; 10 camarines con cama, asiento, lavabo; y WC, y un gabinete de aseo y asiento para el personal de servicio.

El 19 de diciembre de 1997 fue incorporado a la colección de equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, procedente de Pantaco D.F.

Constructor: The Budd Company. U.S.A.
Clase: PS
Vía: ancha, (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Año de construcción: 1950
Material predominante: acero
Trucks: dos, tipo Comoonwealth, dos ejes por truck.
Peso: 60 183 kg.
Longitud: 25.80 m.
Ancho: 3.25 m.
Altura: 4.10 m.

Coche dormitorio NdeM-584 "Perú"

El coche que se observa fue usado en trenes de pasajeros destinados a realizar viajes largos. Cuenta con 4 alcobas, cada una con cama alta y sofá convertible a cama; dos alcobas en las que se dispone de una cama y asiento. También tiene 10 camarines con cama y asiento. Cada uno de esos espacios tiene servicios de aseo y lugar para guardar el equipaje. Las alcobas son más grandes y tienen los servicios de aseo, instalados dentro de un gabinete especial. Adicionalmente, en uno de los extremos del coche, hay otro gabinete de aseo. Como se observa, los pasajeros podían viajar con gran comodidad. Este coche dormitorio fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México a la empresa norteamericana Edwards International Corp., en 1969. Ingresó al Museo en 1998.

Constructor: The Budd Company, Estados Unidos, 1953.
Vía: ancha, 1.435 metros de distancia entre los rieles.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Peso: 69,800 kilogramos.
Longitud: 25.70 metros.
Ancho: 3.20 metros.
Altura: 4.12 metros.
Trucks: 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes en cada truck.
Material: acero inoxidable.

Coche dormitorio NdeM – 757 "Tlaloc"

Al utilizar este tipo de coches, los pasajeros podían realizar largos viajes de manera muy cómoda, pues podían dormir, leer o platicar. Estos coches iban acoplados en trenes para pasajeros que regularmente llevaban coches comedor, salón y observatorio. Cuenta con 8 alcobas con camas altas y bajas a modo de literas y, en un extremo, dos gabinetes para el servicio de aseo.

Este coche fue asignado para formar parte de la colección de equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos desde 1997.

Constructor: Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril), Ciudad Sahagún, Hidalgo, México, 1988.
Vía: ancha 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Peso: 57,550 kg.
Longitud: 25.07 m.
Ancho: 3.20 m.
Altura: 4.07 m.
Trucks: 2 trucks de 4 ruedas, 2 ejes en cada truck.

Coche bar-observatorio NdeM – 371 "Expresso del Mar"

Este coche fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México en 1987**.** Cuenta con cuatro secciones: una con barra apropiada para el servicio de bar, otra dispuesta para el servicio de cafetería, una más con dos gabinetes sanitarios y, en el nivel más alto, tiene un observatorio cubierto por un domo. Junto con tres coches de primera clase especial, fue integrado al tren turístico "Expresso del Mar", para dar en este coche, servicio de bar y cafetería. Ese tren fue inaugurado el 18 de septiembre de 1987 y operó en la ruta Nogales – Hermosillo – Guaymas, en el estado de Sonora,
Ingreso al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1995.

Constructor: American Car & Foundry Co. U.S.A.
Clase: D
Vía: ancha, (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en los que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1955
Peso: 72 400 kg.
Longitud: 26.00 m.
Ancho: 3.20 m.
Altura: 5.00 m.
Trucks: Dos trucks con dos ejes cada uno.
Material predominante: Acero

Coche cantina NdeM – 107 "Club Chihuahua – Pacífico"

Esta unidad es muestra del confort y elegancia con que los diseñadores de coches de pasajeros llenaron el mercado a mediados del siglo XX.
En los Estados Unidos de Norteamérica fue operada por Amtrak, corporación pública establecida en 1970 para dar servicio ferroviario a pasajeros con el apoyo de fondos públicos. Desde 1987 se le utilizó en el servicio ferroviario "Expreso Cañón del Cobre" el cual se inauguró en 1986 y corría de Chihuahua, Chih. A Los Mochis, Sin.
Hacia 1988 la unidad fue comprada por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México que siguió usándola en la misma ruta. Se destinó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1995 y para ser expuesta al público en 1997 fue restaurada en los Talleres Sistemales de Aguascalientes.

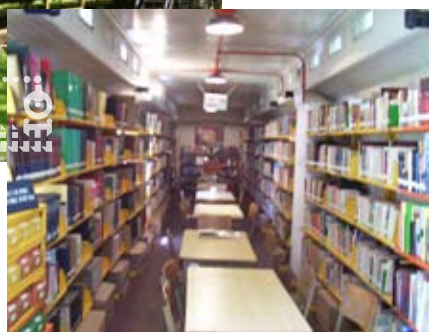
Constructor: Pullman Standard Car Mfg. Company, Estados Unidos, 1948
Vía: ancha, 1.435 m.
Ferrocarriles en que dio servicio**:** Amtrak y Ferrocarriles Nacionales de México
Peso: 57,460 kg
Longitud: 25.60 m.
Ancho: 3.13 m.
Altura: 4.18 m.
Trucks: 2 trucks, 2 ejes en cada truck
Material predominante: acero

Coche express NdeM – 2398

Este coche formó parte del Tren Presidencial, el cual daba servicio al presidente de la república. Estuvo dotado con: un departamento de radio telégrafo, despensa, refrigerador, cuatro secciones dormitorio, baño con regadera y un departamento de máquinas con cuatro generadores de 110 y 34 voltios.

En 1966 fue adquirido por los Ferrocarriles Nacionales de México para dar el servicio de express, que fue un eficiente sistema de envíos de paquetería por medio del sistema ferroviario.

Fue dado de baja del servicio en 1986 y en 1991 fue acondicionado para su exhibición en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos donde además, se utiliza para dar el servicio de biblioteca pública.



Constructor: American Car & Foundry Co.. U.S.A.
Clase: BE
Vía: ancha, (1.435 m. de distancia entre los rieles)
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1926
Material predominante: acero y madera
Capacidad nominal de carga: 45 360 kg.
Peso: 67 000 kg.
Longitud: 24.83 m.
Ancho: 3.24 m.
Altura: 4.37 m.

Coche express NdeM - 1287

Este coche que fue adquirido por Ferrocarriles Nacionales de México en 1947. Es un vehículo cerrado con puertas y ventanas en los costados y puertas en los frentes. En él podían llevarse diversos tipos de paquetería, incluyendo algunos alimentos y equipaje; está acondicionado con “pichoneras” en las que se colocaba documentación referida al destino de los objetos que se transportaban. Además, cuenta con un baño para uso del personal. Los coches del servicio express, como este, iban acoplados en trenes de pasajeros.

Constructor: Magor Car Corporation, New York, U.S.A.
Clase: BX
Vía: ancha, 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1947
Peso: 29, 650 kg.
Longitud: 16.65 m.
Ancho: 3.23 m.
Altura: 4.04 m.

Coche correo NdeM - 2555

Este coche correo fue adquirido por Ferrocarriles Nacionales de México en 1972. Tiene puertas y ventanas en los costados y puertas en los frentes. Se utilizó en trenes de pasajeros para transportar correspondencia y paquetería, generalmente se ubicaba detrás de la locomotora. Tiene áreas adecuadas para escoger y clasificar el correo en tránsito, servicio de baño y armario para quienes trabajaban en el coche. Llegó al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en 1995.

Constructor: The Budd Company, U.S.A.
Clase: MA
Vía: ancha 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1954
Tara: 43,350 kg.
Longitud: 19.29 m.
Ancho: 3.20 m.
Altura 4.32 m.
Trucks: Commonwealth
Material: acero

Coche express correo NdeM - 7858

Originalmente perteneció al Ferrocarril Interoceánico, operó indistintamente en vías angostas, con escantillón de 0.914 m., y en vías anchas de 1.435 m. , por lo que se le conoció como “convertible”. En el año de 1930 se le asignó al servicio de transporte de pulque. Posteriormente, en el año de 1936, se le marcó con el letrero “Servicio de leña” y operó entre Perote, Amecameca Zaragoza y Puebla. Después, en 1943, se acondicionó en los talleres de Nonoalco D.F. para el servicio de campamento y por último en 1947, en los talleres de Paso del Toro, correspondiente a la división de Veracruz al Istmo, punto donde se apoyaba el ramal del Ferrocarril de Alvarado, se le habilitó para el servicio de express-correo y con este carácter fue utilizado por última vez, en el ramal de Oriental-Teziutlán de la División Puebla.

Constructor: The Baltimore Company, Baltimore, Ohio. U.S.A.
Clase: MB
Vía: angosta. 0.914 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción. 1925
Ingresó al museo: 7 de agosto de 1989.
Peso 13 940 kg.
Longitud: 10.92 m.
Ancho: 2.91 m.
Altura: 3.50 m.
Trucks: dos trucks de cuatro ruedas cada uno.
Materia prima predominante: fierro, acero, madera y lámina acanalada.

Coche express- correo NdeM-12178

Los coches express-correo eran utilizados exclusivamente en trenes de pasajeros. Tenían un doble uso: como correo llevaban personal que separaba las cartas y pequeños paquetes dirigidos a distintos lugares del país, como express iban cargados con paquetes de gran tamaño y en ocasiones equipaje. Realizaban el transporte de flete que hoy en día también hacen los aviones y camiones.

Este coche tiene puertas en los costados y en los frentes. Actualmente ha sido adaptado para realizar exposiciones museográficas.

Constructor: Pullman Standard Car Mfg. Corp., Estados Unidos, 1945.
Vía: ancha, 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Ingreso al museo: 1987.
Peso: 64,555 kg.
Longitud: 25 m.
Ancho: 3.13 m.
Altura: 4.35 m.
Trucks: 2 trucks de 6 ruedas, 3 ejes en cada truck.
Material: acero.

Coche express-correo NdeM – 12142

Esta unidad tiene puertas en los costados y en los frentes. Dio servicio en las líneas del Ferrocarril del Pacífico.

Ya retirada de la circulación, fue reparada y convertida en “Museo Sobre Ruedas” montando en su interior una exposición referida a las culturas: teotihuacana, maya, mixteca. zapoteca, azteca y de los huicholes, entre otras. El 27 de noviembre de 1973 esa exposición itinerante empezó a recorrer el territorio nacional, tocando ciudades importantes y cientos de poblaciones menores. En 1977 había sido visitada por más de un millón de personas y continuaba su marcha con gran éxito. Actualmente, este coche se utiliza como sala de usos múltiples en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Constructor: [Pullman, U.S.A.]
Clase: MB
Vía: Ancha
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarril del Pacífico y Ferrocarriles Nacionales de México.
Año de construcción. 1946
Material predominante: acero
Peso 62 900 kg.
Longitud: 22.40 m.
Ancho: 3.31 m.
Altura: 423 m.
Trucks: 2, tres ejes en cada truck.

Cabús NdeM – 43730

La tripulación de un tren estaba formada por el conductor, maquinista, fogonero, y garrotero. El cabús servía para la estancia de la tripulación de trenes en servicio. Cuenta con una cúpula de observación, en la parte superior, sobre el techo, desde la cual se vigilaba la correcta marcha del tren. Durante los movimientos nocturnos, en la parte posterior del cabús, se colocaban indicadores con luces *de color rojo y verde*, para emitir señales a otros trenes. Estaba equipado con literas, mesa, bancos, estufa, W.C., anaqueles para guardar ropa y depósitos para herramienta. Estos carros iban pintados de color amarillo, como símbolo de precaución, pues siempre se colocaban al final del tren.
Este cabús fue re-construido en Aguascalientes, con base en un "esqueleto" sin números, en 1952.
Actualmente, se utiliza como ludoteca, donde se realizan talleres y diversas actividades dirigidas al público infantil.

Constructor: American Car & Foundry Co. E.U.A. 1910.
Clase: NE
Vía: ancha 1.435 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Ingreso al Museo: 1989
Capacidad: 36, 300 kg.
Peso: 19, 700 kg.
Longitud: 12. 58 m. (de acoplador a acoplador)
Ancho: 2.87 m.
Altura: 4.77 m.
Material: madera y metal

Cabús NdeM - 42197

Hasta fines del siglo XX, al final de los trenes destinados a realizar viajes largos, iba formado un cabús. Estos carros eran utilizados para colocar las señales que por la parte posterior, exhibía cada uno de esos trenes. El cabús era ocupado por la tripulación del tren: conductor, maquinista, fogonero y garroteros. Contaban con literas, baño, comedor, estufa, escritorio, pichonera y depósitos para equipo y herramienta. En la parte central de estos carros, se localiza la cúpula, que es una especie de mirador superior desde donde el conductor y la tripulación vigilaban la marcha del tren.
Este carro fue re-construido en Nonoalco, D.F. en 1947 y desde 1952 intermitentemente dio servicio tanto como carro de vía angosta como de vía ancha, Pues daba servicio de coche pagador en la división Puebla.

Constructor: American Car & Foundry Co.
Clase: NE
Vía: angosta, 0.914 m.
Ferrocarril en el que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México.
Año de construcción: 1910
Peso: 15 000 kg.
Longitud: 11.15 m.
Ancho 2.98 m.
Altura: 4.35 m.
Materia prima predominante: madera y metal.

Cabús NdeM - 373

Un cabús es una unidad de arrastre, generalmente colocada al final de la formación del tren. Es usada por el personal de camino para vigilar la buena marcha del tren desde el mirador, descansar, guardar equipo de trabajo y para colocar las lámparas de señales.

El cabús NdeM – 373 estuvo asignado para dar servicio en la [división Jalapa]

Constructor: [Magor Car, U.S.A.]
Clase: NE
Vía: Ancha, 1.435 m. de distancia entre los rieles.
Ferrocarril al que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1924
Peso: 19 800 kg.
Longitud: 13.00 m.
Ancho: 2.90 m.
Altura: 4.73 m.
Material: madera y metal

Cabús NdeM-43420

Este coche se enganchaba en la última parte de trenes de trabajo, para dar servicio a la tripulación que lo usaba como cocina, comedor, oficina y dormitorio. Esta equipado con estufa de petróleo, mesa, escritorio, literas, lavabo, excusado y áreas para almacenamiento de alimentos, ropa y herramientas. En él viajaban, el conductor y los garroteros, la cúpula era usada para observar la alineación del tren, desde ahí, también se hacían señales al maquinista, mediante el uso de lámparas.

Constructor: Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S. A. (Ciudad Sahagún, Hgo.)
Clase: NE
Vía: ancha, 1.435 m.
Ferrocarriles a los que dio servicio: Ferrocarriles Nacionales de México
Año de construcción: 1961
Puesto en servicio: 1961
Peso: 21,900 kg.
Longitud: 11.71 m.
Ancho: 3.14 m.
Altura: 4.63 m.
Material: acero

Automóvil para vía N° 1

En 1927, después de producir el modelo T desde 1908, Henry Ford cerró su planta por siete meses para cambiar la producción utilizando un nuevo y secreto diseño. Cuando el 2 de diciembre de 1927, fue mostrado al público, el modelo “A” causó una gran sensación. Ford produjo más de cinco millones de coches del modelo “A” desde 1927 hasta 1932, año en que fue reemplazado por un nuevo modelo con motor V8.

Las ruedas del Automóvil Ford “A” para vía N° 1, fueron cambiadas para que pudiera transitar sobre rieles. Este tipo de vehículos fueron utilizados en el ámbito ferrocarrilero mexicano tanto con fines de inspección como para el transporte de pasajeros.

Constructor: Ford MFG Co. [Briggs]
Detroit, U.S.A. [1929 – 1930]
Modelo: “A” Fordor Sedan
Vía: ancha
Motor: a gasolina
Ferrocarril en que dio servicio:
[Ferrocarriles Nacionales de México]
Peso aproximado: 1000 kg.
Longitud: 3.92 m.

• Portada

ÍNDICE

• Presentación

• Estaciones
“Las estrategias de la modernidad: el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en el istmo veracruzano”.
María de los Ángeles Saraiba Russell

Estudio sobre los ferrocarriles entre Guadalajara, Las Truchas y Saltillo.
Ingenieros Francisco M. Togno y *Vicente Guerrero y Gama*

Redes globales e integración territorial de los puertos mexicanos.
Carlos Martner Peyrelongue

• Cruce de caminos
Cine y ferrocarril en Durango.
Pedro Raigosa Reyna

• Tierra ferroviaria
De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones de ferrocarril en México.
Covadonga Vélez Rocha

• Silbatos y palabras
Corrido: La división de Oaxaca.
Elio Vargas Espinosa

Imágenes del puerto

Imágenes de accidentes ferroviarios

• Vida ferrocarrilera
Entrevista a don Salvador Zarco.

• Archivos documentales y de bienes
Archivo histórico
Biblioteca especializada
Fototeca
Planoteca
Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
Curaduría de Colecciones

• Directorio

Foto de portada:
Plano de la ciudad de Orizaba, Ferrocarril Imperial Mexicano *ca.* 1865. Fondo Orizaba, Planoteca, Conaculta/ CNPPCF/Cedif.

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