



Universidad Autónoma de Zacatecas
“Francisco García Salinas”
Unidad Académica de Historia
Programa de Maestría en Historia

**¡Todos a bordo! Entre discursos y viajeros. La influencia sociocultural del
Ferrocarril Central Mexicano en Zacatecas, 1880-1908.**
Tesis que para obtener el grado de Maestro en Historia presenta
Lic. Oscar Romero Mercado.

Asesores:
Dra. Evelyn Alfaro Rodríguez.
Dr. Martín Sánchez Rodríguez.
Zacatecas, Zac., 19 de diciembre de 2018.



MAESTRÍA Y DOCTORADO EN HISTORIA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ZACATECAS
"Consolidación Académica con Pertinencia Social"



Zacatecas, Zac., 30 de noviembre de 2018.

Dra. Samanta Deciré Bernal Ayala
Coordinadora del Departamento de Servicios Escolares de la
Universidad Autónoma de Zacatecas
"Francisco García Salinas"
Presente

La que suscribe, Dra. Evelyn Alfaro Rodríguez codirectora de tesis junto con el Dr. Martín Sánchez Rodríguez de El Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán, A. C., otorgo aval para que la tesis de Maestría en Historia del Lic. Oscar Romero Mercado intitulada *¡Todos a bordo! Entre discursos y viajeros. La influencia sociocultural del Ferrocarril Central Mexicano en Zacatecas, 1880-1908*, sea presentada y defendida en examen correspondiente ante el sínodo nombrado para tal efecto con el propósito de obtener el grado de Maestro en Historia siguiendo el proceso administrativo para su consecución.

Sin más por el momento, le reitero mi agradecimiento y le envío un saludo cordial.

Evelyn Alfaro Rodríguez



Edificio A de Posgrados en Ciencias Sociales y Humanidades, Tercer Piso,
Campus Universitario II, Av. Preparatoria s/n, Col. Hidráulica, CP. 98068, Zacatecas, Zac.

TEL 022 04 07 EXT 2483 / TEL 025 66 00 EXT 2480 2481 2482 V 2486

Agradecimientos

Los estudios de Maestría en Historia realizados en el Posgrado de Historia de la UAZ, la investigación y redacción de la tesis contaron con el apoyo de una beca Conacyt durante los años 2017-2018. El soporte económico ayudó para la adquisición de material bibliográfico, realizar estancias de investigación, movilidad académica en el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán, A. C. y acudir a repositorios documentales. En el transcurso de la investigación fueron consultados los fondos documentales de las siguientes instituciones: Gobierno del Estado de Zacatecas; Universidad Nacional Autónoma de México; El Colegio de Michoacán; El Colegio de San Luis y el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, repositorios donde se ubicó la evidencia empírica para el soporte de esta investigación que fue dirigida por la Dra. Evelyn Alfaro Rodríguez y el Dr. Martín Sánchez Rodríguez, quienes, sin duda, a través de sus cuestionamientos y constantes recomendaciones abonaron a la realización de este trabajo. Además, debo agradecer a los profesores de este centro educativo, quienes aportaron con su conocimiento, elementos metodológicos, temáticos, contextuales y enfoque historiográfico para la culminación de este texto. A mis lectores, comentaristas y sinodales, quienes estoy convencido aportaran reflexiones para acrecentar el conocimiento del Ferrocarril Central Mexicano en Zacatecas.

Agradezco a mi familia por su apoyo incondicional. A mis amigos, David Aguilar, José Méndez, Mar García y Sara Sofía por acompañarme siempre. Y, por supuesto, a mi amada Marlene, por ser mi motivación para continuar en la disciplina histórica.

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
Estado de la cuestión.....	8
Estudios del ferrocarril en México. Diversos enfoques historiográficos.....	9
Metodología y conceptos	20
CAPÍTULO I	25
LA LLEGADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO. UNA IDEA DE PROGRESO	25
El camino hacia la modernidad. Las concesiones	27
La visión Norteamericana.....	36
El ferrocarril en la idea de modernidad y progreso en Zacatecas.....	44
CAPÍTULO II	55
ZACATECAS VISTA DESDE EL TREN.	55
Guías para viajeros. Una reconstrucción del espacio	56
CAPÍTULO III	87
EL IMPACTO SOCIO-CULTURAL. USUARIOS Y POBLADORES FRENTE AL FERROCARRIL	87
Conviviendo con el transporte: usuarios del ferrocarril	89
Otra forma de convivencia: los pobladores	104
CONCLUSIONES GENERALES	120
REFERENCIAS DOCUMENTALES Y BIBLIOGRÁFICAS	123

INTRODUCCIÓN

En la historiografía existen diversos estudios sobre las grandes revoluciones que han transformado al mundo. Movimientos que modificaron en algún momento las estructuras sociales, económicas, políticas e incluso culturales de una sociedad y que para los historiadores son entendidas como rupturas históricas, estrechos lapsos de tiempo desde donde se pueden entender los grandes cambios. No obstante, estas rupturas arrastran consigo continuidades, situaciones que permanecen durante una larga duración. Por ende, para analizar estos movimientos se requiere entender al proceso como una dualidad entre lo que deja de ser en el tiempo y lo que se mantiene. Cabe señalar que en un momento de ruptura, las mentalidades, las ideas y las prácticas suelen ser las estructuras que cambian más lento, las que continúan.

Al respecto es necesario señalar que este trabajo se centra en un objeto resultado de una gran revolución, una de carácter tecnológico. Las revoluciones tecnológicas al ser analizadas permiten observar otra realidad desde la cual se puede entender el mundo; si bien las acciones del hombre en el tiempo permiten comprender el devenir histórico, habría que señalar que por acciones no se limita el concepto a hechos o acontecimientos sino también a los objetos creados por el hombre. En este sentido podría decirse que un objeto tiene su propia historicidad, pero que no obstante es el hombre quien se la otorga pues estos no evolucionan por sí solos, sino que siguen siendo parte del progreso material a manos del hombre, pero ¿qué sucede cuando el historiador voltea la mirada y trata de entender un proceso histórico a través de un objeto material? Esta pregunta ha dado pie a la presente investigación.

Durante la revolución industrial las máquinas tomarían gran importancia como medios para alcanzar un desarrollo acelerado en materia económica, social y cultural; una de estas máquinas llevó por nombre *ferrocarril*, un nuevo medio de transporte colectivo que dejaba atrás los sistemas de movilidad humana y animal, motivo por el cual se convertiría en uno de los transportes más importantes en el mundo, pues surgido de este proceso de mecanización humana, el tren pasaría a acelerar el traslado de las personas, lo que permitió destruir, en cierta medida, los límites hasta donde era capaz de llegar el hombre, las fronteras se expandían a la vez que nuevos colonizadores incursionaban en territorios antes inhóspitos y por los cuales el ferrocarril había llegado ya con anterioridad, las mercancías transportadas cambiarían incluso la

alimentación básica de ciertos pobladores, nuevos productos llegaban hasta las tiendas y de ahí a los hogares. Los cambios fueron muchos y significativos, entre los antes mencionados existieron otros, no obstante lo que se quiere señalar específicamente es que se puede investigar cómo un nuevo medio tecnológico puede irrumpir en las estructuras sociales hasta el hecho de cambiarlas.

Sobre lo mencionado esta tesis se centra en analizar cómo es que el ferrocarril impactó en la vida del hombre, concretamente en una sociedad a pequeña escala, local, como es el caso de la población zacatecana de finales del siglo XIX y principios del XX.

El Ferrocarril Central Mexicano fue una de las compañías ferroviarias más importantes durante esos años en el México del Porfiriato; su línea atravesada diversos estados del sur y norte del país, entre ellos la ciudad de Zacatecas, con ese motivo se pensó observar y comprender cómo fue que el ferrocarril influyó social y culturalmente dentro de una sociedad en específico, lo cual puede dar luz, o ser un botón muestra de lo que fue un impacto a mayor escala, ya sea regional o nacionalmente.

El estudio se centra durante los años de 1880 a 1908, ya que podría considerarse como una primera fase del uso ferroviario en México. Este primer periodo se caracteriza por ser el momento en que se inaugura el ferrocarril en la mayor parte del territorio nacional, por lo que durante estos primeros años se empiezan a desarrollar diversas relaciones entre la sociedad y el transporte, además, surge en este momento el viajero moderno en México, aquel que comenzaba a tomar prácticas de movilidad y de interacción con las nuevas tecnologías que ya se había dado con anterioridad en países europeos e incluso en el país vecino del norte sobre todo durante las primeras décadas del siglo XIX pero que no llegaría a nuestro país sino hasta finales del mismo. El pasajero o viajero moderno del que se habla, es aquel que a bordo del tren compartía espacio con diversos estratos sociales debido a que éste era uno de los primeros transportes colectivos o de masas, el cual permitió -como se ha mencionado con anterioridad- cambios en la forma de viajar, debido a que se recorrían distancias mayores en menor tiempo y menor costo, contrario a los trayectos cortos, en más tiempo y más caros que se realizaban a bordo de las diligencias, sobre animales o incluso a pie.

El adjetivo moderno viene por lo tanto de una distinción contextual en la que el siglo XIX se vió envuelto, se hace referencia en este sentido a la búsqueda de la modernidad y el progreso de los países, de la necesidad de encontrar en los resultados de la época industrial un mayor avance en la forma de vida de los individuos. De esta manera, durante estos primeros años se dio

una conformación de los usuarios del ferrocarril, así como uno de los primeros procesos de interacción e incluso resistencias, frente a la locomoción.

En años posteriores, con el estallido de la Revolución Mexicana, el uso del ferrocarril tomaría otras vías, que podría considerarse como la segunda fase. De 1910 hasta 1917, con los movimientos armados, la búsqueda por crear un modelo de pasajero o viajero moderno quedaría de lado, ahora, lo más apremiante era la utilización de las vías como medio para mover las tropas y, por ende, para hacer la guerra. Los estudios históricos para este periodo encontrarán que las fuentes arrojan información sobre cómo la revolución se hacía sobre los rieles; el papel del sistema férreo durante la lucha armada sería primordial, con esto, la movilidad tendría más fines políticos y bélicos, lo que se volvió más importante que los traslados de usuarios civiles. Finalmente, una vez terminada la revolución, con muchas de las vías destruidas y un país en reconstrucción, el ferrocarril pasaría a una etapa de recuperación que tardaría muchos años, periodo durante el cual tomaría más importancia el transporte automotriz, con el que se desenvolvería otro proceso de movilidad vial. Es así que a grandes rasgos podría considerarse la primera etapa como el momento en el que se da el impacto socio-cultural en Zacatecas más importante en cuestión de movilidad, de interacción y resistencias entre la población y el tren.

De aquí surge la problemática histórica al querer identificar en qué medida y hasta qué punto el ferrocarril impactó en la sociedad zacatecana logrando generar cambios en su forma de vida y quizás logrando crear ciertas prácticas socio-culturales en torno al mundo férreo. La hipótesis es que sin lugar a dudas el tren logró generar cambios. No obstante, estos no sólo fueron en pro del progreso y la modernización, por lo cual se espera demostrar también el impacto negativo que pudo tener frente a ciertos sectores de la población. Los objetivos se basan en demostrar los distintos niveles de impacto o de influencia socio-cultural que se dieron con la introducción del ferrocarril a la entidad.

La tesis se divide en tres capítulos; cada uno trata de responder a objetivos específicos que ayudan a reconstruir el impacto y la influencia del ferrocarril en Zacatecas. El primero lleva por nombre *La llegada del ferrocarril central mexicano. Una idea de progreso*, en éste se hace un acercamiento a las ideas que respecto al ferrocarril comenzaron a reproducirse en los periódicos de la época, estas ideas en formas de discursos son una muestra de la visión y las expectativas que tenían las élites políticas respecto al ferrocarril, además se analiza la idea de progreso y modernidad ligada al ferrocarril. Para su realización se hizo uso de diversas fuentes,

algunas de ellas son de carácter institucional como memorias de fomento, datos aportados por la compañía ferrocarrilera y otro tipo de información que ayuda a construir cómo fue que se realizó la obra férrea en el país; una vez entendiendo cómo fue el desarrollo del transporte a través de sus concesiones se hace uso de prensa norteamericana que tiene opiniones respecto al tren que uniría ambos países, esto permite entender cómo se construían unas series de ideas de lo que podría significar un tren para el beneficio económico y social de aquel lugar, surge de aquí también una idea de anexionismo territorial que puede lograrse a través de las vías, este temor por parte de los políticos mexicanos de que los norteamericanos se apropiaran del país se analiza también para entender los primeros conflictos y resistencias que surgirían durante los primeros años de 1880. Finalmente, se hace uso de discursos que se dieron durante la inauguración del ferrocarril en la ciudad de Zacatecas para entender desde una visión local lo que significaba el tren para esta sociedad. Toda esa información, principalmente de opinión pública y discursos permite analizar la mentalidad extranjera, nacional y local en torno al ferrocarril como símbolo de progreso y modernidad.

En el segundo capítulo *Zacatecas vista desde el tren* se hace uso de guías para viajeros que fueron publicadas en la época, esta información es la fuente primaria a través de la cual se busca reconstruir los cambios en el paisaje zacatecano una vez que se inauguró la vía. En este sentido, el objetivo es demostrar las modificaciones que se dieron en el espacio y el uso que se les dio a estos nuevos lugares como núcleos o centros de interacción social. Además de las guías para viajeros, se hace uso de literatura, mapas y otra información que ayuda a entender junto a las modificaciones físicas, el cambio en el ritmo de la ciudad, lo que inferiría un impacto social.

Finalmente, el tercer capítulo titulado *El impacto socio-cultural. Usuarios, viajeros y pobladores frente al ferrocarril* tiene como objetivo mostrar el proceso de recepción, interacción y amalgamamiento entre la sociedad zacatecana y el ferrocarril. Las fuentes, además de las bibliográficas son también de prensa y juicios jurídicos, lo que ayudará a poder observar las acciones de los pobladores más allá de los discursos. En esta línea, los tres capítulos analizan en general y contraponen las ideas que se generaron respecto al ferrocarril por parte de la sociedad, el cambio que este transporte generó en los espacios y el proceso de recepción social frente al tren; estos niveles tratan de demostrar la influencia socio-cultural del Ferrocarril Central Mexicano en la población zacatecana, tomando además el momento de la llegada de este nuevo transporte como un momento de ruptura debido al cambio que generó en la movilidad de la

ciudad, pero estudiado además a partir de las prácticas sociales para entender sí el cambió, pero además las continuidades que pudieron perpetrarse durante este proceso.

Estado de la cuestión

Las revoluciones tecnológicas, al igual que cualquier otro acontecimiento pueden ser analizadas desde distintas perspectivas y a través de diferentes fuentes. Para el caso de México existen diferentes enfoques en las investigaciones históricas respecto al ferrocarril. Los temas más abordados giran en torno a las siguientes posturas: 1) la historia general de los ferrocarriles en México, orientada en la construcción ferroviaria a través del análisis de documentación oficial que se generó por las compañías del tren. Ésta utiliza planos, trazados y fotos que otorgan conocimiento sobre el espacio y sus fuentes primarias son documentos que contienen información sobre concesiones que identifican a los actores involucrados en la construcción de las vías: dueños de las compañías, contratistas e ingenieros; 2) el impacto económico del ferrocarril se ha abordado desde una relación histórico-económica para entender a partir de conceptos y estadísticas, la relación entre el ferrocarril y el crecimiento económico nacional. Los estudios de este tipo tratan de mostrar el cambio en la dinámica económica del país; se observan los crecimientos o disminuciones en los centros de producción una vez que el ferrocarril se instauró en diversas poblaciones. La documentación primaria de este enfoque es de carácter oficial y proviene de los archivos de las compañías férreas como: los balances anuales respecto a costos de transporte, mercancía y pasajeros; por otra parte, también se utiliza documentación de los gobiernos estatales y federales como las memorias de fomento y el diario oficial de la federación para observar las fluctuaciones monetarias a causa del ferrocarril en determinados lugares y tiempos; 3) la historia socio-cultural del ferrocarril se ha mostrado más extensa ya que aborda diferentes aspectos o aristas de lo que significó el ferrocarril en el *modus vivendi* del mexicano. Dentro de los estudios socioculturales se encuentran análisis sobre: a) el sindicalismo ferrocarrilero; b) las formas de vida del trabajador del ferrocarril y c) la relación cultural entre el ferrocarril y sus usuarios. Este enfoque hace uso de fuentes hemerográficas, revistas, cartas, diarios de viajero, panfletos, entrevistas, literatura, fotografía y toda aquella documentación que pueda dar indicios sobre el impacto cultural del ferrocarril en México.

Estudios del ferrocarril en México. Diversos enfoques historiográficos

En México, el ferrocarril como tema de investigación se ha analizado a partir de diversas perspectivas, enfoques y tendencias historiográficas. Una de ellas, la que ha mostrado mayor nivel de interpretación o que está más estudiada es la económica, perspectiva que ha tratado de entender el impacto que tuvo el ferrocarril como agente dinámico de la economía nacional.

El historiador norteamericano John Coatsworth estableció las bases teórico-metodológicas dentro de la historia económica de los ferrocarriles. Sus postulados fueron expuestos en su artículo “El impacto económico de los ferrocarriles en una economía atrasada”, publicado por vez primera en 1979 en el *Journal of Economic History* y posteriormente editado hacia 1990 en el libro *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*. En este texto, el autor plantea que los transportes y los problemas en las instituciones a su cargo fueron el motivo por el que “México no se desarrolló, se subdesarrolló”¹.

La tesis de Coatsworth sobre el *subdesarrollo* en México fue argumentada bajo los conceptos *eslabonamientos hacia atrás* y *eslabonamientos hacia delante*. Valiéndose del método cuantitativo estableció que los *eslabonamientos hacia atrás* se medían de acuerdo con el crecimiento del mercado interno que, según el autor, para el caso mexicano fue muy poco. Los *eslabonamientos hacia adelante* los cuantificó a partir de las exportaciones, mismas que fueron mayores en comparación con el crecimiento del mercado interno².

Por otra parte, se maneja el método comparativo para poder establecer la diferencia entre economías desarrolladas y su impacto económico a través del ferrocarril. Para el caso mexicano mencionó que correspondía a una economía atrasada. La diferencia radicaba en que en casos como Estados Unidos y Gran Bretaña “la cantidad de pasajeros y carga transportada fue grande porque en estas economías había poblaciones sumamente móviles y porque producían una gran cantidad de bienes transportables mucho antes de que se construyeran los ferrocarriles”³. Caso contrario a lo que sucedía en México, país caracterizado por una economía atrasada y geográficamente fragmentada.

¹ Coatsworth, H. John, *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza, 1990, p. 180.

² *Ibidem*, p.180.

³ *Ibidem*, p. 179.

Los planteamientos de Coatsworth dieron pauta al desarrollo de nuevas críticas y, sobre todo, a que surgieran distintas aportaciones historiográficas como los trabajos realizados por Sandra Kuntz que puso en duda la idea del *subdesarrollo* en México argumentando que para el caso de algunas regiones se presentó un crecimiento en el mercado interno. Sobre este planteamiento, Kuntz Ficker escribió *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*⁴ donde empleó las mismas herramientas metodológicas utilizadas por Coatsworth -cuantitativo y comparativo- pero obtuvo un resultado distinto: encontró que en el caso de la línea más importante del ferrocarril en México (Central Mexicano) se estableció un mercado interno regional que llevó a un crecimiento y desarrollo económico prósperos.

La hipótesis que mantiene Kuntz es que el ferrocarril no sólo favoreció al mercado exterior, como se ha manejado en la historiografía anterior a su obra, sino que “los ferrocarriles actuaron en México como un poderoso factor de integración interna [además de que] propiciaron el surgimiento o la consolidación de sectores productivos modernos, y contribuyeron a una reorganización del espacio...”⁵. Su investigación se centró en el estudio de la línea del Ferrocarril Central lo que permitió hacer un balance económico de cada una de las regiones por las que pasaba la vía.

Valiéndose del método cuantitativo, trabajando con datos duros y elaborando tablas sobre el transporte de productos agrícolas, ganaderos, forestales y minerales, demostró la transformación de un mercado regional que dió paso a un mercado nacional. Su argumentación principal radica en explicar que no obstante la orientación de comercialización hacia el exterior, ésta generó también un impacto local que originó un mercado interno en algunos estados del país a pesar de que otros quedaron significativamente atrasados.

Priscilla Connolly en *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*,⁶ retoma algunas propuestas planteadas por Coatsworth, principalmente en lo que el autor denominó *costos y beneficios ocultos*, entendidos como todas aquellas acciones que repercutían de manera indirecta en el gasto que hacía el gobierno para mantener algunos beneficios que adquirirían las compañías ferrocarrileras.

⁴ Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995.

⁵ *Ibidem*, p. 24

⁶ Connolly, Priscilla, *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, FCE, 1997.

Connolly argumenta que la enorme cantidad de gasto público que hizo el gobierno federal en subsidios demuestra que “la construcción de los ferrocarriles en México fue financiada en buena medida por el gobierno mexicano y no, como suele decirse, por las inversiones extranjeras”⁷. Al igual que Coatsworth, Connolly retoma la idea de que la problemática principal de que el ferrocarril no lograra desarrollar económicamente a México se debía, en cierta medida, a que las instituciones políticas no pudieron generar un orden en cuanto a concesiones ya que “en algunos casos, la concesión se obtenía no para realizar el objeto de la concesión –construir un ferrocarril, por ejemplo-, sino para conseguir la propiedad de extensas tierras... o las exenciones del pago de los derechos de importación.”⁸

Los aportes que estos autores desarrollaron desde la historia económica establecieron nuevas formas de comprender el impacto que el ferrocarril tuvo en México. Son investigaciones que se elaboraron desde enfoques generales y también con corte regional, son estudios que muestran el crecimiento económico que tuvo el país y aunque se tengan diversas conclusiones, especialmente en la polémica de si hubo desarrollo o un subdesarrollo económico, lo que realmente debemos tener en cuenta son por lo menos dos cosas que permiten seguir adentrándonos a los estudios del ferrocarril en México:

- 1) El enfoque económico da muestra de un antecedente social importante que explica que México tiene una sociedad desigual, fragmentada económica y geográficamente, es decir, que podemos hablar de sociedades.
- 2) En el sentido geográfico, entendemos que el ferrocarril no impactó de manera equitativa, por lo que en cada región pueden establecerse singularidades que aportan un conocimiento y comprensión distintos.

Ahora bien, los trabajos citados por su enfoque económico dejaron algunas lagunas que son necesarias abordar para tener un conocimiento completo del tema. En este sentido, es menester dar un paso del impacto económico –sin dejarlo de vista- al impacto social y cultural que los ferrocarriles trajeron consigo a las sociedades del México del siglo XIX y XX.

Los trabajos de Coatsworth, Kuntz y Connolly son necesarios para enlazar la historia económica con la historia socio-cultural ya que a través de algunos de sus planteamientos se puede ahondar en las singularidades que atañen a cada región, logrando consecuentemente

⁷ *Ibidem*, p.63.

⁸ *Ibidem*, p.64.

establecer cómo el ferrocarril afectó en sentido positivo o negativo a los distintos estratos sociales de una sociedad en particular. Por ejemplo, a partir de la información proporcionada por Coatsworth, se pueden fijar antecedentes que dan muestra de una sociedad pre-ferrocarrilera cuando menciona cómo a finales del siglo XIX “entre el lujo y la pobreza se viajaba en burros, mulas y caballos. La mayor parte de la gente, por cierto, caminaba”⁹ es través de información de la Secretaría de Fomento que Coatsworth puede hacer una reconstrucción de las formas de viajar antes de la llegada del ferrocarril a México y, de igual manera, dicha información y enfoque ayudará a establecer para el caso de Zacatecas una reconstrucción de la sociedad tradicional y su paso hacia la modernidad teniendo como medida base el uso de transportes, de suerte que se puedan establecer los cambios dados entre el siglo XIX y el XX en la ciudad y sus habitantes con la llegada del Ferrocarril Central.

En cuanto a los datos aportados por Sandra Kuntz, en su libro sobre el mercado interno, es importante entender lo que denomina *reordenamiento espacial*, que tiene que ver con las nuevas estructuras funcionales del mercado, creando así desplazamientos que se caracterizan por cómo “espacios de importancia relativamente escasa fueron repentinamente convocados a la dinámica de la comunicación ferroviaria, en tanto zonas extensas con cierto potencial de desarrollo fueron marginadas, con graves consecuencias a nivel local o regional”¹⁰ y que en el caso específico de Zacatecas de acuerdo con la autora, se puede hablar de una entidad que fue afectada de manera negativa por ese nuevo reordenamiento espacial.

Finalmente, las cifras económicas que han estudiado los autores sobre las tarifas en los fletes en vagones de carga generan un referente de qué, cuánto y hacia dónde se transportaban ciertos materiales. Sin embargo, para la historia socio-cultural intentamos plantear a quiénes iba dirigido el cargamento y en ese sentido establecer cómo surgieron los nuevos comerciantes y preguntarnos ¿qué vendían, cuánto?; ¿quiénes lo compraban?; ¿cómo establecían relaciones sociales y culturales, más allá del proceso de intercambio mercantil?

Además, las cifras concernientes a las tarifas para los pasajeros de primera y segunda clase son un referente para advertir quiénes viajaban y hacia dónde lo hacían. Como se puede observar, la comprensión de las relaciones comerciales y el flujo migratorio permitirá reflexionar y analizar la transformación de las prácticas sociales a través del ferrocarril.

⁹ Coatsworth H. John, *op. cit.*, p.183

¹⁰ Kuntz Ficker, Sandra, *op. cit.*, p.336

En menor medida han surgido trabajos sobre el ferrocarril realizados desde la perspectiva de la geografía histórica, sobre todo para el caso de México. Haciendo un recuento historiográfico encontramos que el planteamiento del paisaje como un factor histórico se ha utilizado desde la escuela de los Annales, principalmente de los trabajos de Braudel como *El mediterráneo*, aunque para dicho autor el concepto utilizado es *geohistoria*. Sin embargo, es hasta la década de los 70 y 80 del siglo XX que se categorizó al paisaje como un espacio ligado a lo cultural y, a su vez, esa categoría lo adentró al entendimiento de éste como un documento para la comprensión de los cambios históricos. Carl O. Sauer explica las características propias de lo que se podrá considerar un paisaje cultural analizado por la geografía histórica de la siguiente forma:

Cada paisaje humano, cada habitación, es siempre una acumulación de experiencia práctica, y de lo que Pareto se complacía en llamar residuos. El geógrafo no puede estudiar casas y pueblos, campos y fábricas, en lo que respecta a su ubicación y su razón de ser, sin preguntarse por sus orígenes. No puede tratar la localización de actividades sin conocer el funcionamiento de la cultura, los procesos de vida en comunidad del grupo, y sólo puede hacer esto mediante la reconstrucción histórica. Si el objetivo consiste en definir y entender las asociaciones humanas como crecimientos en áreas, debemos descubrir cómo han llegado a ser lo que son en sus distribuciones (asentamientos) y sus actividades (uso de la tierra). Tal estudio de áreas culturales es geografía histórica.¹¹

La geografía histórico-cultural plantea una mirada a la forma en cómo los usos del espacio se vuelven un entretejido social en donde se generan relaciones culturales. Es en sentido teórico, una relación estrecha entre hábitat y hábitos, es decir, una unión entre el espacio, el ambiente o el paisaje y los hábitos, costumbres y/o las prácticas socio-culturales.

Sobre estos lineamientos es que se han realizado algunos estudios que demuestran una relación entre el ferrocarril y la transformación del espacio. Principalmente, los artículos han sido publicados en la revista española *Geografía y ciencias sociales*, en su serie documental *Geo crítica*, en donde se pueden encontrar temas como:

*Ferrocarril, territorio y ciudades*¹² de Horacio Capel, quien propone una mirada de las transformaciones del territorio a partir de la influencia del ferrocarril. La tesis que el autor plantea se centra en explicar cómo es que la configuración de las líneas férreas en España correspondió a un orden comercial, en palabras del autor:

¹¹ Sauer, Carl O., "Introducción a la geografía histórica", en *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana*, Chile, vol. 3, n.8, Universidad de los Lagos, 2004. p. 7.

¹² Capel, Horacio, "Ferrocarril, territorio y ciudades" en *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, (serie documental de *Geo crítica*), Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. XII, nº 717, 15 de abril de 2007. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm>]

El diseño final de la red se vio también afectado por otros factores, tales como las consideraciones estratégicas (en particular, la necesidad de conectar con los puertos y las plazas fuertes militares), la existencia de áreas productivas de especial interés (minas, sectores agrícolas para la exportación), o las necesidades de la conexión con otros países. Pero, de manera general, puede afirmarse que la red ferroviaria se fue configurando durante el siglo XIX en relación, sobre todo, con el tamaño y el dinamismo económico de las poblaciones existentes.¹³

Es de esta forma cómo se puede comprender el trazado de las vías a lo largo del territorio y, sobre todo, entender por qué algunas redes férreas son de cierta manera, pues éstas tienen que ver con una estructura radial que se originó a partir de las ciudades con mayor influencia económica. Para el caso mexicano, Kuntz ha hablado de algo similar en lo que llama un reordenamiento espacial, concepto explicado en párrafos anteriores. Para el caso español, Capel propone que la creación de redes ferroviarias correspondió en gran medida a las necesidades de las compañías que construyeron las líneas, es decir, el autor insiste que el tendido del sistema férreo se entiende a partir de las necesidades económicas e intereses propios de las empresas constructoras y que no tenían que ver con una estrategia nacional de una creación de mercado regional.

El artículo *Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo*¹⁴ explica cómo se crearon cambios morfológicos en las trazas urbanas de las ciudades a causa del ferrocarril, también analiza los cambios en las estructuras socio-económicas dadas por el mismo. El autor explica que el trazado de las vías correspondió en gran medida al intento de enlazar en un primer momento los territorios con actividades económicas más importantes. No obstante, los planteamientos claves son los que tienen que ver con la forma en cómo se anexó el tendido férreo en los territorios, en donde se menciona cómo es que un tendido demasiado cercano a las ciudades podría dañar las edificaciones existentes y un trazado demasiado alejado de las ciudades limitaría la accesibilidad y el posible uso del ferrocarril, de aquí que el autor incluso retome una cuestión importante que es el de la ubicación de las estaciones¹⁵:

Además, la inversión realizada en las propias estaciones atrajo agentes urbanos interesados en implantar nuevas actividades. Y más grande era la atracción cuanto más monumental se preveía la estación. La construcción de nuevos ensanches urbanos de carácter residencial, la radicación de actividades industriales interesadas directamente en la reducción de costes del transporte, o la

¹³ *Idem.*

¹⁴ Alvarez-palau, Eduard. “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de agosto de 2016, Vol. XXI, nº 1. 169. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1169.pdf>>.

¹⁵ *Ibidem.* pp. 2-6.

aparición de actividades vinculadas a la ruptura de carga fue tónica dominante a lo largo del siglo XIX y principios del XX.¹⁶

Las propuestas del autor ayudan a establecer una nueva mirada a la forma en cómo el trazado de las vías férreas correspondió a cuestiones económicas pero también muestra los cambios morfológicos que se dieron en las ciudades como efecto de la incursión del ferrocarril y en una medida más amplia, establece cómo es que incluso las mismas estaciones llevaron a la creación indirecta de la urbe y de sus actividades socio-económicas.

Finalmente, el artículo titulado *Ciudad y transporte: transformación urbanística e impacto ambiental*¹⁷ muestra al igual que los anteriores, cómo el transporte modificó la configuración de la ciudad creando *polos de atracción* a partir de las estaciones del ferrocarril, que a su vez generaron cambios en las formas y usos de los espacios.¹⁸ En otra aportación, el autor habla sobre el impacto del ferrocarril a nivel ambiental, lo que es importante porque refleja una visión que no sólo trata de demostrar el impacto positivo, sino el negativo de un medio de transporte como lo fue el ferrocarril, en palabras de la autora “también hay una ocupación de suelo por la nueva infraestructura que suele consumir suelo agrícola y se reordenan las actividades socioeconómicas de un área. Otros efectos producidos son las externalidades negativas como ruido e impacto paisajístico (especialmente en las áreas urbanas), contaminación, congestión, etcétera”¹⁹.

Estos artículos dan muestra desde la geografía histórica los cambios que un transporte puede generar en el espacio y cómo estos trajeron consigo también modificaciones sociales a través del uso de los espacios. Es una forma de entender el paso entre un medio natural a un medio o un paisaje cultural, en donde un agente de cambio más que modificar los espacios visualmente, los modifica también en cuanto a actividades sociales, culturales y económicas.

Bajo este tipo de visión, para el caso de México se encuentra el artículo *El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate. Un corredor de herencia cultural binacional*²⁰. En este trabajo la autora plantea una visión desde la geografía cultural, en donde

¹⁶ *Ibidem*. p. 6.

¹⁷ Viana Suberviola, Enrique, “Ciudad y transporte: Transformación urbanística e impacto ambiental.”, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de febrero de 2017, Vol. XXII, n° 1. 189. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1189.pdf>>.

¹⁸ *Ibidem*. p. 2.

¹⁹ *Ibidem*, p. 12

²⁰ Castillo, María Eugenia, “El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate. Un corredor de herencia cultural binacional” en *Frontera Norte*, México, vol. 16, núm. 32, julio-diciembre de 2004.

observa los cambios dados en dos territorios de naciones distintas, es un estudio sobre la unión de las dos Californias, la de E.U.A y la de México, en lo que llama un corredor histórico, definido como una ruta en la cual se han creado interacciones sociales y económicas y que reflejan un cambio del paisaje natural por las actividades del hombre²¹.

Estos cambios en el paisaje son un punto de reflexión dentro del texto, donde se establece y teoriza el concepto *corredor cultural*, teniendo como consideración un planteamiento de quiénes han tratado de establecer las características de dichos corredores y explica lo siguiente: “se hizo hincapié en que los corredores no deberían pensarse como simples paisajes, sino como arqueología industrial, y algunas veces como patrones tradicionales de asentamientos”²²; para la autora es importante establecer que el concepto de *corredor de herencia binacional* es indispensable para entender cómo el transporte férreo acercó a los territorios de distintos países en los sectores económicos y sociales, logrando una conexión entre pobladores, cuya repercusión principal sería el de una transferencia cultural.

Los artículos que tienen como propuesta una mirada desde la geografía histórica o cultural, dan pautas indispensables para establecer líneas de investigación que demuestren los cambios en los espacios y las sociabilidades que se crean a partir de la incursión del ferrocarril. Desde esta visión historiográfica se establecerá una investigación que se centre en Zacatecas, ya que los estudios que se han realizado hasta el momento han dejado de lado el aspecto del espacio como un objeto de análisis y, como se ha observado, el espacio debe ser estudiado como un medio que refleja el cambio que origina el ferrocarril en la ciudad, la población y las actividades ligadas a las cuestiones económicas que demuestran las diversas fluctuaciones socio-culturales.

Por último, desde la historiografía cultural se han realizado una serie de investigaciones publicadas en artículos en la revista *Mirada ferroviaria* que está a cargo del Centro de Documentación e Información Ferroviarias (CEDIF) y cuyo contenido se basa en investigaciones que retratan de manera local o regional ciertos aspectos de la vida ferrocarrilera. Entre esos artículos se encuentran trabajos de autores especializados en el tema que retratan las formas de vida, costumbres y relaciones culturales que trajo consigo el ferrocarril a México y a algunas regiones, ejemplo de esto se puede encontrar en los trabajos “Rieles y trabajadores. El origen de

²¹ *Ibidem*, p. 2.

²² *Ibidem*, p. 3.

un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”²³. Este primer artículo es indispensable ya que en éste, la autora genera en el lector un acercamiento a la historia de la conformación de las agrupaciones ferrocarrileras en el país -en especial las originadas en San Luis Potosí durante los años de 1877-1910- lo que será de ayuda para la investigación que aquí se pretende realizar, pues los datos arrojados dan muestra de la creación de núcleos sociales con características propias ligadas a la vida férrea. En primer lugar se hace mención de los mecanismos de contratación de trabajadores para el Ferrocarril Central, estableciendo así las relaciones que se dieron entre la compañía férrea, los organismos gubernamentales, las haciendas y trabajadores. No obstante, la información arrojada da muestra de la necesidad de contratar mano de obra extranjera para la construcción de las vías, lo que demuestra la migración necesaria al estado de San Luis, culminando incluso con la permanencia en la entidad de estos extranjeros una vez concluidas las obras. Estos datos finalmente reflejan el tipo de vida que surgió con el ferrocarril, en palabras de la autora:

Desde el principio, la cultura de trabajo del ferrocarrilero fue distinta a la de los obreros de otros ramos. El ferrocarril planteó la necesidad de mano de obra itinerante y los ferrocarrileros tuvieron que habituarse a cambios frecuentes y constantes alteraciones en su vida cotidiana. Inicialmente los trabajadores encargados del mantenimiento de las vías se establecieron en campamentos, aunque con el paso de los años convirtieron los vagones de los trenes de reparación en su residencia²⁴.

“¡Ay morena encantadora! Los talleres ferrocarrileros de Aguascalientes como mundo simbólico” es un artículo que plantea la modificación cultural que se dio en Aguascalientes a partir del establecimiento de uno de los talleres de ferrocarriles más importantes del país, en donde trabajaban obreros de distintas nacionalidades, cuyas costumbres y modos de vida llevaron a un amalgamamiento cultural en el estado, reflejándose en las cuestiones políticas, religiosas, económicas, así como de los grupos de relaciones que surgieron a partir de esto²⁵.

El artículo “Cine y ferrocarril en Durango” relata cómo es que el ferrocarril fungió un papel importante en las producciones o realizaciones de películas. Principalmente, se hace

²³ Carregha, Lamadrid Luz, “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato” en *Mirada Ferroviaria*, México, Núm.7, enero-abril 2009, pp. 9-19.

²⁴ *Ibidem*, p.13

²⁵ Medrano, Gabriel de Luna, “¡Ay morena encantadora! Los talleres ferrocarrileros de Aguascalientes como mundo simbólico” en *Mirada Ferroviaria*, México, No.10, enero-abril 2010, pp. 32-41.

hincapié en las producciones que tenían como fin mostrar el funcionamiento del tren, en este caso, el tren que transitaba en Durango²⁶.

“De tráfico y gritería: un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México”, es un artículo que centra su investigación en el impacto que originó el ferrocarril en la gastronomía nacional y local, desde el continuo transporte de alimentos que llevó a su proliferación en regiones en las cuales no existían hasta el cambio que originó en “los hábitos y las formas de comer”, como es el caso, según la autora, de los restaurantes que existían en las estaciones o las vendimias de las señoras y sus canastas en las paradas, a la par incluye el análisis de la venta de alimentos dentro de los vagones de pasajeros.²⁷

Los primeros dos artículos, reflejan desde una mirada cultural la conformación de grupos sociales ligados con el trabajo que implicaba el ferrocarril, así como la transformación del uso de los espacios en donde estos se desenvolvían, como lo eran los talleres. Los últimos dos ejemplifican los cambios culturales dados a través del ferrocarril, lo que podría llamarse el tráfico de productos a través de las vías que llevaría como consecuencia la creación de nuevas prácticas sociales. Como se puede observar, estos estudios reflejan las distintas prácticas que se originaron en las regiones a partir del ferrocarril y bajo esta mirada historiográfica es que se pretende realizar el estudio de la transformación de las prácticas sociales en Zacatecas, teniendo en cuenta que el tren es un agente de cambio social.

Es importante agregar a este balance historiográfico un artículo que da muestra de la forma en cómo se puede adentrar a la historia socio-cultural de los ferrocarriles desde los documentos, el trabajo “Afuera y adentro. La ciudad de México y su sistema ferroviario”²⁸ es un texto de reconstrucción de la vida cotidiana del transporte de pasajeros, el uso de las instalaciones, el trazo de las vías y su uso social y que se reconstruye a través de la mirada de actores externos a la vida del ferrocarril pero cuyos documentos ayudan a sensibilizar el cómo se veía al ferrocarril por los mismos pasajeros, son documentos que el autor llama el “afuera”, es la visión de la cotidianidad, a través de documentos que relatan y redactan a manera de crónica, el uso del sistema ferroviario.

²⁶ Raigoza, Reyna Pedro, “Cine y ferrocarril en Durango” en *Mirada Ferroviaria*, México, No.8, mayo-agosto 2009, pp. 42-49.

²⁷ Vélez, Rocha Covadonga, “De tráfico y gritería: Un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México revista” en *Mirada Ferroviaria*, No.8, mayo-agosto 2009, pp. 25-41.

²⁸ Aguayo, Fernando, “Afuera y adentro. La ciudad de México y el sistema ferroviario”, en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *Instantáneas de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, tomo II, México, Instituto Mora, UAM-C, 2013, pp. 125-144.

En contraste a este tipo de documentos se encuentra el “adentro” del acervo documental, que tiene que ver con todos aquellos expedientes surgidos dentro de los mismos organismos de las dependencias administrativas del ferrocarril o del Estado y que permiten ver la finalidad con que se construían ciertas vías y el uso que se esperaba se diera a las mismas²⁹. El “afuera y adentro” propuesto por el autor es un planteamiento metodológico interesante y de gran aporte histórico para la reconstrucción socio-cultural del impacto que generó el ferrocarril en las sociedades mexicanas del siglo XIX, una simbiosis de documentos de archivo que ya no son únicos de la historia económica o cultural, sino que son el reflejo de una necesidad historiográfica que aún debe trabajarse en torno a la historia del ferrocarril.

Estas síntesis de la diversidad de trabajos que existen en torno a la historia del ferrocarril es una muestra de las diferentes problemáticas históricas que se han planteado los autores. Desde el análisis de los impactos económicos y ambientales, hasta la transformación de las ciudades y el uso de los espacios, incluso acercamientos culturales como el análisis del mundo simbólico de los trabajadores del ferrocarril, el estudio de las estaciones como lugar de sociabilidad, o la relación de este transporte con otros objetos culturales como el cine.

Cada uno de estos trabajos mantiene una metodología propia, trabajos como los de Kuntz, Coatsworth o Conolly mantienen una línea metodológica establecida, la historia económica tiene definidos ciertos conceptos y formas de aproximarse a las fuentes a través de las cuales puede entenderse el proceso y evolución de la economía nacional, no obstante, temas de corte social y cultural carecen de un método establecido, podría decirse que son las mismas fuentes las que van otorgando al historiador las pautas para entender sus propios procesos. Por lo tanto, este balance historiográfico se ha limitado a presentar sólo de manera somera los diferentes trabajos que del ferrocarril se han hecho, puesto que no existe un trabajo que trate de desarrollar la misma problemática que se abordará en esta tesis. Aún y cuando esto podría ser una limitante, no lo es, pues el presente trabajo tratará de nutrirse de todas las posturas metodológicas que los autores han utilizado para poder en un determinado momento reconstruir la influencia socio-cultural del ferrocarril en una sociedad del siglo XIX.

²⁹ *Ibidem*, pp. 125-141.

Metodología y conceptos

Para poder abordar el presente trabajo es necesario centrarse en algunas corrientes historiográficas que permitan observar y hacer objeto de estudio al ferrocarril y a la sociedad zacatecana al mismo tiempo. De igual manera, este trabajo se aborda desde el campo multidisciplinario de la historia, pues como se ha mencionado con anterioridad, la metodología se conforma de distintos enfoques como el económico, el social y el cultural para poder entender de manera periscópica el problema que se pretende resolver. Es decir, que haciendo un recorrido por diferentes corrientes se hará uso de algunos conceptos que son propios de ellas, pero que mantienen relación entre sí.

Primero es necesario definir la propuesta metodológica bajo la cual se sustenta la presente investigación. Para este motivo se recurre a los textos de Peter Burke en donde define y explica la historia cultural, en este apartado nos referimos a su texto *Formas de historia cultural*³⁰. Obra en donde el autor expone la transformación o el giro que se ha dado en la historia en cuanto a la manera de acercarse a los acontecimientos, tomando como eje principal el estudio de los rasgos culturales de las sociedades como medio para comprender los hechos. En este sentido, las propuestas sobre la definición de cultura son el problema principal de dicha corriente, pues existen diferentes concepciones. Sin embargo, el autor explica en un apartado la conceptualización que se ha tomado para la creación del apartado teórico metodológico en la historia cultural y cito:

[...] la cultura se ha definido, en la línea de Malinowski, como «artefactos, artículos, procesos técnicos, ideas, hábitos y valores heredados» o, en la línea de Geertz, como «las dimensiones simbólicas de la acción social». En otras palabras, el significado del término se ha ampliado para comprender una gama mucho más amplia de actividades que antes —no sólo arte, sino la cultura material; no sólo lo escrito, sino lo oral; no sólo el drama, sino el ritual; no sólo la filosofía, sino las mentalidades de la gente común. La vida cotidiana o «cultura cotidiana» es esencial en este enfoque, especialmente sus «normas» o convenciones subyacentes, lo que Bourdieu denomina la «teoría de la práctica» y el semiólogo Jury Lotman, la «poética del comportamiento cotidiano»³¹

Otra de las definiciones que más se ha utilizado es la de Edward Taylor, quien propone que cultura es "un todo complejo que incluye conocimiento, creencias, arte, moral, costumbre y otras

³⁰ Burke, Peter, *Formas de hacer historia cultural*, Madrid, Alianza Editorial, 1999.

³¹ *Ibidem*, p. 244.

capacidades y hábitos adquiridos por el ser humano como miembro de una sociedad”³². A partir de esta idea es que la historia cultural toma relevancia, pues los estudios desde esta perspectiva se basan en la unión entre pensamiento y sociedad, donde se establecen cuáles son los cambios y transformaciones que se dan en las estructuras sociales. “Los trabajos de los historiadores producidos en los últimos treinta años han contribuido a cuestionar la visión reduccionista de la historia de la cultura como mero producto de las transformaciones socio-económicas. La convicción de que la cultura juega un papel decisivo como factor de cambio social es uno de los principales fundamentos de la nueva historia cultural.”³³

Finalmente, es necesario explicar que no existe una propuesta metodológica precisa de cómo debe abordarse la historia cultural, pues cada autor se ha acercado de manera diferente a los acontecimientos históricos desde la cultura. Sin embargo, lo que sí se tiene claro, es que los autores proponen que es a través de los cambios culturales que se puede explicar el proceso histórico de la transformación de las sociedades. Y si se presta atención a las citas expuestas, la historia cultural centra su estudio en aquello que conforma y que es partícipe en la cultura, como lo es la vida cotidiana, las tradiciones, los hábitos y las prácticas.

De esta manera, el análisis histórico que se pretende realizar se guiará desde la perspectiva de la historia cultural haciendo uso de una serie de conceptos multidisciplinares que se han ido mencionando a lo largo del texto, estos conceptos clave son *sociedad*, el término o concepto de sociedad no es un ente que exista por sí mismo, sino que es una formulación creada, por lo que “supone que cuando los historiadores y demás estudiosos hacen uso del concepto de sociedad no están simplemente dando cuenta de la realidad, sino también contribuyendo a una construcción significativa de ésta”³⁴, sobre esta idea de la sociedad como una construcción es que se retomará la propuesta de Peter Berger y Thomas Luckman, en su texto *La construcción social de la realidad* ³⁵ tomando como punto clave las tesis que proponen hacer un estudio de la sociedad desde su realidad objetiva y subjetiva, dos visiones que permitirán entender las conformaciones sociales y los cambios dentro de la sociedad aplicada en este caso a través del

³² Guijarro, Susana, “La historia cultural: tendencias y nuevas propuestas en la historiografía angloamericana” en *Signo. Revista de Historia de la Cultura Escrita*, N.3, Madrid, Universidad de Alcalá de Hanarés, 1996. pp. 164-165.

³³ *Ibidem*. p. 163.

³⁴ Cabrera, Miguel Ángel y Álvaro Santana Acuña, “De la historia social a la historia de los social” en *Ayer No.62/2006*, p. 189.

³⁵ Berger, Peter (comp.), *La construcción social de la realidad*, Argentina, Amorortu editores, 1968. pp. 64-162.

ferrocarril. Es decir, bajo esta propuesta teórica, se logrará entender cómo se estructura la sociedad objetivamente a través de las instituciones del Ferrocarril Central, sus leyes y reglamentos, lo que dará pautas para comprender cómo el ferrocarril, como institución, conformó núcleos sociales; por otra parte, la visión subjetiva, permite ver cómo los rasgos culturales de los cuales se apropiaron ciertos grupos o se crearon con la llegada del Central Mexicano, demuestran los cambios en las estructuras sociales ya preexistentes en Zacatecas. De ahí que se hable del concepto tomado del sociólogo Pierre Bourdieu que es el de *prácticas sociales* y que se define como: “la actividad del ser humano sobre el medio en el que se desenvuelve”³⁶, es decir, las actividades que la sociedad ejerce sobre un determinado espacio, tiempo y con una función específica, en el caso del trabajo a realizar esas prácticas sociales son todas aquellas actividades que surgen o están ligadas al ferrocarril. Finalmente, el concepto de *prácticas culturales*, que tiene que ver con el momento en que una práctica social se vuelve un hábito -o *habitus* otro concepto de Bourdieu, retomado de sus teorías expuestas en su obra *outline of a theory of practice*³⁷- que generan a su vez nuevas formas de costumbres que se vuelven aspectos culturales de la vida diaria.

Es a partir de estos conceptos en que se basará la investigación, ya que se abordarán las transformaciones en esas actividades hechas por el ser humano como consecuencia de la llegada del ferrocarril. Finalmente, para abordar la transformación de las prácticas sociales desde la sociología propuesta por Bourdieu se debe tener en cuenta que:

Pretender explicar las acciones sociales -hasta donde ello es posible- desde una perspectiva sociológica, lleva consigo la convicción de que la sola descripción de las condiciones objetivas no logra explicar totalmente el condicionamiento social de las prácticas: es importante también rescatar al agente social que produce las prácticas y a su proceso de producción. Pero se trata de rescatarlo, no en cuanto individuo sino como agente socializado, es decir, de aprehenderlo a través de aquellos elementos objetivos que son producto de lo social³⁸.

Esta última idea nos ayuda a definir el concepto de *agente*, que se ha estado mencionando a lo largo del texto, que tiene que ver con la idea de entender al ferrocarril como el medio por el cual se han transformado las prácticas en la sociedad, ya que el objeto de estudio en esta tesis no es la historia del ferrocarril como tal, sino, el ferrocarril como agente de transformación de lo social y

³⁶ Camacho Ríos, Alberto, “Socioepistemología y prácticas sociales” en *Educación Matemática*, México, vol. 18, núm. 1, abril, 2006, p. 133.

³⁷ Bourdieu, Pierre, *Outline of a theory of practice*, USA, University of Cambridge, 1977. pp. 72-87.

³⁸ Gutierrez, Alicia B., *Una aproximación a las prácticas sociales de Bourdieu*, Argentina, Ferreyra Editor, 2005 p. 16.

cultural en Zacatecas. De igual forma, se toman como bibliografía base tres libros que ayudan metodológicamente desde diversas perspectivas, en primer lugar dos textos que muestran cómo se vivió la llegada del ferrocarril en la ciudad de San Luis Potosí a finales del siglo XIX, los cuales permiten observar cómo se dio el uso a las fuentes, que preguntas se pueden realizar a esos acervos documentales que utilizan como lo son las fuentes hemerográficas y los discursos *per se*, además de que funcionan como textos que sirven para observar un mismo acontecimiento pero en diferente latitud.

Estos trabajos son los de Carregha Lamadrid, Luz, *¡Ya llegó el tren! Fiestas de inauguración de los ferrocarriles en San Luis Potosí, 1888-1902*³⁹ en cuyo texto la autora establece un estudio del ferrocarril a partir de la fiesta de inauguración que se dio en San Luis Potosí en 1888. Su importancia reside en la reconstrucción que se hace de un periodo porfiriano, ya que la autora recrea acontecimientos precisos como la llegada del ferrocarril, los festejos, los discursos y los primeros viajes en el transporte. El análisis del contexto es un ir y venir entre cuestiones generales y particulares, una visión desde lo nacional y lo local. La aproximación histórica al hecho se da a través de diferentes corpus documentales, principalmente de fuentes bibliográficas, en segundo lugar en documentos de archivo como el AGN para la consulta de información sobre la secretaría de comunicaciones y obras públicas y la secretaría de fomento.

El otro trabajo es de Coronado Guel, Luis Edgardo, que se llama *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*.⁴⁰ El texto de Coronado Guel, es al igual que el texto de Luz Carregha, una aproximación a la historia del ferrocarril desde una visión socio-cultural, que se centra en los primeros años de la llegada del ferrocarril a la entidad potosina. La obra de Guel se diferencia en que este realiza una historia años antes de la llegada del tren, la fiesta de inauguración será así la etapa final que se analiza. En este sentido, la obra es importante porque en primer lugar el autor recrea un contexto en donde describe a la ciudad y los grupos de élite, a partir de ahí, analiza los discursos de este grupo y la influencia que tienen sobre la construcción de una mentalidad porfiriana. Establece a su vez los cambios que se dan en la ciudad en la espera de la llegada del tren y finalmente centra su último capítulo en la llegada de éste y la

³⁹ Carregha La Madrid, Luz, *¡Ya llegó el tren! Fiestas de inauguración de los ferrocarriles en San Luis Potosí, 1888-1902*, México, El Colegio de San Luis, 2014.

⁴⁰ Coronado Guel, Luis Edgardo, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, México, El Colegio de San Luis, 2009.

inauguración y las festividades que se dieron por tal motivo. El uso de fuentes documentales es mucho más amplio que el utilizado por Carregha, la prensa analizada es más vasta, así como las fuentes bibliográficas. La metodología utilizada por el autor ayuda a entablar un diálogo con los periódicos en los que estos se convierten en una fuente primaria para entender la mentalidad de una época.

Finalmente, un texto que no trabaja directamente al ferrocarril, pero que sí analiza el impacto de las revoluciones tecnológicas, lo cual metodológicamente es de gran ayuda, es el de Álvaro Matute Aguirre, llamado *De la tecnología al orden doméstico en el México de la posguerra*.⁴¹ Álvaro Matute plantea al inicio de su artículo que las revoluciones tecnológicas suelen ser más drásticas y profundas que las revoluciones sociales. A partir de esa idea, el autor establece una serie de análisis de los cambios en las prácticas sociales a partir de la introducción de medios tecnológicos a los hogares. De esta manera se muestra al lector una revolución doméstica ocasionada por las transformaciones de la vida urbana. A partir de anuncios en la prensa, el autor comienza a estudiar la llegada de las estufas de gas, los calentadores de agua para el baño, la leche pasteurizada y el pan, y los sitúa como sujeto histórico para entender las transformaciones en su objeto, que es la sociedad. Una metodología teórica que propuso el mismo autor en otros textos, es decir, el del tema, sujeto y objeto de la historia y que lo pone en práctica en este pequeño artículo a través de un ejercicio histórico indispensable para entender desde una visión cultural la forma en cómo una tecnología modificó el orden doméstico. De esta manera podríamos definir al igual que Matute, una división del campo de análisis de la presente tesis, en donde habría que decir que el tema de la investigación es el proceso de recepción y la influencia de un nuevo medio tecnológico en la sociedad, el objeto es analizar ese proceso a través de la introducción del ferrocarril a la ciudad y nuestro sujeto histórico es una sociedad que cambia.

⁴¹ Matute Aguirre Álvaro, “De la tecnología al orden doméstico en el México de la posguerra” en *Historia de la vida cotidiana en México, Siglo XX. La imagen, ¿espejo de la vida?*, México, FCE, 2006, vol. 2, t. 5.

CAPÍTULO I

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO. UNA IDEA DE PROGRESO

La llegada del Ferrocarril a México traería consigo una serie de cambios sociales, culturales y económicos que han sido analizados principalmente desde la historia económica. Comúnmente el interés se centra sobre el desarrollo que alcanzaron algunas localidades por las que cruzaba la línea férrea, teniendo como tesis principal la idea de que “los ferrocarriles actuaron en México como un poderoso factor de integración interna; [que] propiciaron el surgimiento o la consolidación de sectores productivos modernos, y contribuyeron a una reorganización del espacio...”⁴². Considerando de esta manera, que el ferrocarril y su impacto modificó la estructura económica nacional, teniendo en cuenta que surgieron nuevos núcleos comerciales y que incluso sus rangos de alcance o hinterland se expandieron considerablemente.

No obstante, el impacto del ferrocarril no puede entenderse sin la relación humana, es decir, de la población con la cual compartió tiempo y espacio, en ese sentido, su relación no radica en su totalidad en tablas, porcentajes y número de productos transportados, sino también en la reciprocidad histórica entre este medio de transporte y sus usuarios o la sociedad en general; correspondencia que se genera a través de los usos que los individuos hacían de él y que se observa en la aparición de nuevos actores englobados en una misma manifestación que podríamos considerar como el “pasajero moderno” que ya no se transportaba en diligencias, carruajes o sobre animales, sino aquel que viaja en un nuevo medio tecnológico, producto de la era industrial que logra que el individuo se funda en la colectividad entre las estaciones, los andenes y los vagones; el ferrocarril es el transporte de las masas que logra distinguir las clasificándolas en vagones de primera y segunda clase. Ambas viajarían en un mismo transporte

⁴² Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995. p. 24

que, aunque divididas, parecen representar la perfecta idea del progreso; será así, el espejismo que permitirá colocar a los individuos –cualquiera que fuera su situación económica- en un mismo espacio.

Con el ferrocarril llegaría la idea de progreso y su máximo exponente sería el tren. Pero, ¿qué significaba esto para la población en México y, en concreto, para la sociedad zacatecana?; ¿cuál era el discurso que los gobernantes pronunciaban sobre el arribo del ferrocarril?; y, finalmente ¿qué era lo que la población pensaba sobre este medio?

En este primer capítulo se intenta dar respuesta a estos planteamientos, los que darán pauta para formular futuros cuestionamientos que contribuyan a entender la interacción que se dio entre el tren y la sociedad, ya que la historia del pasajero no se crea de un día a otro, sino que es parte de un proceso histórico en el que interviene la cultura, costumbres, hábitos y formas de ver el mundo de la población rural, moderna y urbana en ciernes durante el siglo XIX no sólo en México, sino en el mundo.

Este capítulo se construye a través de los discursos que se crearon en torno al ferrocarril, pues es por medio de la opinión pública y las alocuciones del Estado que podemos reconstruir la relación socio-cultural entre el nuevo medio tecnológico y la población. El estudio visto desde esta perspectiva no puede separarse y siempre debe estar ligado al contexto nacional y cómo repercutió en lo local.

Este capítulo está estructurado en tres partes: el primer apartado muestra un acercamiento a la construcción del Ferrocarril Central Mexicano que establece el contexto ideológico que se comenzó a desarrollar en torno a la obra, lo que servirá al lector para situarse en la historia del proceso de elaboración de una vía que se vio envuelta en varios debates y conflictos debido a que alguna facción de políticos del Congreso no quería otorgar concesiones a empresas extranjeras. A partir del conocimiento de esas posturas y la posterior realización de la vía en el segundo apartado se establece la visión que se tenía en Norteamérica de la construcción de esta línea férrea, por lo que a través del estudio de los textos publicados en periódicos de ese país se analizan las alocuciones y pronunciamientos a favor o en contra de la realización de ésta y los beneficios que la opinión pública manifestaba al respecto. Finalmente, el tercer tema se centra en el estudio de discursos que se dieron en el estado de Zacatecas a la llegada e inauguración del nuevo medio de transporte. A partir de estos tres elementos se realiza una reconstrucción de la percepción socio-cultural que se tenía del ferrocarril como símbolo del “progreso”.

El camino hacia la modernidad. Las concesiones

Comprender la construcción del Ferrocarril Central Mexicano permite reflexionar el contexto ideológico bajo el que se desarrolló la obra. Los ferrocarriles en México tienen su propia historia, siempre ligada a un contexto político donde los gobernantes continuamente apoyaban la construcción de caminos férreos en el país esperando que estos lograran fortalecer la economía, tal como sucedía en las ciudades europeas o norteamericanas. En México, el ferrocarril fue considerado uno de los progresos tecnológicos más importantes, por lo cual encontramos que las concesiones para las primeras líneas férreas existían desde 1837 cuando se otorgó al hacendado Francisco de Arriaga el permiso para la construcción de la línea que uniría a Veracruz con México⁴³. No obstante, la historia de la construcción de las líneas demuestra que fue lenta y que no se explotó totalmente sino hasta la época conocida como Porfiriato, momento en que se dio impulso a las concesiones⁴⁴ otorgadas a compañías extranjeras para la construcción de lo que fue casi todo el tendido de líneas en el país: “Cuando Porfirio Díaz asumió por primera vez la presidencia de la república tras la revuelta de Tuxtepec (1876), para nadie era un secreto que la superación de la postración económica en que se encontraba el país dependía en parte de la introducción de un medio de transporte eficiente y barato. En el siglo XIX, y dadas las condiciones del territorio nacional, éste tenía un solo nombre: el ferrocarril.”⁴⁵

Durante el primer mandato de Porfirio Díaz se lograron hacer importantes contratos y concesiones con particulares y gobernantes de los estados para la construcción de diferentes caminos de hierro. Las concesiones otorgadas muestran el planeamiento que se tenía para la construcción de varias líneas que intentaban unir los extremos del país, realizándose así contratos

⁴³ García Benavidez, Roberto, *Hitos de las comunicaciones y los transportes en la Historia de México (hasta 1911)*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Historia de las comunicaciones y los transportes en México, 1988, p. 134.

⁴⁴ “La concesión administrativa es el medio más eficaz dentro del Estado moderno para entregar a particulares ciertas actividades o la explotación de recursos federales que la administración pública no está en condiciones de desarrollar ya sea por incosteabilidad económica, por impedimentos organizacionales propios o por inconveniencia política.” Cita extraída de Calafel, Jorge E., “Teoría General de la Concesión” en *Jurídicas*, volumen No. 26, noviembre, 1996, p. 215.

⁴⁵ Kuntz Ficker, Sandra, *op. cit.*, p. 29.

para que se alzara una línea interoceánica que vinculara el golfo con el pacífico, así como una línea internacional que comunicara a la ciudad de México con la frontera Norte.

El ferrocarril fue indispensable para entender la modernidad, ya que éste era el “símbolo de civilización y modernidad, los ferrocarriles aparecían también como anunciadores de toda la paz, la estabilidad y el progreso que México no había podido disfrutar desde la independencia y a los que aspiraba casi como una condición para la supervivencia nacional.”⁴⁶ Los países más desarrollados ya habían construido líneas importantes desde mediados del siglo XIX, en el caso de México había algunas cuantas propuestas para llevar a cabo la obra, sin embargo, fue hasta finales del siglo XIX que se concretó. A partir de esto se entiende que para México la modernidad llegó durante el Porfiriato e impulsada por diversas cuestiones económicas, políticas y sociales que asemejaban el progreso del país con grandes naciones como Inglaterra, Alemania, Francia y Norteamérica.

Mauricio Tenorio Trillo argumenta que “en el mundo moderno, el progreso es la vara con que la época prefiere medirse. La historia del tiempo moderno es la historia de la propia conciencia del progreso, o sea, de cómo la modernidad produjo una imagen de sí misma.”⁴⁷ Y es dentro de esa imagen creada que el ferrocarril tuvo un importante papel en la construcción de un imaginario en torno a la modernidad y el progreso. Al respecto es posible señalar obras historiográficas como las de John Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano: 1837-1880*⁴⁸, estudio que se centra en la vía férrea de Veracruz a México vista desde los distintos concesionarios; y de John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*⁴⁹, visión económica del desarrollo y subdesarrollo que el camino de hierro trajo al país, o más reciente el texto de Paris Padilla, *El sueño de una generación*⁵⁰ que establece una aproximación desde la historia económica a la construcción del primer ferrocarril en México, ampliando y detallando a profundidad lo expuesto por Gresham Chapman, en el libro citado.

Textos que aportan una mirada del ferrocarril como ideal de progreso económico y que permiten entender la forma en cómo el Estado utilizó el nuevo medio de transporte para la

⁴⁶ *Ídem.*

⁴⁷ Tenorio Trillo, Mauricio, *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, FCE, México, 1996, p. 13.

⁴⁸ Gresham Chapman, John, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP, 1975.

⁴⁹ Coatsworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, ERA, 1984.

⁵⁰ Padilla Paris, *El sueño de una generación. Una historia en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México, Instituto Mora, 2016.

integración de los territorios en el país son el fin de crear un espacio que activara la economía a través del mercado. En este sentido, la economía nacional es un vector que explica cómo el ferrocarril se volvió un símbolo mercantil pero que repercutió también a nivel social y cultural. En este sentido habría que señalar que para reconstruir la vida económica de México a través del ferrocarril los autores se basaron principalmente en documentación oficial como es el caso de las concesiones, las cuales les otorgaron una visión del marco legal sobre el cual se fundamentó la construcción de estas líneas en el país. No obstante, estas fuentes pueden aportar conocimiento sobre cuestiones sociales y culturales pues las concesiones atraen sentimientos, posturas y temores que analizados explican parte de la mentalidad de una época y de una sociedad en específico. De tal manera que a partir de documentación como ésta que suele utilizarse más en los enfoques económicos se podrá complementar el análisis de las expectativas que tenía la población mexicana en torno a la instalación de este transporte e incluso también las que tenían los norteamericanos puesto que el Ferrocarril Central Mexicano uniría ambos países.

Sobre los conceptos de modernidad y progreso, Tenorio Trillo menciona que “desde sus orígenes, la imagen del mundo moderno, como experiencia común de simultaneidad y tiempos acelerados, estuvo compuesta de diferentes versiones, con frecuencia contradictorias. [...] Después de todo, lo que se ha visto como moderno nunca ha sido con referencia al mundo real, sino a la noción de lo que se considera el mundo más avanzado y óptimo, según la inteligibilidad pública que las élites económicas, políticas e intelectuales le han dado.”⁵¹

Bajo esta idea entendemos que los conceptos de modernidad y progreso son constructos sociales que se conforman a través de ideales de estabilidad, crecimiento y beneficios políticos, económicos, sociales y, sobre todo, culturales. En este sentido, las ideas que se tenían sobre el ferrocarril dan la posibilidad de entender cómo se construyó una imagen de progreso en torno a este transporte. O por el lado contrario, podríamos señalar que la construcción del imaginario en torno a la modernidad se fue creando a la par de que se realizaban obras importantes en el país, como lo fue el tren.

Las concesiones son una muestra del planteamiento que se tenía para la elaboración de un ferrocarril que de la ciudad de México se extendiera hacia las ciudades del norte. A través de una revisión histórica de éstas se pueden observar por lo menos tres etapas diferentes, es decir, los contratos para la construcción de la vía en México se modificaron durante al menos tres

⁵¹ Trillo Tenorio, Mauricio, *op. cit.*, p. 15.

ocasiones. En un primer momento, las concesiones fueron otorgadas a particulares y pequeñas compañías que construirían secciones; posteriormente, fueron otorgadas a gobernadores de cada estado que debían hacerse cargo de la construcción de cada uno de sus territorios y, finalmente, la compañía del Central Mexicano, de capital principalmente extranjero, adquirió una concesión que le permitía construir un ferrocarril pero no por pequeñas secciones sino por una sola que iba desde la ciudad de México hasta el Paso del Norte. Para observar cómo se fueron otorgando véanse las tablas 1, 2 y 3.

Al respecto, Sandra Kuntz⁵² realizó un análisis que iba más a fondo de las problemáticas respecto a quiénes deberían construir el ferrocarril en México; a través del conocimiento de las concesiones abordó una aproximación hacia los debates que surgieron durante la construcción de la línea del ferrocarril, estas discusiones se dieron a partir de argumentos de políticos que se oponían a que empresas extranjeras, especialmente las norteamericanas, trabajaran en el país. La autora a través de estas confrontaciones demuestra el contexto político bajo el cual se llevaron a cabo. Sobre estos obstáculos, plantea que “la voluntad parlamentaria se debatía entre la legítima aspiración de progreso y el temor a los peligros que podían entrañar para el país una mayor vinculación con los intereses norteamericanos.”⁵³

Este temor, se fundaba debido a que sólo habían pasado alrededor de 30 años de la intervención norteamericana en el territorio mexicano. Una guerra en la cual México habría de perder territorios debido a la independencia de Texas y de California. Es así, que el sentimiento de que Estados Unidos se había apropiado de estas tierras, como de que había entrado al país para hacer la guerra, creaba en la población y en los políticos una desconfianza para que empresas norteamericanas realizaran la construcción del ferrocarril.

Kuntz menciona, además, una serie de ideas planteadas por algunos diputados que escribieron para el *Diario de los debates* en donde mostraban su postura hacia las concesiones que se estaban aprobando en esos momentos y uno de los argumentos permite observar la negación a que una empresa extranjera construyera el ferrocarril porque para ellos “[...] el día que una compañía americana llegara a unirnos con su frontera del norte [sic], y se le debiesen siete millones de pesos, *la nacionalidad mexicana se perdería* [Se favorecería entonces a] una

⁵² Kuntz Ficker, Sandra, *op. cit.*

⁵³ *Ibidem.* p. 31.

nación que nos ha arrebatado la mitad de nuestro territorio, una nación cuya bandera ha flotado en el Palacio Nacional.”⁵⁴

Tabla 1. Concesiones a particulares, 1866-1874

Fecha en que se otorgó la concesión	Empresarios, ingenieros o compañía a quien se le entregó la concesión	Trazado y observaciones
12 de febrero de 1866	Permiso otorgado a D. Luis Binel	Ferrocarril de México a Cuautitlán.
30 de agosto de 1866	D. Eusebio Soler	Ferrocarril de San Luis Potosí a el Río Tamesí.
29 de mayo de 1873	Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas.	Se otorgó autorización para construir una línea de México hasta el Océano Pacífico y al Río Bravo del Norte.
11 de noviembre de 1873	Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas.	Por resolución se canceló la autorización al Ferrocarril internacional de Tejas para la construcción de las líneas.
20 de noviembre de 1873	Compañía Mexicana Limitada	Se autorizó a la compañía la construcción del ferrocarril de México hasta el Océano Pacífico y al Río Bravo del Norte.
5 de diciembre de 1874	Sebastián Camacho, José Antonio Mendizabal y Compañía	Permiso para la construcción de un Ferrocarril de México a León, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao.
12 de diciembre de 1874	Compañía del Ferrocarril internacional de Tejas	Contrato para la construcción de un Ferrocarril de León hasta el Río Bravo. Comunicando a Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey. El contrato se aprobó el 5 de junio de 1875 y se canceló el 26 de diciembre de 1876.

Fuente: *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, pp. 25-26.

⁵⁴ *Ibidem*. p. 31. Esta referencia es una cita de la cita. La autora unió dos comentarios de diferentes diputados para armar el texto, los cuales se encuentran en el *Diario de los debates vol. 2 y 3* de los años 1877-1880, pp. 788 y 362 respectivamente.

Tabla 2. Concesiones a gobiernos de los estados, 1878-1880

Fecha en que se otorgó la concesión	Gobernadores y estado a cargo	Trazado y observaciones
14 de febrero de 1878	Sr. Benigno Arriaga, representante del Gobierno del Estado de San Luis Potosí.	Permiso para la construcción de una línea férrea de San Luis a Tantoyuquita o a otro lugar, llegando hasta el puerto de Tampico. El 3 de mayo de 1879 se autorizó al gobierno para que el Ferrocarril se extendiera hasta Tantoyuquita, respetando el contrato del 14 de febrero del año anterior.
27 de febrero de 1878	Sr. Enrique Pazos, Gobernador del estado de Jalisco.	Se autoriza la construcción de un ferrocarril que ligara Lagos y Guadalajara con la costa del Pacífico.
28 de febrero de 1878	Sr. Enrique M. Rubio, Gobernador del estado de Querétaro	Construcción de un ferrocarril que ligara Celaya, San Juan del Río o Puerta de Palmillas, con los límites del estado de Hidalgo.
9 de julio de 1880	Gobierno del estado de Chihuahua	Construcción de una vía que partiendo de Chihuahua terminara en Villa del Paso u Ojinaga.

Fuente: *Biblioteca del museo del Ferrocarril, Puebla, Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p. 26.

Tabla 3. Traspaso de concesiones a la Compañía del Ferrocarril Central, 1880-1883

Fecha en que se otorgó la concesión	Compañía	Trazado y observaciones
Ley del 8 de septiembre de 1880		En la ley se autorizó la construcción de las líneas de México a León, ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao; de León a Paso del Norte uniendo Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua; y de un punto de dichas líneas al Pacífico ligando Guadalajara.
12 de octubre de 1880		La Legislatura del estado de San Luis Potosí autorizó el traspaso de la concesión del ferrocarril de Tampico a Tantoyuquita a las compañías que se organizaran para el efecto.
23 de noviembre de 1880	Ferrocarril Central Mexicano	La Legislatura del estado de Guanajuato aprobó el traspaso de la concesión del ferrocarril de Celaya a Irapuato.
2 de febrero de 1881	Ferrocarril Central Mexicano	Se concedió la autorización para construir la línea de San Luis Potosí-Aguascalientes traspasando la concesión al FCM.
1 de julio de 1881	Ferrocarril Central Mexicano	Se aprobó el traspaso del Gobierno de Chihuahua a la compañía del FCM para la construcción hacia el Paso del Norte.
12 de abril de 1883	Ferrocarril Central Mexicano	Se refundieron en una sola las concesiones que había adquirido la compañía quedando sujetas a la ley del 8 de septiembre de 1880.

Fuente: Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p. 27.

Estas posturas llevarían a que el Congreso se dividiera en dos facciones: por un lado quienes apoyaban la política de concesiones a empresas extranjeras propuesta por Díaz; y los que se inclinaban a otorgar las concesiones directamente a los estados, pensando en que la construcción por partes llevaría, con el paso del tiempo, a una unión de varias líneas que conformarían la línea troncal de México hasta el Paso del Norte. Sin embargo, ese planteamiento tenía un fondo político, el cual poseía la finalidad de proteger los capitales regionales frente a un poder económico centralizado que podría tener mayor control:

... detrás de los temores frente al expansionismo norteamericano que constituían el discurso explícito de los opositores, se encontraba probablemente una defensa de los intereses regionales a los que muchos de ellos representaban. Éstos se verían amenazados por la participación del capital norteamericano en la construcción de ferrocarriles no sólo porque ello implicaba enajenar al extranjero el control sobre la red ferroviaria, sino porque significaba el desplazamiento de los estados y los capitalistas regionales de la propiedad de las empresas constructoras, lo cual constituía paso definitivo hacia la centralización del proyecto ferroviario en su conjunto.⁵⁵

Los datos presentados en las tablas muestran cómo fueron otorgándose las concesiones para la construcción de las vías. Por un lado se observa que éstas eran concedidas a particulares y pequeñas empresas mexicanas (ver tabla 1), pero en estos primeros años muchas de estas concesiones fueron canceladas principalmente porque el tendido de vías no se construía en los años establecidos. Existen otras razones por las cuales se creó que no se concretaban los tendidos, Kuntz señala que para el caso de las concesiones otorgadas a los estados (ver tabla 2) el problema radicó en que había escasez de recursos locales, lo que originó que la construcción de las vías se diera de manera lenta, quedando algunas inconclusas llegado el año de 1880.

Los datos otorgados por Priscila Conolly sobre cuestiones económicas, demuestran que para el año de 1902 se habían dado cerca de 150 millones de pesos en subvenciones directas para las construcciones de los ferrocarriles en México. Las cantidades eran tan altas que incluso el gobierno acumulaba deudas con los concesionarios por falta de presupuesto o recurso federal.⁵⁶ Además, la autora explica, siguiendo los estudios realizados por Bazant y Marichal, que "...la

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 32-33.

⁵⁶ Conolly Priscilla, *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 63.

construcción de los ferrocarriles en México fue financiada en buena medida por el gobierno mexicano, y no, como suele decirse, por las inversiones extranjeras.”⁵⁷

Estas medidas económicas por parte del gobierno llevaban a que los concesionarios vieran en estos permisos un negocio del que obtenían ganancias aún sin haber hecho el trabajo. Lo que se establece como otro factor que ocasionó que en muchas ocasiones las concesiones caducaran o no se realizaran, ya que entre las razones por las que no se construían las vías se debe a cuestiones que surgían de los beneficios que otorgaba el gobierno:

... las concesiones adquirieron un valor propio; se compraban y se vendían. En algunos casos, la concesión se obtenía no para realizar el objeto de la concesión –construir un ferrocarril, por ejemplo–, sino para conseguir la propiedad de extensas tierras o las exenciones del pago de los derechos de importación. Lo anterior quizá explica el uso extensivo de rieles de ferrocarril como vigas en muchos de los edificios construidos en esa época. También se ha comprobado que el negocio principal de la empresa constructora contratada por el concesionario del Ferrocarril Mexicano en 1866 para la construcción de las vías fue la reventa de los artículos importados libres de gravamen, con las franquicias de la concesión. Por otra parte, hacia 1890 los motivos para otorgar una “concesión con subsidio” ya se había extendido hasta incluir, por ejemplo, la construcción de hoteles y fraccionamientos en la ciudad de México.⁵⁸

No obstante de las diferentes situaciones que hayan sucedido como factores de la lenta construcción de los ferrocarriles a través de las concesiones, es de interés rescatar una cuestión importante: el contexto bajo el cual se produjeron. Un elemento de interés es el debate surgido de las políticas de Díaz y encontrar en los opositores un temor hacia el posible anexionismo de territorios por parte de los norteamericanos a través del ferrocarril y sus empresas constructoras, “En opinión de muchos hombres de la época, ello constituía una prueba de que las tendencias anexionistas entre los vecinos del norte no habían desaparecido por completo y no cesarían de manifestarse hasta que, por vías pacíficas o violentas ese país afirmara su influencia...”⁵⁹ un hecho que incluso se observa también en la opinión pública de ese país, como veremos más adelante.

Analizar las concesiones por lo menos desde una aproximación general demuestra el continuo proceso de contratos y cancelaciones que, como ya lo hemos visto con los datos aportados por Conolly, fungían más como negocio en sí mismos, es decir, que los contratos, las concesiones se volvieron una mercancía; un objeto que podría pasar entre distintas manos y cuyo

⁵⁷ *Ibidem*, p. 63.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 64.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 34.

poder económico residía en librarse de pagos aduanales de toda mercancía que entrara al país y que beneficiaba a los concesionarios puesto que estos vendían los productos obteniendo mayores ganancias. Estas situaciones aportan a hacer una reconstrucción rápida pero significativa de lo que implicaba obtener un contrato con el gobierno y da muestra de algunos de los motivos por los que el ferrocarril en México se fue construyendo lentamente. El “progreso” tardaría aún algunos años en llegar. No obstante, es importante entender cómo las políticas de Díaz y su idea de progreso llevarían a que la línea del Central Mexicano se convirtiera en el trazado más importante del país, logrando unir la ciudad de México con la frontera norteamericana en el Paso Norte, con la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano que construiría toda la línea en tan sólo cuatro años. Las concesiones, aún deben analizarse con mayor profundidad, ligando su carácter económico y legal -que es lo que nos da una idea del tren como símbolo económico y por ende de progreso y modernidad- con los cuestionamientos sociales al respecto, las ideas en torno a la construcción del ferrocarril; lo cual establece en perspectiva la reconstrucción de la percepción socio-cultural de las vías férreas en el país.

La visión Norteamericana

Habiendo abordado someramente las concesiones, es importante empezar a reconstruir las visiones, expectativas y alocuciones que se tenían en torno al ferrocarril desde una óptica de la prensa norteamericana. Quizá resulte atípico hacer uso de fuentes escritas provenientes de ese país, sin embargo, es preciso entender que los intereses estadounidenses estaban cimentados en su totalidad en la construcción de la vía del Central Mexicano, pues la empresa que construyó la línea, así como sus principales accionistas, eran de allá. Trabajando sobre esta idea, es indispensable hacer una reconstrucción de las expectativas y de la historia misma del ferrocarril a través de un análisis discursivo, en donde por medio de los escritos en prensa se reconstruya esa historia que refleje la visión de la época, en este caso, una visión desde el exterior. Mientras que en México se debatía en torno a si una empresa extranjera (específicamente la norteamericana) debía construir la línea más importante del territorio, en el país vecino del norte la visión del ferrocarril se centraba en la idea de éste como símbolo económico del progreso, por lo que será común encontrar textos en prensa que relaten los beneficios que atraería la ruta a su país e

incluso podría decirse que las vías aunque físicas, creaban a su vez, un anexionismo abstracto, una idea de que los rieles unían no sólo a dos países, sino que simulaban uno mismo.

Como se vio en la tabla 3 en el apartado anterior, en 1880 comenzó a darse autorización a la compañía limitada del Central Mexicano para la construcción de las vías. *The Weekly Democratic Statesman*⁶⁰ escribía en su número del 18 de marzo de 1880 que se había formado una corporación en Boston llamada la "Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano" cuyos miembros representaban los intereses más sustanciales de esa ciudad. El propósito era la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de México en dirección Norte a través de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León, Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua.⁶¹ El hecho atraía júbilo a sus pobladores, el mismo periódico continuaba diciendo:

Con el sistema de carreteras, arriba designado, beneficios incalculables deben derivarse al pueblo de los Estados Unidos y México, a través de las influencias civilizadoras de los ferrocarriles, se convertiría en vecino comercial rentable. Cuánto mejor esto que la guerra de la frontera y el pillaje que se ha llevado a cabo durante treinta o cuarenta años. Eso ahorraría a nuestra gente millones en acciones, y al gobierno millones en mantener tropas en la frontera. Todo el mundo espera el día en que tal consumación pueda ser alcanzada, y si el proyecto de ley, ahora ante el Congreso, autoriza la construcción de la carretera de San Antonio al paso de Laredo, podemos esperar ver el trabajo activo comenzar en la línea mexicana.⁶²

Es importante observar cómo desde marzo de 1880 ya comenzaba a hablarse de la construcción que podría llegar a realizarse en México, pues si recordamos la tabla 1, no es sino hasta noviembre de ese año que se otorgó definitivamente la concesión a la compañía. Dentro de las ideas que comenzaban a plasmarse en los periódicos de la época, existía también el pensamiento de que se aportarían grandes beneficios económicos y comerciales. El *Brenham Weekly Banner* de abril del mismo año planteaba que las industrias de café y azúcar de México serían beneficiadas por la construcción del Central Mexicano, lo cual generaba confianza entre los importadores de esos productos. De esta forma, los consumidores norteamericanos tendrían una ventaja en una formidable competencia abierta con los principales productos provenientes de

⁶⁰ De aquí en adelante se hará uso de periódicos encontrados en el archivo digital de *The Library of Congress*, los cuales vienen en idioma inglés, por lo que la traducción al español es mía. Así mismo, para la referencia no se hace mención de la página como tal, sino que aparecerá el término "image" seguido de un número, ya que en los periódicos no aparece el número de página, pero sí el número de imagen a que corresponde dentro de la digitalización del periódico completo.

⁶¹ *The weekly democratic statesman*, Vol. IX, march 18, 1880, Austin Texas, Thursday, image 2.

⁶² *Idem*.

Cuba y Brasil. No obstante, lo que genera un indicio importante, es el último párrafo de la nota que menciona: “One of these days, it is not entirely chimerical to predict, the Mexican Central will be an American railway”⁶³ una idea constante que se mostraba en los periódicos de esos años y de los posteriores, el sentimiento de que en algún momento las líneas en México serían completamente norteamericanas y, como lo veremos más adelante, había quienes incluso pensaban que la proximidad que traería el ferrocarril lograría que territorios mexicanos se anexaran a Norteamérica.

La información que se encuentra en los periódicos antes de que se otorgara la concesión tiende a mostrar el interés que había en Estados Unidos por la creación de la vía en México. Las noticias aportan datos de los viajes que hacían los ingenieros hacia la ciudad de México para hacer un reconocimiento del paisaje y el territorio. La cuestión interesante es, como ya se había mencionado, que se puede observar que los trabajos en la ciudad de México para la línea hasta León habían comenzado desde meses antes de que se otorgara la concesión legalmente, por lo que el dato revela que durante el gobierno de Díaz se había establecido ya que la Compañía del Central realizara el tendido de las vías desde seis meses antes de que ésta fuera un contrato legal. Durante junio y julio, los periódicos anunciaban la llegada de trabajadores norteamericanos al país mexicano, así como materiales férreos.

Bajo la idea anterior -en donde se puede ver que los trabajos en la construcción de la vía comenzaron con anterioridad a la concesión- la compañía del Central Mexicano escribía al editor del *Chicago Daily Tribune* una nota sobre este punto, fechada el 10 de julio, la cual aparece publicada en el mismo periódico el 11 de ese mes. La nota menciona que existe una impresión de que la compañía no tiene una concesión legítima en México, sino sólo un contrato ejecutivo que fue sometido al congreso para su aprobación. A lo cual, se menciona que tal aseveración es incierta dado que la compañía tiene en realidad una concesión validada por el Congreso, en la que se le otorga el derecho de vía para una línea troncal de ciudad de México a León y que la concesión autoriza a la compañía valiosos subsidios y exención de pagos y otros impuestos por un número determinado de años.⁶⁴

Estos últimos datos confirman lo mencionado por Conolly y la idea ya trabajada de que existían beneficios ocultos para las empresas, llamados así porque las exenciones y subvenciones

⁶³ *Brenham Weekly Banner*, April 23, 1880, E.U.A., image 3. “Uno de estos días no es enteramente quimérico predecir que el Central Mexicano, será un ferrocarril Americano”

⁶⁴ *The Chicago daily tribune*, July 11, 1880, E.U.A., image 2.

ayudaban a generar mayores ingresos al librarse de impuestos, aduanas y cobros que pudieran crear las importaciones de materiales al país por parte de las compañías, estos eran los beneficios que otorgaban las concesiones, las cuales se analizarán detenidamente más adelante.

La nota continúa y explica que la compañía hizo un acuerdo con el ejecutivo sujeto a la aprobación del Congreso para la ampliación de sus derechos de vía al Pacífico y al Paso del Norte. Ambas peticiones, entre otras, fueron presentadas al Congreso en su último periodo de sesiones. Por lo cual, se explica que en lugar de aprobar dichas peticiones el Congreso aprobó una ley general que estaría en vigor hasta el próximo periodo de sesiones. Dicha ley le otorgaba al presidente Díaz la facultad de dar concesiones a empresas para la construcción de ferrocarriles en determinadas condiciones, dando previamente garantías de seguridad que certificarían el cumplimiento de sus promesas. Para la compañía, la ley era una muestra de "... una merecida marca de confianza en la sabiduría, la integridad y el patriotismo del general Díaz, quien utilizará el poder que se le ha confiado con el único propósito de obtener la construcción de tales ferrocarriles que el país necesita por las más sólidas y confiables compañías."⁶⁵

Es importante cotejar esta información, ya que cuando se realiza la historia de los ferrocarriles a través de sus concesiones se podría pasar por alto que la construcción de las vías comenzó a realizarse con anterioridad a la aprobación por parte del Congreso. La misma nota a la que se ha hecho referencia establece que incluso desde el 20 de mayo se abrieron formalmente los trabajos en México, por lo que para el mes de julio en que es publicada la información, el progreso de su construcción ya es avanzado. En este sentido, la nota aporta datos importantes, por un lado demuestra cómo se estableció lo que se podría considerar una concesión provisional otorgada por Díaz a través de una ley que le daba el poder de generar concesiones sin la autorización del Congreso; y, por otro, se demuestra que la construcción de las vías comenzó desde mayo de 1880, lo que nos lleva a pensar que si se toma como punto de partida el momento en que se otorgó legalmente la concesión -8 de septiembre de 1880- se estará dejando de lado un proceso importante anterior a dicho documento.

Es así que el suceso otorga importancia histórica a documentos que no suelen ser utilizados para la reconstrucción de la historia de los ferrocarriles. Así mismo, examinando números posteriores, durante los meses de septiembre de 1880 a febrero de 1881 se puede

⁶⁵ *Idem*, "This was a deserved mark of confidence in the wisdom, integrity, and patriotism of Gen. Diaz, who will use the power thus intrusted to him with the sole purpose of obtaining the speedy construction of such railways as the country needs by the most solid and reliable companies."

observar que la construcción en el Paso del Norte igualmente había comenzado antes de que se extendiera la concesión legalmente a la compañía. Los periódicos constantemente escriben sobre las incursiones de los ingenieros a los territorios en la frontera para observar en dónde iría el puente que cruzaría el Río Grande para unir la frontera y realizar el tendido de vías durante los últimos meses de 1880, dado que la concesión no se dio sino hasta julio de 1881.

Estos datos revelan, por lo tanto, la característica principal sobre cómo se realizaron las obras en el país, que se centra en que las construcciones fueron desarrollándose antes de que el Congreso promulgara las concesiones. Aquí que radique la importancia de ver la elaboración de las vías férreas en México más allá de sus concesiones, por lo que se vuelve necesario establecer también los procesos que se estaban dando atrás de toda esta documentación legal.

Centrándonos en las expectativas y alocuciones al ferrocarril en México, encontramos información como la siguiente. Para el año de 1881 se puede ubicar en la prensa norteamericana una serie de alocuciones a la población mexicana y a la relación que se esperaba entablar con ellos una vez terminada la obra férrea que unirá a los dos países. La información se conforma de una serie de escritos en tono a entrevistas o meras opiniones que vislumbran el tejido cultural bajo el cual se estaba realizando el camino de hierro. Aunque el discurso de quienes escriben puede ser un reflejo personal de quien plasma sus ideas, es preciso señalar que estas opiniones también reflejan la mentalidad de la época, en este caso la reconstrucción de la relación entre los pobladores de Norteamérica y México a partir de la incursión del ferrocarril en ambos territorios.

The Salt Lake Herald publicó una entrevista hecha a James Scrymser⁶⁶ en donde hablaba sobre la población mexicana. La nota, titulada Mexican Matters (asuntos mexicanos) hace una descripción de cómo son las personas en México y la impresión que ha tenido de sus habitantes en su último viaje al país. Al respecto menciona:

... cuando me fui en enero, las principales características del paisaje fueron el nuevo depósito Grand Central de los ferrocarriles centrales mexicanos y postes de telégrafo que brotaban como por arte de magia, lo que indica que se están produciendo cambios rápidos allí. Todas las instalaciones y estímulos para la empresa estadounidense son ofrecidas por funcionarios del gobierno, y me sorprendió mucho descubrir que los hombres jóvenes de las mejores familias de México, todos ellos ricos, estaban dispuestos a renunciar a la vida de club, a disparar a palomas y jugar al polo para tomar posiciones subordinadas iniciándose como dibujantes en las oficinas

⁶⁶ James Scrymser fue presidente de la Central and South American cable Company y de The Mexican Telegraph Company. En 1879 viajó a México para realizar un contrato con el Gral. Díaz quien le otorgó el permiso para establecer una línea telegráfica que conectó la ciudad de México, Veracruz y Tampico, con la estación en el estado de Texas. Scrymser James, *Personal Reminiscences of James A. Scrymser in Times of Peace and War*, Easton, E.U.A, Pa., Eschenbach Printing Company, 1915, p. 75.

ferroviarias estadounidenses, simplemente para aprender e identificarse con el progreso de Nuevo México.

Los mexicanos no se sienten del todo incómodos con respecto a la posible anexión de su territorio. La anexión traería problemas incalculables. Un hecho que muchos no se dan cuenta de que hay 100,000 católicos romanos en México y que con la gran población católica romana en este país producirían efectos políticos y religiosos deseables para evitar. Los funcionarios en México con quienes tuve contacto son iguales en inteligencia y educación a nuestras autoridades en Washington.⁶⁷

La entrevista a Scrymser deja ver aspectos importantes de lo que comenzaba ocurrir en México, entre la transformación y los cambios urbanos que se estaban dando con la aparición de nuevos edificios como lo era la oficina central del ferrocarril, así como los postes de telégrafos que anunciaban la llegada de nuevas tecnologías que habrían de posicionar a México en las vías del progreso y la modernidad, una visión que se centraba en estos nuevos productos como símbolos de adelanto científico que generarían en la población mexicana un sentimiento de estar ahora conectados o equiparados con las potencias mundiales. Así que, incluso sea interesante cómo Scrymser narra la situación de los jóvenes en México, que ávidos por aprender y estar al tanto de los nuevos progresos tecnológicos, dejaban la ciudad para ir al país vecino y estudiar los conocimientos al respecto que habrían de traer y practicar a su regreso.

Otra parte importante, es la pequeña mención que hace sobre la situación del anexionismo. Algunos diputados en México se oponían a que empresas extranjeras –en especial las norteamericanas- construyeran las vías férreas en el país, pues temían que con ese pretexto se pudieran ocasionar conflictos o situaciones que llevaran a que otras partes del país fueran anexadas al territorio del país del Norte. Sobre esta postura, lo que resulta destacable es que en los periódicos de E.U.A se hablaba también sobre esta cuestión a causa de la construcción del Ferrocarril Central. La unión entre países por el nuevo medio de transporte brindaba esperanzas a los pobladores estadounidenses de tomar posición de lugares estratégicos en México para sus negocios.

Una anécdota del periódico *Las Vegas Morning Gazette* relataba la plática entre un corresponsal del periódico y un viajero estadounidense que había vivido en México desde 1838. Este personaje narraba al corresponsal una historia respecto a cómo había propuesto al gobierno en Washington de que antes de terminado el conflicto con México, se extendiera la frontera de su país hasta las ciudades de Chihuahua, Sonora y Durango. Sin embargo, su idea no pudo

⁶⁷ *The Salt Lake Herald*, Saturday, March 26, 1881, E.U.A., Image 4.

concretarse pues mencionaba que el mensajero que llevaba la carta con dicha propuesta a los representantes americanos en México, fue muerto a causa de un disparo después de desembarcar en Veracruz.⁶⁸ La historia contiene alocuciones al ferrocarril que resultan relevantes, el relato se contaba así:

El representante del *Gazete* había conocido al viajero durante un trayecto en tren “me encontré con este caballero en el camarote de un cómodo coche Pullman, y él teniendo una abundancia de tiempo para matar, fue bastante comunicativo y relató muchos incidentes de su vida en Nuevo México antes de su anexión a los Estados Unidos. Estaba entusiasmado con la exhibición de la empresa yankee que había hecho que este territorio se extendiera desde su límite norte hasta el límite sur por medio de rieles de acero”.⁶⁹ A partir de ese momento, el viajero demuestra interés por las obras realizadas por la empresa norteamericana en la construcción de las vías, lo cual derivó en que el interlocutor cuestionara a su entrevistado en referencia al Ferrocarril Central: “Le preguntamos qué consideraba que sería el resultado de esta rápida construcción ferroviaria en el suelo del Viejo México. «¿Anticipa algún problema?» Preguntamos sin rodeos. «No, no hay problema, sólo tendremos una hipoteca sobre la república, y tendremos que llevar a Chihuahua y Sonora y probablemente a Durango en pago». Continuó amplificando sus puntos de vista, hasta que de repente se detuvo, y al enderezarse, nos miró directamente a la cara y dijo: «Joven, si el Gobierno de los Estados Unidos hubiera tomado mi consejo es que hoy podríamos tener el puerto de Guaymas y la mejor parte de los estados de Chihuahua y Sonora».”⁷⁰

A continuación, el viajero narra el momento en que planteó al gobierno norteamericano apropiarse de los territorios de Chihuahua y Sonora antes de que se firmase el tratado de Guadalupe Victoria, un acontecimiento que no se logró y que no es esta la ocasión para averiguar si en verdad sucedió; lo que sí interesa es observar la parte final, en que una vez contada la historia de lo que pudo ser la anexión de otros territorios durante la intervención de E.U.A en México, los redactores exclamaban: “Si el límite se hubiera colocado donde él había aconsejado, [...] ahora deberíamos estar en posesión del estado de Chihuahua por una cierta distancia debajo de la ciudad de ese nombre, y de Sonora. Si se hubiera seleccionado, las operaciones ferroviarias más activas de los estadounidenses más allá del Río Grande no estarían en territorio mexicano,

⁶⁸ *Las Vegas Morning Gazette*, June 22, 1881, E.U.A., Image 4

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ *Idem.*

como es el caso ahora, sino bajo las barras y las estrellas [refiriéndose a la bandera norteamericana].”⁷¹

Esta historia relatada en el periódico demuestra cómo la construcción del ferrocarril y el hecho de que éste uniera ambos países generaba en la población el resurgimiento de ideas anexionistas. Mientras tanto, la prensa escribía una nota de un acontecimiento ocurrido el 3 de agosto de 1881, día en que por fin entraba al país el primer riel proveniente de Norteamérica. La construcción del puente que atravesaba el Río Grande estaba finalizada, la primera locomotora entraba a la ciudad de Chihuahua a las 10 de la mañana. Motivo de júbilo, por el cual se realizó una festividad en la que se puso un clavo de plata como acto de inauguración:

Un evento de importancia más que ordinaria ocurrió aquí hoy. El primer riel se colocó y el primer raíl se clavó en la vía del primer ferrocarril que conduce directamente a México desde los Estados Unidos. A las 10 de esta mañana los arreglos se completaron y el material se transfirió a los rieles de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano desde la línea fronteriza de los Estados Unidos a la República de México.

Louis Terrazas, gobernador del estado de Chihuahua, condujo la punta de plata que contenía la primera baranda que alguna vez se tendió entre suelo estadounidense y mexicano. La ocasión se convirtió en un día de fiesta y regocijo [...] En medio de música y aplausos de los reunidos la punta de plata fue impulsada por el gobernador Terrazas. Se hicieron discursos de felicitación a cargo del gobernador, el Juez Supremo Monoze y por E. Medina, y pasó la primera locomotora que cruzó el Río Grande. Esta es la iniciación de la construcción del Ferrocarril Central Mexicano que a partir de esta ciudad pasará las ciudades importantes de Chihuahua, Durango etc. La construcción ahora se está empujando rápidamente desde la ciudad de México hacia el norte y se extenderá hasta el límite.⁷²

La construcción de la vía desde el Norte del país comenzaba a realizarse. Pasarían casi tres años más para que la línea proveniente del Norte se encontrará con la del Sur en el estado de Zacatecas, lugar en que se realizó la inauguración el 9 de marzo con motivo de la llegada del tren a la ciudad. Para el 6 de marzo de 1884 los periódicos norteamericanos anunciaban el suceso que estaba por darse: “Me complace informarles que la división norte del Ferrocarril Central Mexicano probablemente se completará en Fresnillo antes del 15 de marzo, donde se realizará un empalme con la división sur, que ahora ha llegado a ese punto, y que el ferrocarril central mexicano se extenderá desde El Paso, Texas, a la Ciudad de México”⁷³ comenzaría a partir de ese momento la conexión completa entre los dos países. A partir de entonces el tren comenzaba a circular a través de todo el tendido de vías en cuya construcción participaron miles de

⁷¹ *Idem.*

⁷² *The Salt Lake Herald*, August 05, 1881, E.U.A., Image 3

⁷³ *The Emporia Weekly News*. (Emporia, Kan.), March 06, 1884, E.U.A., Image 2

trabajadores de distintas nacionalidades y regiones; rieles que guardaban una historia propia, traídos desde otros países, los metales habían viajado en embarcaciones o en ocasiones sobre el mismo tren; los materiales, que por sí solos podrían ser considerados una suerte de metales forjados, cumplían con un nuevo propósito, pues sobre sus brazos armados habría de pasar la locomotora que como símbolo de progreso atravesaba los paisajes nacionales irrumpiendo el silencio y la vista de los espacios semidesérticos.

Comenzaba así una nueva historia, ya no la de las concesiones, los trabajos realizados o los reordenamientos económicos del país, sino la historia de los pasajeros, de aquellos quienes viajaban por primera vez en el interior de una máquina y también de los espectadores, que comenzaban a acostumbrarse al sonido chirriante de los metales al rozar, de los silbidos mecánicos que anunciaban el paso de la modernidad, la que quizá se encontraba dentro de los vagones, pero no así en las urbes.

El ferrocarril en la idea de modernidad y progreso en Zacatecas

El ferrocarril en Zacatecas se ha analizado desde distintos enfoques históricos, desde su aspecto económico encontramos el libro de Sandra Kuntz *Empresa extranjera y mercado interno*, y los trabajos de tesis y tesinas: *El tranvía y el ferrocarril en la ciudad de Zacatecas durante el porfiriato*⁷⁴ y *Trenes y minas en Zacatecas durante el porfiriato*⁷⁵ que, de manera descriptiva, narran y establecen la importancia del medio de transporte en la capital e, incluso, existen investigaciones que hablan sobre otras cuestiones como lo son los textos de historia general de Zacatecas que tocan indirectamente acontecimientos ligados a éste. El estudio que se realiza en este apartado tiene como objetivo reflejar su impacto en las actitudes y expresiones socioculturales zacatecanas. Existen datos aislados que incluso pueden llegar a abonar al uso que se le daba al ferrocarril, por ejemplo, el suceso ocurrido a Trinidad García de la Cadena cuando en 1886 fue acusado de insurrección por estar en contra de la reforma constitucional en la que permitía la reelección continuada, específicamente, la de Porfirio Díaz. El general partió de la ciudad de México –residencia temporal durante su exilio- a Zacatecas, donde fue aprehendido

⁷⁴ Oliva Collazo, Rigoberto, *El tranvía y el ferrocarril en la ciudad de Zacatecas durante el porfiriato (1877-1910)*, Zacatecas, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2001.

⁷⁵ Gaytan Ortiz, Juan Carlos, *Trenes y minas en Zacatecas durante el porfiriato*, Zacatecas, Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2003.

junto con otros prisioneros en la estación González del Ferrocarril Central Mexicano impidiendo que ellos tomarán el tren hacia la capital del estado⁷⁶. Dicho episodio señala simbólicamente lo que el ferrocarril representaba para los acontecimientos políticos de ese momento, el medio de transporte que podría facilitar la huida o, en su caso, la captura de los sublevados y el emblema de la modernidad que tanto publicitó el presidente.

El ferrocarril, entendido como uno de los factores de la modernidad en México, está enmarcado dentro de un contexto histórico-político específico. En Zacatecas la modernidad suele ser un concepto estudiado, pero las investigaciones han demostrado que este tópico en la entidad fue endeble, puesto que hay muchas características sociales, culturales, económicas, materiales y sanitarias que demuestran que la ciudad se encontraba en un atraso en comparación con otros espacios urbanos del país, por lo que puede considerarse que durante este momento, Zacatecas no era moderna en su totalidad. Como se menciona en la breve historia de Zacatecas:

La historiografía actual reconoce en general que en las últimas décadas del siglo XIX el país experimentó un crecimiento económico sin paralelo en la historia anterior. Sin embargo, ello no significa que ese crecimiento haya sido homogéneo en términos sectoriales o geográficos. Zacatecas, pese a su tradicional importancia minera, participó en muy corta medida de ese clima de prosperidad general, y en algunos aspectos constituye más bien un ejemplo elocuente de la fuerza con que, bajo ciertas circunstancias, la inercia del atraso tiende a prevalecer sobre las condiciones propicias de la modernización.⁷⁷

No obstante, aunque económicamente hablando, existen diversos factores que demuestran que la economía en la ciudad era deficiente y que las principales fuentes de producción (minería) estaban decayendo para finales del siglo XIX, es preciso señalar que si bien no se puede hablar de modernidad para el caso zacatecano, al menos sí se puede abordar la imagen que el Estado quería dar de una ciudad moderna ya que durante las últimas décadas del periodo decimonónico hubo cambios en las estructuras de la ciudad, en su trazado y en algunas cuestiones de obras públicas y comunicaciones que sirvieron para crear la ilusión de una ciudad que se encontraba a la vanguardia o comenzaba a entrar en ella.

“Como en la mayoría de las ciudades de México, Zacatecas tuvo proyectos para transformar la ciudad”.⁷⁸ Sin embargo, estos fueron concretándose lentamente, mientras que algunos otros nunca pudieron realizarse. De esta manera, es preciso entender el lento paso que

⁷⁶ Ramos Dávila, Roberto, *Zacatecas: síntesis histórica*, Zacatecas, Centro de Investigaciones Históricas, 1995, pp. 272-273.

⁷⁷ Flores Olague, Jesús, *et al. Breve historia de Zacatecas*, México, FCE, COLMEX, FHA, 1996, p. 141.

⁷⁸ Medina Lozano, Lidia, *El tránsito urbano hacia la modernidad. Procesos de transformación en Zacatecas (1877-1910)*, México, UAZ--PIFI--TEXERE, 2012 p. 71.

tuvo la ciudad hacia la búsqueda de la modernidad. Aún así, “el orden y progreso que se pretendían alcanzar por el gobierno y las élites locales se encaminó hacia proyectos públicos. Se puso atención a lo relacionado con el agua, el drenaje, la pavimentación, el alumbrado eléctrico y el transporte público.”⁷⁹

Teniendo en cuenta que puede no considerársele a Zacatecas una ciudad moderna en el siglo XIX, es que se parte hacia el análisis de los discursos y de las opiniones encontradas en la prensa para poder hacer una reconstrucción de las expectativas, alocuciones y visiones que se tenían en torno al ferrocarril; analizando así la construcción de un imaginario moderno y de progreso que surgió a la llegada del tren a la entidad. Para esto nos basamos en las publicaciones que aparecen en la gacetilla del Periódico Oficial del Estado, *El defensor de la constitución*.

En esta columna suelen aparecer discursos pronunciados para diferentes acontecimientos, de aquí que podamos encontrar en éste, los discursos que dieron personajes zacatecanos en relación a la llegada del ferrocarril a Zacatecas el 9 de marzo de 1884, así como otro tipo de información que contribuya a recrear desde un aspecto socio-cultural la relación entre el ferrocarril y la sociedad.

A lo largo de los primeros apartados se ha hablado de cómo se construyó la línea del Ferrocarril Central y, a su vez, hemos visto una serie de información respecto a cuestionamientos en torno al ferrocarril o a situaciones que surgieron por el ferrocarril. No obstante, se había planteado que el capítulo establecería también la imagen que del ferrocarril se había creado como un símbolo del progreso, sobre todo enfocándonos a la localidad. Para comenzar con esta cuestión es preciso adentrarse al discurso pronunciado por un joven de 17 años, alumno de la escuela Mineral de Jalpa durante la entrega de unos premios que otorgó Jesús Aréchiga (gobernador del estado) del 14 al 18 de enero de 1884.

Froilan Sandoval, habrá de establecer una serie de pautas que son importantes señalar para comenzar a reconstruir la visión que se tenía sobre la llegada del ferrocarril. En el mes de enero las vías aún no eran un hecho, seguían construyéndose, aunque constantemente en los periódicos se hablaba sobre el tren y el progreso que traería a los estados por donde pasaría. ¿Qué sucedía, por lo tanto, con las personas que nunca habían tenido la oportunidad de ver una locomotora?; ¿cómo la imaginaban?; ¿qué significaba para ellos?

⁷⁹ *Ibidem*, p. 128.

Froilan Sandoval, el joven de 17 años que hablaría frente al gobernador, sus maestros y más alumnos, otorgó con su discurso una aproximación hacia los cambios intelectuales y tecnológicos que veía, escuchaba y vivía respecto al progreso y su relación con los medios tecnológicos de la época:

Yo oigo hablar continuamente acerca del progreso vertiginoso de nuestro país; se habla de ferrocarriles, trenes, locomotoras, líneas de vapores, telégrafos, luz eléctrica, exposiciones, libertad del pensamiento, libertad de imprenta, libertad de comercio, libertad del sufragio, progreso, ilustración, industria, artes y ciencia. Cada una de estas palabras suena en mi oído como una nota melodiosa, pero la idea que representa no está en mi cerebro, y ávido de concebir la idea por la recepción del objeto, indago, pregunto, inquiere; y entre los míos, nadie acierta á contestarme.

Y el deseo crece; y la contestación se dificulta; y el cerebro, en esfuerzos inútiles, gasta toda su acción; y la energía de mi alma languidece cayendo en la postración más absoluta. Si los solos nombres de aquellas cosas suenan tan bien ¿qué serán ellas en sí? Si cada nombre es una nota tan pura ¿cuál sería la armonía de su conjunto? Si cada uno es un bello detalle de un cuadro llamado felicidad social ¿qué me pesaría dar por observar de cerca, y contemplar en toda su plenitud el conjunto de tantas perfecciones?

Me supongo, en mi ingenua ignorancia, que todo ello debe ser muy bueno, y que la nación que efectivamente lo posea debe ser grande, poderosa, rica, feliz, y respetada; y sus hijos no podrán menos que ser honrados, laboriosos, buenos, ricos, instruidos y dichosos [*sic*].⁸⁰

Las palabras se encontraban ya en el vocabulario de la población. Sin embargo, como lo menciona el discurso, los objetos en sí mismos aún eran desconocidos para el gran grueso de los pobladores. Si bien podrían haber escuchado sobre el ferrocarril, la locomotora o incluso los telégrafos, aún faltaba saber ¿qué formas guardaban estos objetos, cómo imaginar algo cuando la sola palabra no da indicios de lo tangible?

El discurso de un joven que se encontraba a varios kilómetros de la capital ayuda a pensar en cómo en muchas ocasiones el discurso político creaba una imagen de progreso y modernidad que en realidad no existía sino sólo en el discurso mismo. La realidad fuera de la capital era otra, las localidades aún se encontraban carentes de servicios básicos, obras públicas y caminos indispensables para el transporte y la movilidad, la imagen de progreso no tenía aún una base física en la cual sustentarse, más allá de las palabras, el progreso aún estaba en construcción.

Sí México se encuentra en el apogeo de su grandeza, y si nuestro pequeño municipio es una parte integrante de aquella entidad nacional ¿por qué no se encuentra entre nosotros el contento que nace del bienestar, la alegría que resulta del trabajo honesto recompensado? ¿Por qué al

⁸⁰ Gacetilla, Discurso pronunciado por el joven Froilan Sandoval de 17 años de edad, alumno de la escuela pública de niños del Mineral de Jalpa en la solemne distribución de premios que el Sr. Gobernador del Estado, General D. Jesús Aréchiga, hizo a los niños que fueron examinados del 14 al 18 de enero 1884 la noche del 27 del mismo. En: *El Defensor de la Constitución, Periódico Oficial del Gobierno del Estado, Zacatecas*, mayo 03 de de 1884, Num. 36, Zacatecas, p. 3.

estender la vista sobre nuestro horizonte se ve por todas partes una tierra dilatada y espaciosa pero desierta y sin cultivo? ¿Por qué los escasos habitantes de nuestras reducidas e improductivas aldeas desprecian los mil dones con que les brinda la naturaleza privilegiada de nuestro suelo? [sic].⁸¹

Durante el mismo mes de enero se publicaba una circular enviada por el departamento de tráfico, en la cual se hablaba sobre la conclusión de la línea y su apertura, una nota que se escribió, como dicen los redactores, en contestación a las preguntas que les dirigió la población respecto a la apertura de la línea y a los viajes que podían realizarse antes de que las vías quedaran concluidas, a lo que se les respondió que “tan luego como se abra la línea para viajes regulares, se pondrá el suficiente número de carros Pullman entre México y el Paso, los cuales construidos según los adelantos modernos, encierran cuánto hay de más seguro, cómodo y elegante. La compañía ha establecido ya estaciones para restaurants en los pueblos más convenientes de la línea, los cuales son de primer orden y estarán dispuestos debidamente para viajes directos.”⁸²

En el contexto en el que se originó el Ferrocarril Central Mexicano, se ha observado que a la par de que en México se implementaban diversas políticas que tenían que ver con progresos materiales y obras públicas encaminadas hacia el mejoramiento de la ciudad, en Zacatecas a su vez las ideas de Díaz y las políticas de su gobierno se dejaban ver en el seno zacatecano. En los primeros años de la década de 1880 se dieron cambios y acontecimientos en la ciudad. De 1880 a 1884, Jesús Aréchiga gobernó el estado y durante su toma de protesta (16 de septiembre de 1880) manifestó que impulsaría estas mejoras “... trabajando en favor del pueblo, atendiéndole en sus necesidades más sentidas. Por esta razón prestó especial atención a la beneficencia pública para lo cual no sólo mejoró las condiciones materiales del Hospicio de Niños”⁸³ abriría a su vez diversos talleres, así como la apertura de un Asilo de niñas.⁸⁴

Es así, que el mandato de Aréchiga sea importante al menos para contextualizar los cambios que comenzaban a darse en la ciudad, pues bajo estos es que habría de contarse también el tendido de vías férreas en la entidad. Continuando con las aportaciones hechas durante su gobierno, encontramos que se estableció el Observatorio Astronómico y Meteorológico inaugurado el 6 de diciembre de 1882, además en cuanto a las mejoras materiales y, sobre todo, en comunicaciones y transportes, se “extendi[eron] las redes telegráficas por un lado y el

⁸¹ *Ibidem*, p. 3.

⁸² Gacetilla, Departamento de tráfico, circular n. 16, publicada en México en enero de 1884, en *El Defensor de la Constitución, Periódico Oficial del Gobierno del Estado*, Zacatecas, febrero 13 de 1884, Zacatecas, pp. 3-4.

⁸³ Ramos Dávila, Roberto, op. cit. p. 265.

⁸⁴ *Idem*.

transporte ferroviario por el otro, sobre todo tomando en cuenta que el Estado había quedado comunicado con el resto del país por el ferrocarril central, lo que obligó al gobierno a autorizar la construcción de vías que, entroncando con éste, permitiera la comunicación del interior de Zacatecas..."⁸⁵

El año de 1884 sería importante por diversos acontecimientos acaecidos en la ciudad, por lo menos tres estaban estrechamente ligados entre sí. En primer lugar, el 8 de marzo quedaría terminada por completo la línea del Ferrocarril Central Mexicano cerca de Fresnillo, por lo que el 9 del mismo mes se realizarían una serie de actos en la ciudad de Zacatecas por haberse inaugurado el ferrocarril; en segundo lugar, con motivo de la conmemoración se realizaría la primera Exposición Minera del estado y finalmente en junio habría de llevarse a cabo la Exposición Universal de Nueva Orleans en la cual participó un contingente que representaba a Zacatecas.⁸⁶

Estos tres acontecimientos son relevantes porque sitúan a Zacatecas dentro de un contexto en el que la ciencia y la tecnología sirven como medidores del progreso. En palabras de Tenorio Trillo:

...La ciencia y la industria se consideraban los fundamentos primordiales del progreso. Ambas eran formas paranacionales, naturales, objetivas e irrepresables de la producción y conocimiento humanos. El orden y confianza del mundo seguían este dictado. La era del progreso armó una imagen ideal de sí misma y esta imagen se volvió el modelo óptimo de cómo debía ser el mundo. Sólo los tiempos modernos fueron capaces de delimitar una visión global de cómo se veía todo aquello que le pertenecía. Una vez que surgió esta imagen del mundo moderno, el cosmopolitismo se hizo posible en todos los ámbitos: ciencia, artes, costumbres y tecnología.⁸⁷

La ciudad participaba en la imagen que se estaba creando a nivel nacional. Durante 1884, Zacatecas estaría situándose dentro de la modernidad, o al menos, desde la construcción de modernidad que parecía verse reflejada en la llegada del tren así como de sus exposiciones locales e internacionales. Si bien la modernidad y el progreso pueden tener múltiples factores que permitan establecer si una ciudad es moderna o no, al menos para ese año en Zacatecas todo parecía apuntar que así era. Sobre todo porque "...fue en la Exposición Universal de Nueva Orleans 1884 cuando México realizó un esfuerzo mayúsculo para postular el tipo ideal de la nación mexicana moderna"⁸⁸ el mismo Porfirio Díaz fue el comisionado general en México de la

⁸⁵ *Ibidem*, p. 267

⁸⁶ Vidal Salvador, *Bosquejo histórico de Zacatecas*, Zacatecas, [s.n.], 1867, pp. 164-165.

⁸⁷ Tenorio Trillo, Mauricio, *op. cit.* pp. 14-15.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 66.

Exposición Universal; en el periódico *El Defensor de la Constitución*, se puede ubicar la invitación que Díaz hizo al gobernador del estado para que participara con una muestra de minerales, la nota aparecida en la gacetilla del 2 de abril, decía lo siguiente:

En esos grandes certámenes á que se citan todos los pueblos cultos, es en donde cada cual ostenta ante los otros sus elementos de vida y de progreso, [...] sin embargo, México apenas ha podido figurar débilmente en la serie de exposiciones internacionales inaugurada desde el año de 1851, ya por el aislamiento en que lo dejaba la falta de buenas y fáciles vías de comunicación y ya también, por los trastornos consiguientes á las conmociones políticas que tanto y por tan largo tiempo lo agitaron.

Hoy que esas circunstancias han cambiado por completo, hoy que como fecundos resultados de la paz, los ferrocarriles cruzan ya vastas proporciones del dilatado territorio nacional y continúan extendiendo sus líneas con incesante actividad [...] es cuando, impélido vigorosamente nuestro país, á ponerse en íntimo contacto con las naciones más ilustradas para participar con ellas de los abundantes beneficios del progreso [...] Diversas circunstancias concurren para esperar que el Estado de Zacatecas sea uno de los que en más alto grado contribuyan á que la República Mexicana sea dignamente representada en la Exposición de Nueva Orleans...” [Sic]⁸⁹

Una exposición que se consideraba la mejor del mundo y en la cual “El Gobierno de Zacatecas mereció medalla de oro, de 1ª clase, por la mejor exposición general de minerales, entre los diversos Estados de la República”⁹⁰ obtenida bajo la comisión del ingeniero José Árbol y Bonilla. En este ímpetu de modernidad y progreso se habría de realizar la inauguración del Ferrocarril Central en Zacatecas: “El día nueve [de marzo], llegó el tren de México a la estación de esta capital [...] La ciudad se engalanó con este motivo, se echaron las campanas a vuelo; recorrieron las calles, músicas y bandas militares y en medio del mayor entusiasmo, se verificó en la Alameda un grandioso festival [...] Hubo tres días de fiesta en los que se verificaron bailes populares, serenatas, paseos, fuegos artificiales y en el Palacio de Gobierno, el señor Gobernador Aréchiga, obsequió una cena y un baile a la sociedad zacatecana.”⁹¹

La festividad celebrada en la Alameda es importante, ya que “se puede ver reflejado el discurso legitimador del orden y el progreso, ya que en muchos sentidos para el régimen porfirista, el ferrocarril era símbolo innegable de la era moderna y se le asociaba con muchos de los principios ideológicos que sostenían y legitimaban el ejercicio del poder de la clase privilegiada”⁹² en la festividad zacatecana se darían una serie de discursos con motivo de la

⁸⁹ Gacetilla, Exposición Universal de Nueva Orleans 1884-1885. Comisión Mexicana, en *El Defensor de la Constitución, Periódico Oficial del Gobierno del Estado*, Abril 02 de 1884, Zacatecas, pp. 3-4.

⁹⁰ Vidal Salvador *op. cit.* p. 165.

⁹¹ *Ibidem*, p. 164.

⁹² Coronado Guel, Luis Gerardo, “Estrategias de legitimación del poder: San Luis Potosí recibe al mensajero del progreso en 1888” en *TZINTZUN*, Revista de Estudios Históricos, México, N° 52, julio-diciembre de 2010, p. 62

llegada del ferrocarril, los cuales sirven para ver cómo los oradores establecían un vínculo directo entre el medio de transporte y el progreso.

El discurso del C. Fernando Calderón, es una síntesis histórica de México, el orador narra las vejaciones y los conflictos por los que había atravesado el país desde su independencia hasta la época en que ensalza al final el movimiento de Tuxtepec bajo el cual ascendió al poder Porfirio Díaz. Para él, el último gobierno a cargo de Díaz logró conciliar todos los intereses de las diferentes facciones políticas por lo que menciona que “en los siete años de paz que han transcurrido, ha dado México gigantescos pasos en la senda del progreso. Del uno al otro extremo del país, se verifica una rápida transformación, avivada por el estímulo, que vigoriza el ánimo atristado y decaído, haciendo renacer la confianza y la fe.”⁹³

En el discurso destaca la cuestión que se había comentado en el apartado anterior y que tiene que ver con el anexionismo, una idea que al parecer permanecía también en la mentalidad de algunos políticos mexicanos, que veían posible e incluso esperaban que México se anexara a Norteamérica, a lo cual expone:

En los límites estrechos de un discurso, no es posible consignar todas las reflexiones que sugiere la idea de la anexión de México a los Estados Unidos, lanzada, con dañado intento, por los revoltosos que semejan buitres viven de los despojos de la guerra y los motines; pero repito, tal suposición, revela únicamente la más crasa ignorancia.

Porque los enemigos del progreso, los supersticiosos, los defensores del retroceso y el oscurantismo, debían tener presente, que las revoluciones que han asolado al país y en las cuales ha perdido una inmensa parte de su territorio, no ha sido más que el fruto de su política rastrera y miserable.⁹⁴

Nuevamente podemos observar cómo el ferrocarril y el hecho de que éste haya unido dos países, haría que surgiera de nuevo el debate en torno a la anexión de territorios, no se manifestó solamente en la prensa norteamericana sino también en los debates nacionales, y con el discurso de Calderón en el plano local. Fernando Calderón terminó su discurso de la siguiente manera: “México no es ya aquella nación aislada del movimiento universal que preside la marcha de los pueblos. Encausada en la senda del progreso, inaugura con sorprendente actividad la aurora de su engrandecimiento [...] el Estado de Zacatecas, que ha contribuido poderosamente en todas

⁹³ Discurso pronunciado en la Alameda de esta ciudad, por el C. Fernando Calderón el día 9 del presente con motivo de la llegada del Ferrocarril Central, en *El Defensor de la Constitución, Periódico Oficial del Gobierno del Estado*, Zacatecas, miércoles 19 de Marzo de 1884, Num. 23, p. 1.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 2.

ocasiones, al triunfo de la libertad y a la reconquista de la autonomía de la patria, es hoy también de los que con más sinceridad, saludan entusiastas al progreso...’’⁹⁵

Un discurso que no se refiere directamente al ferrocarril pero sí que puede encontrarse entre sus líneas la palabra que indirectamente ve en este transporte y en el acontecimiento que ese día se celebraba, una oportunidad para exponer y argumentar sobre el progreso en el que se encontraba encausado México y, por consiguiente, Zacatecas.

Por otra parte, ese mismo día se presentó un discurso –más metafórico que político– pronunciado por el C. Antonio Villegas que estaba más orientado al engrandecimiento de la inteligencia, la sabiduría y la ciencia, en cuyos productos descansaba el progreso:

Largo tiempo las sociedades durmieron embriagadas por los vapores de la sangre y arrulladas por el ruido de sus triunfos y sus glorias; hoy sacuden el letárgico sueño en que yacían para tomar parte en el movimiento de actividad general, y una por una yérguense presentando a las demás su contingente de trabajo para la gran obra de su regeneración. Un sacudimiento extraño, una conmoción violenta e inusitada agita los espíritus, percíbese el rumor confuso de las multitudes que se mueven diciendo con Pelletan: El mundo marcha; el progreso se sustituye á la ignorancia y arrastrará a su paso a los que se detengan ante él. [...] Hoy el espíritu de un pueblo que dormía se levanta al oír en el silbido del vapor la voz del trabajo que le despierta [...] Bendito día, patria! ¡Bendita la vez primera en que tus desnudas montañas repercutieron orgullosas el estridente silbido del vapor! Bendito día cuyo recuerdo vivirá imperecedero en la memoria de todos, fausto día en que vinimos a inaugurar una época de bienestar y adelanto para nuestro Estado.⁹⁶

Sin embargo, existe también otro discurso dado el 10 de marzo en el Casino de la ciudad a cargo de un comerciante llamado J. M. Tellez Escalante, quien hace alocución a dos cuestiones que ayudan a reconstruir por una parte, las festividades que se dieron en esos días y en segundo lugar, la cuestión de la relación entre los comerciantes y el tren. Sus palabras son importantes porque no existe mucha información de cómo se celebró y cómo estaba la ciudad en esos días de festejo y su discurso manifiesta esto, lo que nos ayuda a imaginar a las personas, las calles y la ornamentación:

Pero escuchadme, señores, si en mi exordio he usado colores demasiado vivos para dar una idea de lo que siento, porque hoy arrobado el espíritu por el más noble entusiasmo, debemos venir aquí á celebrar un acontecimiento importante en su esencia, grandioso en sus resultados; sublime en sus esperanzas; y ese acontecimiento que en su aspecto físico no es sino la llegada de un monstruo de hierro que se presenta envuelto en una red de movimientos y de silbatos [...] ese acontecimiento, repito, que nos llena de júbilo y cuya obra gigantesca hemos podido alcanzar con nuestros esfuerzos pecuniarios, ayudados poderosamente por la inteligencia y laboriosidad del pueblo Norte americano, es la causa de que saludemos á la aurora con nuestras

⁹⁵ *Ibidem*, p. 2.

⁹⁶ *Ibidem*, pp. 2-3

músicas y nuestra artillería; de que nuestras calles se encuentren engalanadas de cortinas, pobladas de gallardetes, ornamentadas con trofeos y arcos triunfales; de que nuestros comportamientos alegremente resuenen de que en nuestros salones de recepción se den saraos, de que al pueblo se le proporcionen medios de regocijo;...⁹⁷

La exposición del comerciante otorga además una mirada al pensamiento que pueden tener otros mercantes de la ciudad respecto a la llegada del ferrocarril. Pues si bien se ha estado hablando del progreso y de los beneficios que el tren traía a la ciudad, el discurso de Tellez deja ver que había una parte de la población que veían en el ferrocarril un factor para que sus negocios decayeran por cuestión de la competencia comercial que abría con otras regiones. Al respecto mencionó:

El arribo del ferrocarril á las puertas de nuestra ciudad es un acontecimiento que a algunos comerciantes pusilánimes les ha causado alarma; y es porque no se fijan con detenimiento en que ninguna mejora de este género deja de producir conmociones de organización; que si bien es cierto que por el momento viene el desequilibrio, es para el futuro la base del engrandecimiento de nuestras transacciones. Se me contestará que viene la competencia en los giros, el alambicamiento en las operaciones, que los medios de una fácil comunicación disminuyen el consumo local; pero todo esto no significa otra cosa sino que cada uno de nosotros que quiera mejorar [...] debe luchar brazo á brazo con la inteligencia y el trabajo para obtener un lugar merecido en el certamen universal del progreso y la laboriosidad...⁹⁸

Información como la que hemos utilizado permite establecer una aproximación a perspectivas políticas, económicas, sociales y culturales en torno al ferrocarril. Los textos y su análisis permiten recrear o reconstruir la visión en Zacatecas y partes del país. Un estudio que observa el proceso de difusión de la idea de “progreso y modernidad” a través del tren.

En este capítulo se abordó como eje central la llegada del Ferrocarril Central Mexicano a Zacatecas. El objetivo fue analizar cómo durante los primeros años de su construcción se hablaba de conceptos de “modernidad y progreso” por lo que la finalidad era establecer por medio del análisis del discurso una aproximación o reconstrucción de lo que significaban para la población dichos conceptos. Haciendo uso de la prensa norteamericana y zacatecana se abordó cómo en el discurso se creó una imagen de progreso. Como lo habría de plantear Mauricio Tenorio Trillo en su texto *Artulugios de la nación moderna*, fue el mismo discurso de los políticos, de los intelectuales y de la población, quienes inventaron o creyeron que ciertas obras que encaminaban

⁹⁷ Discurso pronunciado en el Casino a nombre del comercio de la ciudad, el día 10 del presente, con motivo de la llegada del Ferrocarril Central por J. M. Tellez Escalante, en *El Defensor de la Constitución, Periódico Oficial del Gobierno del Estado*, marzo 22 de 1884, Zacatecas, p. 2.

⁹⁸ *Ibidem*, pp.2-3

a la prosperidad eran el símbolo de la modernidad. En el capítulo se dio muestra de cómo incluso el ferrocarril se convirtió en uno de los símbolos del progreso.

Dividido en tres partes, primero se abordó la historia del ferrocarril de manera somera a través de sus concesiones para conocer el contexto bajo el cual comenzaba a desarrollarse la obra férrea y los conflictos ideológicos que surgían a través de la construcción, para después pasar a una visión desde la prensa norteamericana que jugó un papel importante en la cimentación de un imaginario sobre la modernidad, incluso se observó que la arquitectura de la línea revivió un conflicto no tan viejo, pero que volvió a los debates en la prensa, el anexionismo. Finalmente, la investigación se centró en el caso específico de Zacatecas, analizando cómo se construía una imagen desde el plano local, de una ciudad moderna en vías del progreso a partir de la llegada del Ferrocarril Central.

CAPÍTULO II

ZACATECAS VISTA DESDE EL TREN.

La introducción de nuevas tecnologías a la ciudad como la luz eléctrica, el telégrafo, el teléfono, el pavimento y el ferrocarril trajeron consigo una serie de alteraciones, no solamente visibles en cuanto a la morfología del espacio, sino también en las modificaciones sociales y culturales, es decir, en la apreciación que la población tuvo o desarrolló en torno a estos avances. En este sentido habría que pensar en qué medida y en qué espacios se dieron esas transformaciones. En el primer capítulo se analizaron los discursos dados durante las fiestas de inauguración por la llegada del tren, donde se plasmó la percepción existente de este transporte como un emisario de la modernidad, un medio que posicionaría a la capital dentro de la mirada mundial. El discurso político mostró el reflejo de la mentalidad de una clase social pasada que vió en el tren una forma de medir el progreso de una nación. Sin embargo, aunque se ha hablado ya de cómo se pensó la llegada del tren, falta escribir sobre cómo se vivió.

Pero, ¿cómo habrá de estudiarse una sociedad de hace ya más de 100 años? El historiador cultural suele encontrarse con este problema, pues resulta difícil acercarse al pensamiento de la vida cotidiana de quienes tuvieron otros horizontes políticos, sociales y culturales, es decir, otra manera de entender el mundo. Sin embargo, esta no es una historia de la vida cotidiana sobre el ferrocarril, es una historia de la percepción. La investigación de este capítulo se basa en reconstruir la relación de un nuevo transporte con sus posibles usuarios a través de los usos del espacio en un primer nivel de análisis. Se examinó el discurso, pero también se analizarán ciertos hábitos, ésta es una historia de dualidades entre el pensamiento y el reflejo de éste en la práctica; una historia cuya trama de significaciones debe comprenderse sólo a través de la vida de una sociedad.

De esta manera, en este capítulo se plantea reconstruir cómo empezaba a forjarse la relación entre la sociedad zacatecana, la ciudad y el ferrocarril. En este choque cultural originado con la introducción de nuevas tecnologías, aún será necesario establecer o buscar ciertas pautas que permitan comprender el amalgamiento entre el trinomio, sociedad-ciudad-ferrocarril. Sin embargo, el lector encontrará en las siguientes páginas una aproximación histórica a la forma en

cómo se percibía el tren y la ciudad, puesto que los anuncios publicitarios, las fotografías y las descripciones que los viajeros hicieron en sus textos permiten observar a Zacatecas desde la ventana de un vagón.

Guías para viajeros. Una reconstrucción del espacio

La literatura de viajeros ha sido desde su origen una fuente histórica indispensable para conocer las características de un lugar. Ejemplo de esto es el texto de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*⁹⁹ donde se exponen datos sobre población, información topográfica, estadísticas de producción e incluso informes sobre cuestiones comerciales del México de inicios del siglo XIX. “Con Humboldt el paisaje pasó a ser definido como un objeto, dejando de ser un asunto de apreciación estética o un saber pictórico. Más bien, el paisaje fue un concepto científico útil para la descripción del mundo”.¹⁰⁰ En ese sentido, esta obra se vuelve importante para la investigación y reconstrucción histórica del aspecto económico, político y natural de este país debido a que se le otorga al espacio una cualidad analítica. Para el caso zacatecano es posible reconstruir, a partir de textos similares, el área durante los primeros años del funcionamiento del ferrocarril, los cuales ayudan a comprender la relación entre el tren y la ciudad; estos textos son las guías para viajeros, literatura decimonónica en donde se muestran datos de beneficios y cualidades de las ciudades entre las que se hace referencia a Zacatecas. Las guías contienen, a manera de diario, un cúmulo de información sobre diversos aspectos que, ordenados y mostrados de cierta manera, se vuelven una evidencia del imaginario colectivo que se creaba en torno a los medios de transporte, las ciudades y los mismos viajeros.

Para el caso de México existen algunos ejemplares de guías creadas para aportar información a los pasajeros de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. Estas obras se vuelven necesarias para quién trate en algún momento de reconstruir cómo eran los viajes, pero también, para ver cómo se mostraban las ciudades a los lectores. En este caso, textos como:

- a) *Appletons' guide to Mexico* de 1884
- b) *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano* de 1888

⁹⁹ Humboldt de, Alexander, *Ensayo político sobre la Nueva España*, Paris, Jules Renouard, 1827, consultado en: cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012467_C/1080012467_T1/1080012467_MA.pdf

¹⁰⁰ Hernández López, José de Jesús, *Paisaje y creación de valor. La transformación de los paisajes culturales del agave y el tequila*, p.37

- c) *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero* de 189,
- d) *Mexico? Sí señor* de 1894
- e) *Facts and Figures about Mexico and her Grand Railroad. The Mexican Central* de 1897

Describen viajes o situaciones acaecidas en en varias ciudades y, para nuestro caso, en Zacatecas. Los textos muestran cómo era la vida desde la estación del ferrocarril hasta el centro de la ciudad. Guías con un fin turístico, muchas veces elaboradas a cargo de la misma empresa del Central Mexicano para incentivar e incrementar los viajes en tren. Estos textos para viajeros son de gran ayuda para reconstruir la vida social de los zacatecanos a través del ferrocarril; citando a Whalter Bernecker “mucho de lo que hoy sabemos de la variedad y diferencia de la flora y fauna mexicanas, de los habitantes de la región y sus costumbres, de la economía y estructura social, procede de viajeros.”¹⁰¹ Esto convierte la información proporcionada por los escritores, en un documento de primera mano que, como fuente histórica, aporta una dimensión y visión exterior de un espacio dada desde una estructura cultural diferente, resaltando aspectos que incluso suelen escapar a los ojos de los nacionales.

The *Appletons' guide to Mexico* fue publicado en 1884, pero su elaboración comenzó desde 1881 cuando el autor de la obra Alfred R. Conkling, miembro de la Academia de Ciencias de Nueva York viajó a México. La importancia de la obra se debe en gran medida a su innovación, es decir, a que es la primera guía para viajeros producida para México. El autor menciona cómo durante su estancia en el país, a pesar de la gran producción de obras existentes sobre su historia, observaciones generales y viajes relativos a la nación, no existía un compendio de guías exclusivas para los viajeros.¹⁰² Al respecto, las guías Appleton fueron creadas bajo el sello de la compañía *D. Appleton & Company*¹⁰³ fundada por Daniel Appleton, quien llevó a cabo toda una serie de publicaciones científicas e informativas como lo fueron atlas, enciclopedias y diferentes guías para viajeros sobre espacios del norte de América. La publicación es un antecedente directo de las guías para viajeros del ferrocarril y, se menciona como antecedente, porque las situaciones narradas son anteriores a la construcción de las líneas férreas tendidas hacia el norte

¹⁰¹ Bernecker, Whalter L., “Literatura de viajes como fuente histórica para el México decimonónico: Humboldt, inversiones e intervenciones” en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 38, julio-diciembre, 2003, p. 41

¹⁰² Conkling, Alfred R., *Appletons' guide to Mexico*, New York, D. Appleton & Company, 1884, prefacio.

¹⁰³ *Idem.*

del país, es decir, en 1881 sólo existía la línea del ferrocarril de Veracruz a México y un ramal a Puebla, la construcción del Central y el Nacional aún estaban en formación.

Con la elaboración del ferrocarril surgió la necesidad de conocer las zonas del territorio mexicano, no sólo para los ingenieros y constructores de las vías sino para los viajeros, turistas e inversionistas que podrían tener algún interés económico. El ferrocarril como símbolo de progreso se entendía en diferentes acepciones, una de ellas se observaba desde el desarrollo en la movilidad de mercancías y de pasajeros, el acortamiento de traslados implicaba un mejoramiento y otorgaba un carácter de modernidad que se anteponía a lo viejo, a lo rústico; pero también, el ferrocarril era un símbolo económico, más allá del desarrollo o el progreso por sí mismo, se ocultaban los beneficios de los medios de transporte masivos.

En este sentido, la *Apleton's Guide* refleja ambos posicionamientos, el del ferrocarril como símbolo de progreso pero también el de éste como un símbolo económico. En el prefacio de la obra, el autor menciona cómo desde 1880 un gran capital fue invertido en México por ciudadanos estadounidenses; al igual, durante ese periodo, varias personas de habla inglesa habían visitado el país como turistas o como exploradores en búsqueda de un asentamiento o una residencia permanente.¹⁰⁴ Con lo cual se justifica la obra y se entiende la necesidad de su elaboración. Como se observó en el primer capítulo, la visión de la prensa norteamericana sobre la construcción de la vía en México, radica principalmente sobre un discurso de reforzamiento y expansión del mercado americano, sobre todo, de la exportación de productos manufacturados en su país así como de la materia prima exportada de México a E. U. A. La confección del prefacio de la obra de *Appleton's* muestra los inevitables intereses de anglo-parlantes por conocer en un texto escrito en su idioma la situación general del país vecino en cuestión de movilidad, transportes y, por consecuencia, de la situación económica y de producción del territorio mexicano.

El texto puede dividirse en dos apartados, el primero tiene la finalidad de aportar información sobre la historia, geografía y cultura del país pero más allá de ser un mero cúmulo de información general, se pretende mostrar, dar a conocer y crear en el lector anglo-parlante una comprensión de la cultura de los mexicanos que difiere en mucho a la de ellos. Por ese motivo, el primer apartado presenta información sobre la cultura material, las costumbres y formas de vida en México, aportando así conocimiento sobre geografía, en donde se hace hincapié en los lagos,

¹⁰⁴ *Idem.*

ríos, montañas, clima, división política y cifras demográficas; en la cuestión cultural se habla sobre literatura, pintura, principales atractivos turísticos como las ruinas, la música, danza y festividades importantes que muestran el panorama socio-cultural del México de finales del siglo XIX. Otra cuestión de interés en el primer apartado tiene que ver con la descripción que se hace de espacios y objetos importantes para los viajeros además de la información turística y comercial y recreativa que se ofrecía a los pasajeros modernos, es decir, se proporciona información de hoteles, restaurantes, oficinas postales, telégrafos, tiendas, escuelas e industrias, lo cual aporta al contexto de la economía comercial indispensable para el turismo en el país.

El segundo apartado se inscribe directamente a la forma en cómo los viajeros norteamericanos podían viajar al interior de la república. La manera de llegar a México desde Norteamérica se hacía a través de los buques de vapor desde dos rutas distintas: una era desde la ciudad de Nueva York hasta Veracruz, trayecto que hacía una parada en la ciudad de La Habana, Cuba; de Nueva York a la Habana el buque hacía cuatro días y una vez llegando a la ciudad, se daba a los pasajeros un día de descanso, pasadas las 24 horas el barco volvía a zarpar rumbo a Yucatán haciendo una parada en ciudad Progreso, llegando ahí después de un trayecto de 36 horas, en cuyo lugar volvía a detenerse por un día para después partir hacía Campeche y en seguida a Veracruz. El trayecto duraba diez días y el costo en 1881 era de \$85.00 dólares en primera clase y \$60.00 en segunda.¹⁰⁵ La otra ruta se podía realizar partiendo de Nueva York hacia Nueva Orleans en ferrocarril con un costo de \$38.00 dólares; una vez ahí se tomaba el buque de vapor que viajaba al puerto de Matamoros, después hacía Tuxpan y de ahí hasta la ciudad de Veracruz, el viaje de esta manera duraba cinco días y el costo era de \$50.00 dólares en primera clase y \$35.00 en segunda.¹⁰⁶ De acuerdo a la información de la guía, para la década de 1880 existían dos empresas norteamericanas encargadas de realizar los traslados de Norteamérica a México, una de éstas era The Alexandre Line, que hacía viajes a México vía la Habana o por Nueva Orleans y The Morgan Line, cuyo trayecto era a través de Nueva Orleans.¹⁰⁷ La primer compañía sería adquirida en 1881 por su competidora la Ward Line y a

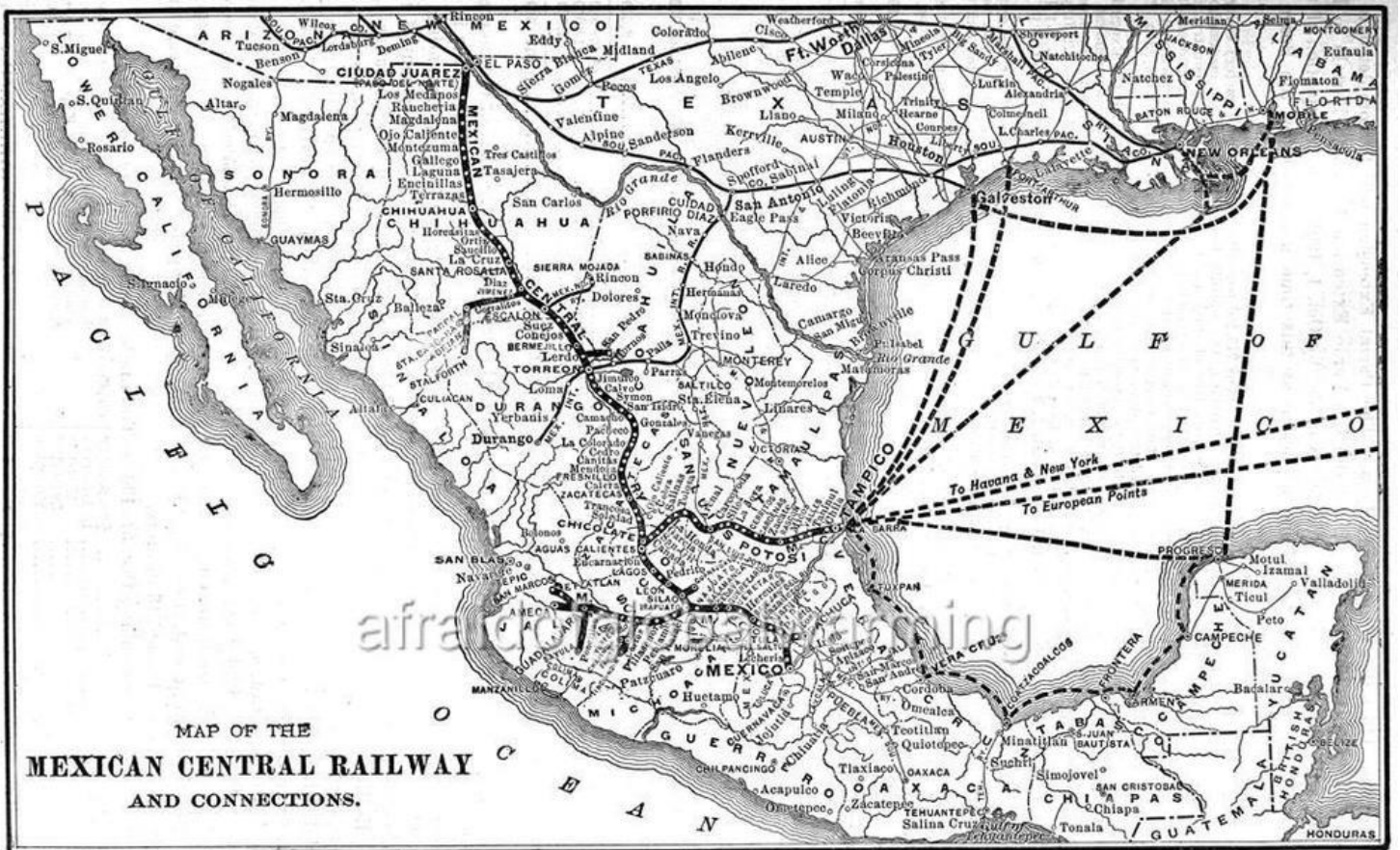
¹⁰⁵ *Ibidem*, pp. 146-156

¹⁰⁶ *Ibidem*, pp. 156-158

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 12

partir de entonces se realizarían más viajes por diferentes puertos de la costa del Golfo mexicano¹⁰⁸ (véase mapa 1).

Mapa 1. Mapa del Ferrocarril Central Mexicano y sus principales conexiones en 1900



En él se pueden observar los trayectos de los buques de vapor en el Golfo de México. Fuente: Recuperado el 13 de junio, 2018, de https://www.ebay.com/itm/Mapa-1900-Ferrocarril-Central-mexicano-/190645286596?_ul=CR

Desde Veracruz se podía viajar directamente a la ciudad de México a través del Ferrocarril Nacional Mexicano. Una vez en la ciudad la forma de viajar a otros lugares del país se realizaba desde las diligencias, aunque para los primeros años de la década de 1880 se podían llevar a cabo ciertos trayectos en las vías en construcción del Ferrocarril Central y el Nacional. Sin embargo, en este punto nos interesan las diligencias, pues son el antecedente inmediato de los caminos ya trazados por los que se llegaba a ciudades en el norte como Zacatecas. Sin duda, es necesario adentrarse a este tipo de transportes para poder observar los cambios que se dieron en los

¹⁰⁸ Gottheil Paul, Historical Development of Steamship Agreements and Conferences in the American Foreign Trade, en *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 55, Government Regulation of Water Transportation (Sep., 1914), p. 72

tiempos de viaje, así como de ciertas prácticas realizadas por los viajeros en estos diferentes medios. Sólo de esta manera podrá conocerse el cambio en la forma de viajar una vez que comenzó a utilizarse el ferrocarril como medio de transporte predilecto.

Las diligencias, de acuerdo con la guía *Appleton*, estaban ubicadas en su oficina central en Cuernavaca, lugar desde donde partían hacia ciudades al norte como Durango, San Luis Potosí, Monterrey y Chihuahua. Las diligencias eran carruajes jalados por cuatro caballos en cuyo interior se permitía el acceso de nueve personas, aunque existían unas más grandes con capacidad de doce; el exterior de la diligencia se llamaba *pescante*, lugar en donde viajaba el conductor, y en éste se permitía el acceso a tres personas. Cuando los recorridos eran largos, se solía partir a las cuatro de la mañana, aunque en ocasiones la salida no era sino hasta las cinco o seis. Los viajes solían ser recorridos de un máximo de 129 kilómetros por día, realizados en alrededor de doce a quince horas. Los caminos solían ser descritos como accidentados, transitados a través de un suelo irregular en donde el movimiento dentro del carruaje se volvía desagradable. Sin embargo, había viajeros experimentados que no obstante podían dormir en el transcurso. El viaje costaba un aproximado de seis a diez centavos por milla y para quienes realizaban viajes demasiado largos con necesidad de pernoctar existían tabernas de diligencias o mesones, donde se cobraban dos dólares por cena, alojamiento y desayuno.¹⁰⁹

Al respecto y para complementar el mundo del viaje en diligencia me resulta indispensable hacer referencia al ensayo *Nuestros bisabuelos y sus viajes en diligencia* del zacatecano, originario de Pinos, Enrique Fernández Ledezma, quien realizó sus estudios en el Instituto de Aguascalientes junto a Ramón López Velarde y Severo Amador. Dedicado al periodismo, su prosa quedó plasmada en una serie de artículos de revista y en un solo libro publicado en 1919. En su ensayo, Ledezma reconstruye un escenario a partir de los recuerdos de los bisabuelos en los que se permiten ver las prácticas de los viajeros, su relación dentro del carruaje e incluso lo accidentado del trayecto, sobre todo, la cuestión de inseguridad, pues las diligencias eran continuamente asaltadas. Por esta última razón, cuando se instaura el ferrocarril, la población prefirió hacer uso de este medio de transporte que, aunque más caro, brindaba mayor confianza y seguridad ante los robos, aunque esto no signifique que los vagones también fueran delinquidos. El autor comienza su texto argumentando que:

¹⁰⁹ Conkling, Alfred R., *op. cit.*, pp. 13-14

“Los padres de nuestros padres escribirían este capítulo con gran emoción. Lo escribirían evocando las escenas inolvidables del viaje. Porque cada viaje en diligencia era una aventura palpitante, sombría, temerosa, llena de sobresaltos y henchida de peligros. Tan grave era la empresa que, aparte de sacrificarlo todo, se dejaba en ella, a menudo, la vida. [...] Los lúgubres presentimientos de asaltos y depredaciones se abrían paso a través de la comunicativa cortesía. Y entre un comentario sobre el paisaje, un galanteo oportuno y una finura bien colocada, los caballeros empezaban a dar al viaje ese tono de despreocupación que hoy tanto nos admira...”¹¹⁰

El robo de pertenencias por bandoleros era común. Los caminos despoblados, el poco número de gendarmes capaces de cuidar las vías, entre otras cuestiones, hacían del viaje en diligencia un objetivo fácil para realizar el hurto. En el ferrocarril se hablaba de seguridad, pero también, con el paso del tiempo hubo formas en que los ladrones encontraron la manera de asaltar los vagones, aunque ya no solía ser directamente a los pasajeros, sino en los compartimentos en donde solían guardarse los equipajes o los vagones de carga con mercancías. Regresando al viaje, el autor menciona una parte que permite cotejar la información proporcionada en la guía respecto a los trayectos y sus horarios:

“Uno de los servicios se destinaba al recorrido del camino de Veracruz. El otro para los viajes al interior. Ambos coches partían a las cuatro de la madrugada y provocaban siempre, con su estrepitoso rodar por los agudos empedrados, alarmas y desvelos entre los pacíficos moradores de las calles del Coliseo y de las que seguían hasta la garita de Bucareli. Esto si se trataba de la diligencia de Interior. La de Veracruz tomaba por el Coliseo Viejo, hacia el este, para salir a San Lázaro por las calles de la Moneda.”¹¹¹

Las diligencias, como bien se menciona en el ensayo, eran de dos tipos: las que hacían grandes recorridos en donde el costo de cada milla transitada estaba en alrededor de seis a diez centavos; y, por otro lado, las diligencias de trayectos cortos realizados al interior de ciudades cuyos precios se definían debido a distancias ya establecidas. Para el caso de Zacatecas, en la guía *Appleton* se describe un recorrido desde México a las ciudades del norte y en dicha información se muestra cómo se realizaba el viaje vía diligencia hacia el territorio zacatecano, en un recorrido de San Juan de los Lagos–Aguascalientes y de esta ciudad a Zacatecas en un tiempo de traslado de dos días con un costo de \$10 pesos. Se mencionan dos días de desplazamiento pues como se ha dicho los recorridos en diligencia no sobrepasaban las 80 millas por día por lo que se descansaba una vez realizado ese trayecto. Para el caso del solo viaje de Aguascalientes a la capital zacatecana se hacía con una duración de aproximadamente trece horas en una distancia de

¹¹⁰ El texto originalmente fue publicado en el libro *Viajes del siglo XIX: señales y simpatías en la vida de México*, México, 1933, pp. 73-79. Ver Martínez, José Luis, *El ensayo mexicano moderno I*, México, FCE, 2001, p. 202.

¹¹¹ *Ibidem.*, p. 203.

83 millas entre ambas ciudades. Esta información sirve para confrontar cómo años después, en 1884, el ferrocarril vendría a acortar esos tiempos y distancias, así mismo se podrán confrontar precios, pues aunque no se menciona cuál es el costo de un viaje en diligencia de Aguascalientes hacia el territorio zacatecano, sí se hace alusión al número de millas que dividía a las dos ciudades, y en ese sentido, se podría aproximar el costo, además un parámetro ya definido que es el de \$10 pesos por el viaje desde San Juan de los Lagos.

Aún y cuando se menciona la forma en cómo se podía viajar en diversas ciudades de México, existe un apartado en la guía en donde se describen situaciones que los viajeros deberían tomar en cuenta a la hora de realizar viajes “muy” al interior. La información recomienda a los turistas no viajar solos, así como tampoco realizar viajes demasiado largos dentro del territorio pues no existían muchos hoteles, ni cuartos para hospedarse, y en tanto que existía también un número muy reducido de diligencias cuyos carruajes sólo circulaban tres veces a la semana y en la mayoría de los casos los asientos estaban apartados con “muchísima” anterioridad, se marcaba que por este motivo, el viajero se encontraría de dos a tres días en espera de transporte.¹¹² Por dichos conflictos, el autor recomendaba cuatro posibles viajes para conocer en poco tiempo ciudades importantes de México en cuestión de días sin tener que ir a lugares difíciles de llegar. Viajes cortos, que sin duda eran pensados turísticamente (véase tabla 4)

Tabla 4. Rutas turísticas.

Ruta 1

Veracruz a Córdoba	½ día (trayecto)
En Córdoba	1 día (estadía)
A Orizaba y permaneciendo ahí	1 día (estadía)
A Puebla	½ día (trayecto)
En Puebla	1 ½ día (estadía)
A la ciudad de México	½ día (trayecto)
En México	4 días (estadía)
A Veracruz	1 día (trayecto)
Total	10 días

Ruta 2

Veracruz a Puebla	1 día (trayecto)
-------------------	------------------

¹¹² Conkling, Alfred R. *op. cit.*, p. 4.

En Puebla	1 día (estadía)
A la ciudad de México	½ día (trayecto)
En México	1 ½ día (estadía)
Regreso a Veracruz	1 día (trayecto)
Total	5 días

Ruta 3 y 4

Los mismos lugares que la ruta 2	5 días (trayecto y estadía)
De México a Maravatio	1 día (trayecto y estadía)
Maravatio a Celaya	1 día (trayecto y estadía)
Celaya a Querétaro	1 día (trayecto y estadía)
Querétaro a México	1 día (trayecto y estadía)
Total	9 días
Ruta 4, todos los lugares de la ruta 3 con la adición de dos días yendo de Celaya a las minas de Guanajuato y de regreso.	
Total	11 días

Fuente: *Appletons' guide to Mexico*, New York, D. Appleton & Company, 1884, p. 5.

Otros datos aportados muestran los costos de los viajes. En párrafos anteriores se ha mencionado cuánto costaba transportarse en buques de vapor de Nueva York a México, así como los precios de viajes en diligencias. Sin embargo, el autor proporciona unas cifras generales no sólo en cuestión de transporte sino de estadía en general pensando en el hospedaje. Se menciona una cantidad de \$40 dólares por semana si se realizaban grandes trayectos dentro del país y de \$20 en caso de quedarse dentro de las grandes ciudades; respecto a un viaje en buque de vapor por el periodo de un mes por el traslado Nueva York a México ida y vuelta costaría alrededor de \$225 dólares, de Nueva Orleans a México el costo sería de \$300, mientras que si el viaje se realizaba de Nueva York a Texas y luego a Saltillo, ambos traslados por tren y después en diligencia hasta Querétaro para tomar ahí un tren a la ciudad de México, el costo sería de \$175 dólares.¹¹³ Dicha información permite observar por un lado cómo la construcción de las vías en el norte del país empezaba a ser tomada en cuenta como una nueva alternativa para viajar y, en segundo lugar, se puede observar el beneficio de los costos traídos por el tren, puesto que un trayecto por éste resultaba más económico en comparación al realizado por mar.

Finalmente, un apartado importante tiene que ver con la cuestión de los hoteles pues están estrechamente ligados con los viajeros, el espacio y los ferrocarriles. Como se mencionó, una de

¹¹³ *Ibidem*, p. 6.

las recomendaciones del autor a los turistas era el de no viajar grandes distancias dentro del país -prácticamente hacia el norte del mismo- porque no existían lugares suficientes donde albergarse, pero una vez en que las vías del ferrocarril eran terminadas, el viajero debía enfrentarse a esta situación, por lo cual, surgió la necesidad de crear este tipo de infraestructura en las ciudades a causa de la introducción del ferrocarril, lo cual podría considerarse una transformación indirecta de las ciudades a partir del tren. Es decir, en términos de modernidad, la sola llegada del ferrocarril no sería todo, pues la sociedad y la ciudad misma establecieron nuevos cambios que el ferrocarril y sus pasajeros demandaban.

En este sentido, el apartado sobre hoteles en la guía refiere algunos puntos importantes para contextualizar la situación general de estos inmuebles; en primer lugar se describe una arquitectura o un modelo de hoteles con estilo francés hacía las ciudades del centro, pero más de tipo americano en aquellos cercanos a la frontera norte, en ciudades como Monterrey. Los edificios utilizados como hoteles solían ser de doble piso y para las fechas se menciona el uso que se daba a antiguos conventos, es decir, su alteración para este tipo de negocios.¹¹⁴ Esto se vinculó con el proceso de desamortización de bienes eclesiásticos que se presentó a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX en México a causa de las reformas liberales. Es así, que podremos encontrar este tipo de hoteles construidos en conventos en diferentes ciudades, incluida Zacatecas.

La guía refiere a los hospedajes en México como poco abundantes en comparación con los existentes en Estados Unidos, además de inferiores; lo cual se debía en gran medida a que los pobladores no solían realizar viajes por las dificultades que implicaba, así como por el alto costo monetario de trayectos largos. Además, también se menciona como causa de los pocos lugares de alojamiento, a una cuestión de práctica cultural en la que los pobladores solían quedarse en casas de amigos o familiares cuando iban a otras ciudades. No existía por lo tanto un hábito arraigado de hospedarse en hoteles, por lo cual se entiende la poca inversión realizada en hostería a lo largo del país, no habiendo infraestructura equiparable a posadas de primera clase como las había en ciudades de Norteamérica, por ese motivo se menciona incluso que no existían duchas o baños en las instalaciones que, por el contrario, las había pero de manera separada, es decir, existían casas exclusivas para baño en los centros de las ciudades. Finalmente, una cuestión económica se deja ver en la descripción en torno a esta industria, pues el autor observa en la mayoría de los

¹¹⁴ *Ibidem*, p. 49

hoteles y restaurantes del país el poco uso del idioma inglés y, por el contrario, en la mayoría el uso del español y francés debido a que muchos dueños de estas instalaciones eran franceses, con lo cual se menciona en el apartado la importancia de la explotación del negocio de hotelería por parte de los americanos.¹¹⁵

El texto resulta indispensable como fuente para el conocimiento del espacio de estudio justo en un momento coyuntural en cuestión cultural y tecnológica. La sociedad mexicana de 1881 estaba a punto de presenciar tres años más adelante el primer viaje en ferrocarril desde la ciudad de México hasta Nueva York, con lo que surgirían nuevas formas de relación entre los transportes y sus usuarios así como un cambio en el ritmo y movilidad de las ciudades. Con el nuevo ritmo había quienes se ajustaban pero también quienes se oponían y en ese conflicto de recepción es donde se construye la historia cultural del ferrocarril y la sociedad, lo cual se analizará en el siguiente capítulo. Aún habrá que señalar los cambios directos e indirectos en la transformación de la ciudad para entender el impacto y la relación existente entre el tren y Zacatecas. Por lo pronto, se tiene ya un contexto general del espacio mexicano respecto a las formas de transportarse antes del funcionamiento de la vía del Ferrocarril Central Mexicano en su totalidad, se tienen antecedentes sobre trayectos, costos, viajes en diligencias y buques de vapor, así como el de cuestiones de espacios que guardaban relación directa con los transportes y los viajeros como el caso de los hoteles. Los cambios en estas ciudades a partir del ferrocarril se entienden apoyándose en estos textos cuya información permiten plantear el espacio como un objeto de estudio para observar los cambios y permanencias dadas con la introducción de un nuevo medio de transporte.

El ferrocarril y la ciudad: un amalgamiento material

La *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*¹¹⁶ es un texto escrito por el licenciado Juan de la Torre, miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. La obra fue publicada en 1888, apenas cuatro años después de terminada la vía del ferrocarril México-Paso del Norte. En el mismo año, anterior a este libro, fue publicada también una

¹¹⁵ *Ibidem*, pp. 49-50

¹¹⁶ De la Torre, Juan, *Historia y descripción del ferrocarril central mexicano*, México, 1888.

historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano por el mismo autor, lo que muestra el interés por conocer todo lo concerniente a este medio de transporte. Aunque no es una guía de viajeros como tal, la obra se encamina más a un trabajo histórico-geográfico en donde se presenta cronológicamente la historia de la construcción de las vías en el país, describiendo a su paso las ciudades con estaciones y proporcionando datos estadísticos sobre población, geografía, productos comerciales y lugares importantes.

Para el caso de Zacatecas, el autor hace una remembranza del año de su fundación, sus personajes más destacados dentro de la historia local, aportando también datos históricos sobre edificios importantes, como la Catedral o las ruinas arqueológicas de La Quemada. Sin embargo, su escritura es más de un corte científico e histórico, por ende, entre sus escritos no se encuentra una intencionalidad de invitar al viajero a ir a esos lugares; la escritura es una reseña que permite adentrarse al conocimiento de las ciudades a través de su historia. No obstante, los reglamentos que vienen anexados al final del libro, así como las tarifas y anuncios publicitarios sirven para comprender el mundo cultural ferrocarrilero que comenzaba a formarse a lo largo del país.

En este sentido, es importante recalcar como se mencionó en la guía *Appleton's* que para 1884 existía una escasa producción de guías especiales que mostraran destinos, horarios, costumbres, comercios y todo lo relativo a una descripción del territorio que sirviera a los viajeros. El autor de esta obra estableció los antecedentes y cuatro años después encontramos este texto que complementa esa guía debido a la información arrojada, específicamente, la relativa para los viajes en tren. A este texto se sumarán en años posteriores otras dos guías analizadas en este mismo apartado que sirven como fuente para reconstruir la relación entre el ferrocarril y ciudad.

La construcción de las vías del ferrocarril comenzó en 1880 en la ciudad de México, en tan sólo cuatro años se realizó todo el tendido hasta el Paso del Norte, aunque la construcción terminó realmente en Fresnillo, Zacatecas, pues las obras se realizaron en dos secciones: Norte y Sur, encontrándose ambas vías en un punto intermedio (véase tabla 5). La inauguración del Ferrocarril Central y las festividades al respecto tuvieron lugar en la capital zacatecana el 8 de marzo de 1884 y el 22 de marzo saldría de la ciudad de México el primer tren que recorrería toda la vía hasta Chicago.¹¹⁷ Al respecto, en el primer capítulo se observaron una serie de

¹¹⁷ De la Torre, Juan, *op. cit.*, p. 8.

discursos pronunciados durante las festividades que dieron muestra del jubiloso recibimiento del nuevo transporte a cargo de la sociedad política zacatecana.

El emisario de la modernidad había llegado a la ciudad, en la mentalidad de algunos habitantes se comenzaba a formar la idea de que Zacatecas salía del atraso gracias al ferrocarril. Sin duda, el concepto de modernidad es relativo, por lo cual podría debatirse si la sola llegada del ferrocarril la trajo consigo a la localidad, así como también el progreso. No obstante, es indudable que el tren modificó los ritmos de la ciudad y, en este sentido, debió haber un amalgamamiento entre los nuevos medios tecnológicos, la ciudad y población.

Tabla 5. Construcción de las vías.

<i>Construcción sección sur</i>	<i>Construcción sección norte</i>
<ul style="list-style-type: none"> * 25 de mayo de 1880 se inauguran los trabajos en la estación de Buena Vista en México. * 15 de septiembre de 1881 se construyen 100 km entre México y San Antonio Tula. * Diciembre de 1881, 97 km de San Antonio Tula a San Juan del Río. * 16 de febrero de 1882, 54 km de San Juan del Río a Querétaro. * 1 de mayo de 1882, 108 km de Querétaro a Irapuato. * 28 de julio de 1882, 63 km de Irapuato a León. * 21 de noviembre de 1882, 23 km de Silao a Guanajuato. * Inicios de 1883, 59 km de León a Lagos. * 1 de junio de 1883, 62 km de Lagos a la Encarnación. * 21 de septiembre de 1883, 47 km de La Encarnación a Aguascalientes. * 22 de diciembre de 1883, 120 km de Aguascalientes a Zacatecas. * Febrero de 1884, 57 km de Zacatecas a la estación de Fresnillo. * 8 de marzo de 1884, inauguración de las dos secciones. 	<ul style="list-style-type: none"> * Mayo 5 de 1882, 200 km de Paso del Norte al Rancho del Gallego. * Septiembre 16 de 1882, 160 km de Rancho del Gallego a Chihuahua. * Mayo 1 de 1883, 164 km de Chihuahua a Santa Rosalía. * Junio 1 de 1883, 72 km de Santa Rosalía a Jiménez. * Septiembre 11 de 1883, 232 km de Jiménez a Villa Lerdo.

Fuente: *Historia y descripción del ferrocarril central mexicano*, México, 1888, pp. 6-8.

En el inicio de *Historia y descripción* el autor realiza algunos comentarios similares a los discursos ya analizados, pues muestran una idea de progreso y modernidad que viene al lado de la construcción de la línea férrea. Ejemplo de esto es la siguiente cita: “con la terminación de la vía troncal, México abandonó el aislamiento en que se encontraba, para entrar en fácil y violenta comunicación con todos los centros mercantiles é industriales de la gran República Americana. Los desiertos habitados por tribus salvajes se han ido poblando poco á poco, y muchas de las incultas tierras de esas comarcas, darán no muy tarde pingües frutos á nuestra agricultura.” [sic].¹¹⁸ Esto refleja el cambio de ritmo en las ciudades a través de la aceveración de que México sale del abandono y entra por consecuencia de manera *violenta* a la competencia mercantil.

En la transformación que empieza a tener la ciudad con la instauración del ferrocarril se encuentra, en primer lugar, el tendido de las vías; rieles y durmientes que se abrían paso entre la tierra modificando la visión del paisaje zacatecano, en donde alguna vez hubo serranía y vegetación se encontraba un tendido curvilíneo que permanecería ahí incluso hasta nuestros días. Sobre el camino de hierro, al sur de la ciudad se construiría la segunda modificación que alteraría el paisaje urbano, la estación. Un nuevo lugar de concurrencia con usos definidos y establecidos para realizar una cosa en específico y de la cual los pobladores tendrían que aprender a usar y estar.

Ese edificio que se observaba desde cualquier punto de la ciudad tenía su propio nombre y, por lo tanto, designaba algo tangible, una palabra a la que habrían de acostumbrarse los pobladores. En ese sentido, en 1888 la palabra se dotaba de significación de la siguiente manera: “Estaciones. Edificios convenientemente distribuidos en toda la extensión de la línea, y destinados á las oficinas que se encargan de todo lo concerniente al tráfico, así de pasajeros como de carga. Se llama Estación de bandera aquella en que solo pana los trenes cuando tienen pasajeros que recibir. Las demás son de parada forzosa, porque en ellas se detienen siempre los trenes” [sic].¹¹⁹ De igual forma, en el reglamento de ferrocarriles expedido el 1 de julio de 1883, se muestra un apartado destinado a cómo debía ser el funcionamiento dentro de este edificio, lo cual ayuda a recrear la posible cotidianeidad de las prácticas que se desenvolvían en ese sitio:

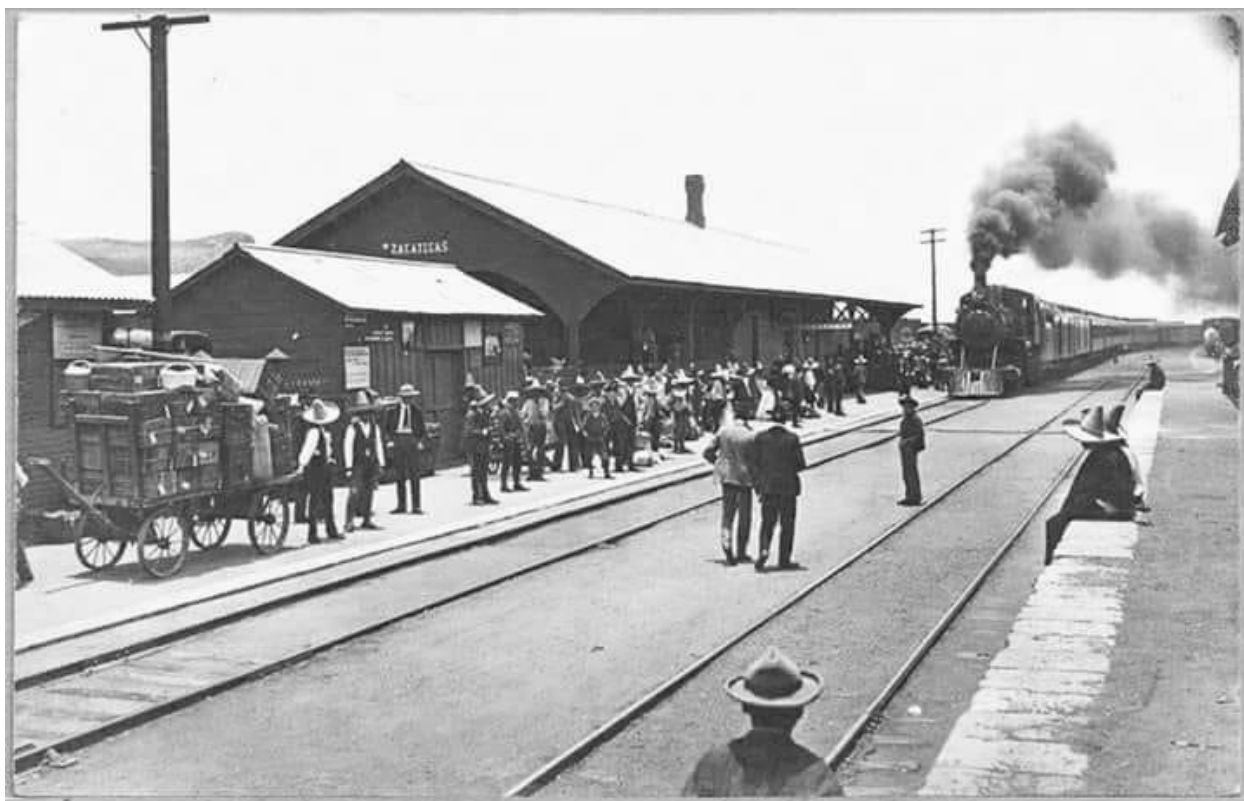
Estaciones. Deben tener la capacidad seguridad y comodidad necesarias para pasajeros y mercancías.- Cada Estación tendrá en la fachada el nombre propio que lleve, y á la vista un reloj

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 16.

¹¹⁹ *Ibidem*, pp. 260-261.

para arreglar el servicio de la misma.- Se fijarán en los lugares más a propósito de cada Estación los itinerarios de los trenes, las tarifas, las horas en que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos, las en que se han de recibir equipajes y todas las demás disposiciones que deba conocer el público.- Habrá en las Estaciones salas de espera, con las comodidades necesarias, para que en ellas aguarde el público la partida o la llegada de los trenes.- Las Estaciones deberán estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías por lo menos desde las siete de la mañana hasta las seis de la tarde.- A la llegada de los trenes á las Estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros, el nombre de ellas y tiempo que dure la parada. (Arts. 11, 62, 64, 65, 66, 67, 70 y 95) [sic].¹²⁰

Imagen 1. Estación del Ferrocarril Central Mexicano en Zacatecas, primeros años del siglo XX



Fuente: Conociendo Zacatecas Antiguo

https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1589756361108067&set=gm.730293777172760&type=3&eid=ARBliaW1RjmZJDj4LcojG5IYLI4oNm8ATzklomHC8Ce7_3uzgDAYwLJA9xW1P7jmjZjz0HKsfJqlqZrJ

El ferrocarril por sí mismo modificó a su vez la movilidad en la ciudad, como antecedente existían los viajes en diligencias, a caballo o incluso a pie. Sin embargo, las distancias eran demasiado largas para quienes viajaban entre ciudades o poblados, además de que el viaje era costoso, sin mencionar que los trayectos se realizaban entre caminos desolados que continuamente estaban al acecho de ladrones. En la guía *Appleton's* se otorgaba información ya observada en la cual se menciona que las diligencias salían tres veces a la semana,

¹²⁰ *Ibidem*, p. 256.

aproximadamente a las 4 de la mañana para realizar recorridos largos de aproximadamente 130 kilómetros en 13 horas, el costo era de 6 a 10 centavos por milla o 1.6 km, dependiendo así del traslado realizado se generaban los precios. Con el texto de *Historia y descripción* podemos ahora cotejar cómo se redujeron los tiempos de traslado así como los costos, con lo que entendemos el dinamismo que el transporte otorgó a la ciudad. A continuación se muestra en la tabla 6 el itinerario completo de las salidas del ferrocarril de México a Paso del Norte y viceversa para el año de 1888:

Tabla 6. Itinerario de corridas.

<i>Km</i>	<i>Estaciones</i>	<i>Tren de México a Paso del Norte. Horarios de salida.</i>	<i>Tren de pasajeros de Paso del Norte a México. Hora de llegada.</i>
	<i>México</i>	<i>8:10 p.m. (sale)</i>	<i>7:15 a.m. (llega)</i>
<i>12</i>	<i>Tlalnepantla</i>	<i>8:30</i>	<i>6:55</i>
<i>18</i>	<i>Barrientos</i>	<i>8:40</i>	<i>6:45</i>
<i>21</i>	<i>Lechería</i>	<i>8:45</i>	<i>6:40</i>
<i>28</i>	<i>Cuautitlán</i>	<i>8:55</i>	<i>6:30</i>
<i>36</i>	<i>Teoloyucan</i>	<i>9:08</i>	<i>6:15</i>
<i>47</i>	<i>Huehuetoca</i>	<i>9:25</i>	<i>6:00</i>
<i>53</i>	<i>Nochistongo</i>	<i>9:40</i>	<i>5:45</i>
<i>62</i>	<i>El Salto</i>	<i>9:58</i>	<i>5:20</i>
<i>80</i>	<i>Tula</i>	<i>10:32</i>	<i>4:37</i>
<i>94</i>	<i>San Antonio</i>	<i>11:02</i>	<i>4:03</i>
<i>109</i>	<i>Prieto</i>	<i>11.32</i>	<i>3:29</i>
<i>118</i>	<i>Leña</i>	<i>11.53</i>	<i>3:04</i>
<i>122</i>	<i>Marqués</i>	<i>12:02 a.m.</i>	<i>2:55</i>
<i>130</i>	<i>Nopala</i>	<i>12:17</i>	<i>2:37</i>
<i>138</i>	<i>Dañú</i>	<i>12:34</i>	<i>2:20</i>
<i>152</i>	<i>Polotitlán</i>	<i>1:05</i>	<i>1:45</i>
<i>162</i>	<i>Cazadero</i>	<i>1:20</i>	<i>1:20</i>
<i>172</i>	<i>Palmillas</i>	<i>1:41</i>	<i>1:00</i>
<i>191</i>	<i>San Juan del Río</i>	<i>2:20</i>	<i>12:10 a.m.</i>
<i>203</i>	<i>Chicontepec</i>	<i>2:25</i>	<i>11:53</i>
<i>217</i>	<i>Ahorcado</i>	<i>2:47</i>	<i>11.30</i>
<i>241</i>	<i>Hércules</i>	<i>3:05</i>	<i>11.46</i>
<i>245</i>	<i>Querétaro</i>	<i>3:53</i>	<i>10:35</i>
<i>264</i>	<i>Mariscal</i>	<i>4:05</i>	<i>10:05</i>
<i>279</i>	<i>Apasco</i>	<i>4:35</i>	<i>9:44</i>
<i>292</i>	<i>Celaya</i>	<i>4:57</i>	<i>9:23</i>
<i>310</i>	<i>Cuaje</i>	<i>5:18</i>	<i>8:55</i>
<i>333</i>	<i>Salamanca</i>	<i>5:47</i>	<i>8:19</i>

344	Chico	6:25	8:00
353	Irapuato	6:43	7:47
370	Villalobos	6:57	7:21
383	Silao (llega) R* (Sale)	7:22 7:45	7:00 (sale) 6:35 (llega)
402	Trinidad	8:05	6:09
416	León	8:32	5:50
433	Francisco	8:50	5:24
448	Pedrito	9:15	4:56
462	Loma	9:40	4:34
475	Lagos	10:03	4:09
493	Serrano	10:25	3:34
496	Las salas	10:59	3:26
521	Santa María	11:07	2:39
537	Encarnación	11:50	2:03
564	Peñuelas	12:20 p.m.	1:13
586	Aguascalientes (llega) R* (sale)	1:13 1:45	12:35 (sale) 12:05 p.m.(llega)
616	Pabellón	2:15	11:17
624	Rincón de Romos	3:05	11:02
645	Soledad	3:20	10:27
666	Tlacotes	3:58	9:52
681	Troncoso	4:38	9:20
696	Guadalupe	5:11	4:45
706	Zacatecas	5:46	8:20
720	Pimienta	6:11	7:50
736	Calera (llega) R* (sale)	6:41 7:10	7:20 (sale) 7:00 (llega)
750	Ojuelos	7:40	6:35
764	Fresnillo	8:05	6:08
779	Mendoza	8:34	5:40
794	Gutiérrez	9:03	5:13
817	Cañitas	9:32	4:33
830	Cedro	10:14	4:07
851	La Colorada	10:41	3:31
876	Pacheco	11:16 a.m.	2:44
895	Guzmán	12:07	2:10
915	González	12:33	1:22
937	Camacho	1:09	12:42
958	San isidro	1:59	12:01 a.m.
982	Symon	2:38	11:22
1,006	La Mancha	3:17	10:40
1,027	Calvo	4:00	10:05
1,051	Peralta	4:36	9:25
1,066	Jimulco (llega)	5:13	8:55 (sale)

	<i>R* (sale)</i>	5:45	8:43 (llega)
1,081	<i>Jalisco</i>	5:50	8:23
1,094	<i>Picardías</i>	6:10	8:00
1,120	<i>Matamoros</i>	6:31	7:20
1,130,	<i>Torreón</i>	7:08	6:54
1,142	<i>Lerdo (llega)</i>	7:31	6:45 (sale)
	<i>R* (sale)</i>	7:40	6:26 (llega)
1,159	<i>Noé</i>	8:00	6:01
1,178	<i>Mapimí</i>	8:23	5:36
1,203	<i>Peronal</i>	8:49	5:03
1,225	<i>Conejos</i>	9:21	4:36
1,248	<i>Yermo</i>	9:49	4:05
1,167	<i>Saez</i>	10:20	3:40
1,286	<i>Zavalza</i>	10:45	3:15
1,300	<i>Escalón</i>	11:00	2:57
1,318	<i>Rellano</i>	11:28	2:33
1,339	<i>Corralitos</i>	11.52 p.m.	2.05
1,359	<i>Dolores</i>	12:20	1.30
1,373	<i>Jiménez (llega)</i>	12:45	1:20 (sale)
	<i>R* (sale)</i>	1:05	12:55(llega)
1,392	<i>La reforma</i>	1:30	12:30
1,411	<i>Díaz</i>	1:55	12.01
1,430	<i>Bustamante</i>	2:23	11:35
1,446	<i>Santa Rosalía</i>	2:50	11:10
1,462	<i>La cruz</i>	3:12	10:43
1,483	<i>Concho</i>	4:05	10.20
1,498	<i>Saucillo</i>	4:25	9.58
1,514	<i>Las Delicias</i>	4:48	9.35
1,522	<i>Ortiz</i>	4:58	9.25
1,546	<i>Bachimba</i>	5:33	8:50
1,563	<i>Horcasitas</i>	5:57	8:27
1,586	<i>Mapula</i>	6:28	7.55
1;609	<i>Chihuahua (llega)</i>	7.00	7.25
	<i>R* (sale)</i>	7.35	7:00
1;632	<i>Sacramento</i>	8.20	6.10
1,647	<i>Torreón</i>	8:50	5:42
1,658	<i>Sauz</i>	9:15	5.17
1,678	<i>Encinillas</i>	9:53	4.35
1,692	<i>Agua Nueva</i>	10:22	4:05
1,706	<i>Laguna</i>	10:56	3.40
1,726	<i>Puerto</i>	11.30	2.58
1,746	<i>Gallego</i>	12:10 a.m.	2:15
1,775	<i>Chivatito</i>	1:08	1:08
1,790	<i>Moctezuma</i>	1.42	12:05 a.m.
1,804	<i>Las Minas</i>	2:10	11.37

1,817	<i>Ojocaliente</i>	1:08	11.10
1,828	<i>Carmen</i>	1.42	10.45
1,851	<i>San José</i>	2.10	10:00
1,875	<i>Ranchería</i>	2.35	9.10
1,904	<i>Los Médanos</i>	2.57	8.20
1,922	<i>Samalayuca</i>	3.40	7:45
1,938	<i>Tierra Blanca</i>	6:27	7:15
1,953	<i>Mesa</i>	6:55	6:50
1,970	<i>Paso del Norte (llega)</i>	7:25	6:20 (sale) p.m.

Fuente: *Historia y descripción del ferrocarril central mexicano*, México, 1888, pp. 265-270.

La tabla contiene cuatro columnas, la primera es el número de kilómetros que existe entre estaciones, comenzando con la de México en 0, por lo que si observamos Zacatecas se encontraba a 706 km de esa estación. La segunda columna son todas las estaciones del Ferrocarril Central. En la columna tres están los horarios en que el tren llega a cada lugar; por ejemplo, la locomotora salía todos los días de México a las 8:10 p.m. y llegaba a Zacatecas a las 5:46 p.m. del día siguiente, por lo que el recorrido de los 706 kilómetros se realizaba en aproximadamente 21 horas y media. La cuarta columna debe leerse de abajo hacia arriba, pues en ésta el tren sale del Paso del Norte rumbo a México de esta manera obtenemos los horarios de llegada y salida con rumbo al Norte o al Sur en cualquier estación que nos interese conocer. Finalmente, las estaciones que están marcadas con una R* es porque en ellas había un restaurante -como es el caso de Calera, Zacatecas-; si se observa bien, en esas estaciones solía haber un lapso de 20 a 30 minutos en lo que llegaba y salía y es que esos lugares eran las paradas obligatorias para comer, cenar o desayunar y el costo por alimento era de un peso a cualquier hora del día según el reglamento para restaurantes de los ferrocarriles.¹²¹ La venta de alimentos dentro del ferrocarril para estos años aún no existía, eso fue ya entrado el siglo XX.

Al igual que en las diligencias existía una forma de conocer los precios a partir de una multiplicación. Para el caso del ferrocarril el costo por kilómetro era de 3 centavos en vagón de primera clase, 2 centavos para vagón de segunda y 1 ½ centavos en tercera clase. Con esta información sólo es necesario elegir las estaciones que nos interesan y a partir de ahí realizar la operación. Para contrastar precio y tiempo entre diligencia y ferrocarril veamos el siguiente ejemplo: el viaje en diligencia de San Juan de los Lagos a Zacatecas costaba \$10.00 pesos, el trayecto se realizaba en dos días, esto debido a que la diligencia no viajaba más de 80 millas por día o 129 km, por tal motivo debía hacer una parada en Aguascalientes y al día siguiente recorría

¹²¹ *Ibidem*, p.270

la distancia restante en aproximadamente trece horas. En ferrocarril, San Juan de los Lagos se encuentra en el kilómetro 475 y Zacatecas en el 706, haciendo una resta (706-475) obtenemos que existen 231 km entre ambas estaciones, por lo cual si multiplicamos eso por el costo de km en vagón de primera clase obtenemos que el precio era de \$6.93 pesos, en segunda \$4.62 y en tercera \$3.46; en tiempo, el trayecto era de siete horas cuarenta minutos. En resumen, tenemos que el viaje de diligencia se hacía en dos días con un costo de \$10 pesos y en tren el recorrido duraba casi ocho horas con un costo de aproximadamente \$7.00 pesos. Mientras de Aguascalientes a Zacatecas se hacían trece horas en carruaje, en tren el recorrido era de cuatro.

Lo anterior demuestra que el ferrocarril generó un cambio drástico en la forma de viajar, modificando incluso percepciones de tiempo y distancia, lo que hemos llamado aquí como el ritmo de las ciudades. En este sentido podría considerarse que la llegada del ferrocarril a las estaciones dotaba de un acontecimiento único al día a cada lugar en diferentes horas, es decir, para el caso de Zacatecas, el tren de México a Paso del Norte llegaba a las 5:46 p.m., mientras el de Paso Norte a México llegaba a la estación a las 8:20 a.m., dos horarios del día diferentes en los que la Estación debía encontrarse en su momento más activo, flujo de personas, mercancías e incluso observadores. El tranvía que viajaba de la estación al centro de la ciudad también debería haber tenido mayor flujo de pasaje. Se presentaba un escenario único en donde la aglomeración de personas era un deleite. Sobre las vías se aproximaba el ferrocarril, su silbato hacía eco sobre la vieja ciudad, un sonido que se escuchaba desde kilómetros antes, una vez cerca, el rugir de los metales al colisionar con el frenado era estrepitoso. En la estación, las personas esperaban ansiosas la llegada, al escuchar el tren no debían faltar los rostros que emocionados inclinaban su cabeza para observar la majestuosidad del caballo de hierro, los gritos no se hacían esperar, se anunciaba la llegada del próximo tren rumbo al Norte.

Las guías para viajeros analizadas a continuación se complementan entre ellas dado que cada texto aporta datos y visiones únicas de un mismo acontecimiento, nos referimos a el cómo se vivía la llegada del tren y pasajeros a la ciudad. La primera obra es *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero*¹²² escrita en español por Adalberto de Cardona y publicada en Nueva York en 1892; por otro lado tenemos el texto *México? Sí señor*¹²³ escrita en inglés por T. L. Rogers y publicada en Boston en 1894 bajo intereses de The Mexican Central Railway Co.,

¹²² S. Cardona, Adalberto de, *De México a Chicago y Nueva York*, Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1892.

¹²³ Rogers, Thomas L., *México? Sí señor*, Boston, Mexican Central Railway Co., 1894.

quienes además tenían los derechos de autor. Estas dos guías junto a la *Appleton's* son las únicas que se conocen del siglo XIX, 1884 es el año de esta última, considerada como antecedente pues en su escrito la vía del Central Mexicano aún no estaba terminada por lo que encontramos información aún sobre buques de vapor y diligencias, las otras dos de la década de 1890 ya muestran una visión totalmente distinta, son una guía exclusiva para pasajeros del tren.

En *De México á Chicago y Nueva York* podemos encontrar un texto introductorio que hace referencia a los grandes avances que había traído el ferrocarril a las ciudades y sus pobladores. Cabe señalar, que la importancia de una guía como ésta tiene que ver también con un contexto más internacional, debido a que para la fecha de su publicación, se hacían una serie de exposiciones universales en las que los países y sus ciudades reflejaban los avances y progresos que habían alcanzado en cuestión de modernidad.

Las exposiciones universales son miradores privilegiados para examinar estos fenómenos. De hecho, las exposiciones mundiales decimonónicas fueron la quintaesencia de los tiempos modernos casi tanto como las ciudades que fueron sedes de estos actos – Londres, París o Chicago-, pues estos centros urbanos eran entonces las burbujas de modernidad universal para el mundo occidental. Estas ciudades eran núcleos cosmopolitas, financieros y culturales que concentraban y combinaban tendencias nacionales e internacionales.¹²⁴

La exposición universal de Chicago se realizó en 1893, un año después de que fuera publicada esta guía, por lo que no es coincidencia que esta obra muestre a los viajeros todo el trayecto desde México a Chicago por tren. Es decir, la obra legitima y posiciona a México dentro de las grandes urbes modernas del mundo, el ferrocarril une ambas ciudades y por tal motivo es necesario reflejar en la obra los grandes avances que se lograron en cada ciudad del país. Por lo cual, no es de extrañar encontrar este tipo de discurso del autor dentro de la obra:

La construcción del *Central Mexicano* ha sido de trascendental importancia para el país. Con su conclusión parece que se estableció la confianza entre los capitalistas extranjeros que comenzaron luego á dirigir sus miradas a México y que ya hoy han invertido allí gruesas sumas en diferentes negociaciones; con su conclusión se despertó una especie de fiebre ferroviaria por todas partes del país, y para comprender toda la verdad que esto encierra bastará ver entre cuántas ciudades que hace solo cinco ó seis años se hacia aun el viaje por medio de las molestas y polvosas diligencias y se trasportaba la carga en burros ó carretas de bueyes, corre hoy la locomotora arrastrando una larga y pesada cola de wagoes: bastará abrir los libros de la Secretaría de Fomento y leer en sus páginas las numerosas concesiones que para la construcción de ferrocarriles en diferentes y apartadas regiones del país se han expedido en solo el año que acaba de expirar, para comprender la razón que nos asiste al hacer la anterior observación.

¹²⁴ Tenorio Trillo, Mauricio, *op. cit.*, p.13.

Pero no solo en éste sentido ha sido benéfica al país la construcción de este ferrocarril; no solo las gentes acaudaladas y de reconocido espíritu emprendedor se han puesto en movimiento con ella: también los propietarios en pequeña escala, olvidando sus antiguas nocivas costumbres de vida, se han animado con la velocidad del caballo de hierro y ya les encontramos en todas partes moviéndose también con alguna actividad, deseosos de mejorar su condición. Aún las más inferiores clases de nuestra sociedad parece que comienzan á salir del desconsolador letargo en que por tan largos años han vivido sumergidas. [Sic] ¹²⁵

Bajo una estructura similar a la guía *Appleton's* el autor de *México a Chicago* realiza una serie de descripciones de los lugares más importantes por los que pasa el tren, tramo por tramo, en este caso la descripción que hace sobre Zacatecas nos ayuda a reconstruir la cotidianeidad que se desarrollaba en torno al ferrocarril, la ciudad y su población. La primera estación a la que le encuentra importancia en el estado, es la de Guadalupe, que se encontraba en el km 696. Respecto a la ciudad refiere:

...está unida á Zacatecas por una línea de tracción animal. Este tranvía sigue por terreno muy pendiente, necesitándose seis muías que tiren de cada uno de sus ligeros wagones para hacer el ascenso. En el viaje de regreso, sin embargo, los wagones no necesitan muías, vuelven solos, sin más ayuda que el de sus frenos, para impedir que caminen con demasiada violencia. Se cobra en estos tranvías por el viaje entre Zacatecas y Guadalupe 15 centavos en primera y 10 en segunda. En el viaje de Zacatecas á Guadalupe se emplean 30 minutos y en el de Guadalupe á Zacatecas 45 minutos. ¹²⁶

¹²⁵ S. Cardona, Adalberto de, *op.cit.*, p. 8

¹²⁶ *Ibidem*, p. 120

Imagen 2. Hombres junto a vagones de la línea Zacatecas – Guadalupe en 1890



Fuente: Fototeca Nacional, Zacatecas, 1890. Recuperada el 13 de junio, 2018 de: https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia:401304/datastream/JPG/viw

La foto anterior es del tren local Zacatecas-Guadalupe que se describe en la cita e incluso fue tomada dos años antes de publicada la guía, por lo que sin duda es una muestra directa de cómo era dicho transporte, así como de la forma en cómo se vestía la población de esa época, en cuya vestimenta observamos que deben ser personas de buena posición social. La descripción que otorga el autor también nos acerca a la cuestión del paisaje zacatecano, en donde podemos leer e imaginar cómo era la vista de la ciudad a través de los vagones, y en ese imaginar, entender también el amalgamamiento del que hemos estado hablando, entre Zacatecas y el ferrocarril:

Los fuertes resoplidos de la locomotora son indicio claro de que continúa en su difícil ascenso por aquellos cerros, ascenso que efectúa ya pasando por estrechos tajos, describiendo violentas curvas en todos sentidos, y dejando á derecha é izquierda las numerosísimas haciendas donde benefician los ricos metales, en las cuales pueden verse, desde los wagones del tren, los malacates y hornos de antigua invención, y á miles de peones, mulas y burros que parecen formar una gran confusión.¹²⁷

¹²⁷ *Ibidem*, p. 120

Imagen 3. Zacatecas 1890



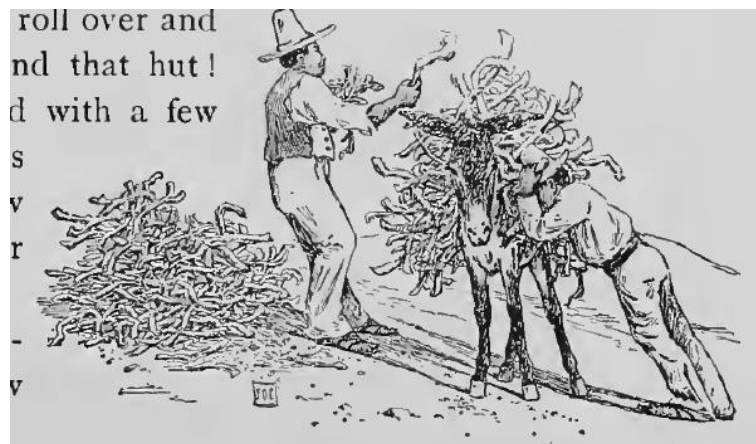
Fuente: The Library Of Congress, Prints and Photographs Division Washington, D.C. "Zacatecas", Detroit, 1890.

La guía de Thomas Rogers, *México? Sí, señor*, es similar a la descrita anteriormente, sólo que fue escrita de forma novelada y en inglés. La guía hace descripciones de las ciudades a través de una plática continua entre dos interlocutores o dos viajeros, es el autor y un amigo que en conjunto van narrando toda la travesía. Por la forma en que está redactada me permitiré ir haciendo paráfrasis de lo que se narra para poder reconstruir el viaje y al mismo tiempo se cotejará con la guía *De México a Chicago* pues coinciden en diversos aspectos.

En la descripción de Zacatecas la guía nos pone en un primer momento en una plática que transcurre en el ferrocarril. Desde las ventanas los viajeros observan el paisaje zacatecano, uno de ellos busca las edificaciones y sin embargo sólo encuentran un páramo con pocas cabañas dispersas, la vista lo defrauda, creía que era una ciudad más grande. Sin embargo, su acompañante le comenta que esa no es aún la ciudad. El tren sigue avanzando y una vez estando

en la estación, observa y describe dos situaciones cotidianas, en primer lugar unos prisioneros escoltados por policías que eran obligados a acarrear agua en grandes cántaros, transportados hasta las fuentes que abastecían la ciudad; en otra escena, un hombre y un niño subían leña a lomo de un burro, pesaban la leña y la porción exacta es colocada a los lados mientras el infante detiene uno de los costados del animal para que no se balanceara por el peso¹²⁸

Imagen 4. Burro de carga



Fuente: Imagen extraída de la guía *México? Sí señor*, Boston, Mexican Central Railway Co., 1894. p. 55

En *De México a Chicago*, el autor refiere que la ciudad se une desde la estación hasta la Hacienda de las Mercedes por un tranvía. Este transporte es otro vector que permite comprender los cambios de la ciudad a causa del tren, pues una vez que la estación del Central Mexicano estuvo lista, surgió la necesidad de un transporte que llevara a los viajeros al centro de la ciudad, por este motivo las rutas de movilidad que se dibujan dentro de la misma tienen que ver o repercuten directamente por causa del ferrocarril. De esta manera habría que comprender que el transporte dentro de la ciudad se modificó y se construyó a partir de necesidades, en este caso el de una ligada al tren. La guía informa que el costo del viaje en tranvía era de 6 centavos desde la estación hasta la aduana ubicada en el centro de la ciudad y 12 centavos hasta la hacienda de las Mercedes ubicada a las faldas de la Bufo.¹²⁹ Thomas Rogers en *México? Sí señor* narra el trayecto; un tranvía jalado por mulas que bajaba rápidamente por las calles inclinadas de la calle de la estación y después por la del Refugio (hoy Av. Morelos e Insurgentes), el conductor

¹²⁸ Rogers, Thomas L., *op. cit.*, pp. 54-55

¹²⁹ S. Cardona, Adalberto de, *op. cit.*, p. 120

cobraba y entregaba un boleto con una esquina rota para que no volviera a ser usado. Nunca se recogía. Impreso llevaba la frase *Compañía zacatecana de tranvías. 6cvs.*, es decir, que de acuerdo con la información dada en la guía *De México a Chicago* los pasajeros debían bajarse en la Aduana.

En su búsqueda por alojamiento, Thomas Rogers narra lo siguiente: "Ahora un hotel, veamos las cartas que fueron puestas en nuestras manos esta mañana, dijo el comandante. Aquí están. Ah, Hotel Central, "el más elegante y mejor amueblado de la ciudad" camas de resorte, etc. ¡Las más elegantes y mejor amuebladas de la ciudad, camas de muelles! Eso suena bien, pero escucha esto: Hotel Zacatecano, el más grande, hermoso y sano de la ciudad."¹³⁰ Se referían a dos de los tres hoteles que se ubicaban en el centro.

Imagen 5. Hotel Zacatecano



Fuente: Imagen extraída de la guía *México? Sí señor*, Boston, Mexican Central Railway Co., 1894. p. 57

La guía *De México a Chicago* menciona que existían tres hoteles: el Hotel Central, ubicado en la antigua calle de la Merced Nueva, cuyo costo era de \$ 1.50 a \$ 2.00 pesos por día incluyendo hospedaje y comida; el Hotel del Comercio que se encontraba en la esquina de la calle de la Caja y la plaza principal cuyo costo era de \$ 1.50 a \$ 2.00 por día incluyendo también la comida; y, por último, el Hotel Zacatecano ubicado en la plazuela de San Agustín con un costo de \$75 centavos a \$ 1.50 al día sin incluir alimentos¹³¹. Hasta aquí, tenemos ya datos suficientes para

¹³⁰ Rogers, Thomas L. *op. cit.*, p. 57 (La traducción es mía)

¹³¹ S. Cardona, Adalberto de, *op. cit.*, p. 120.

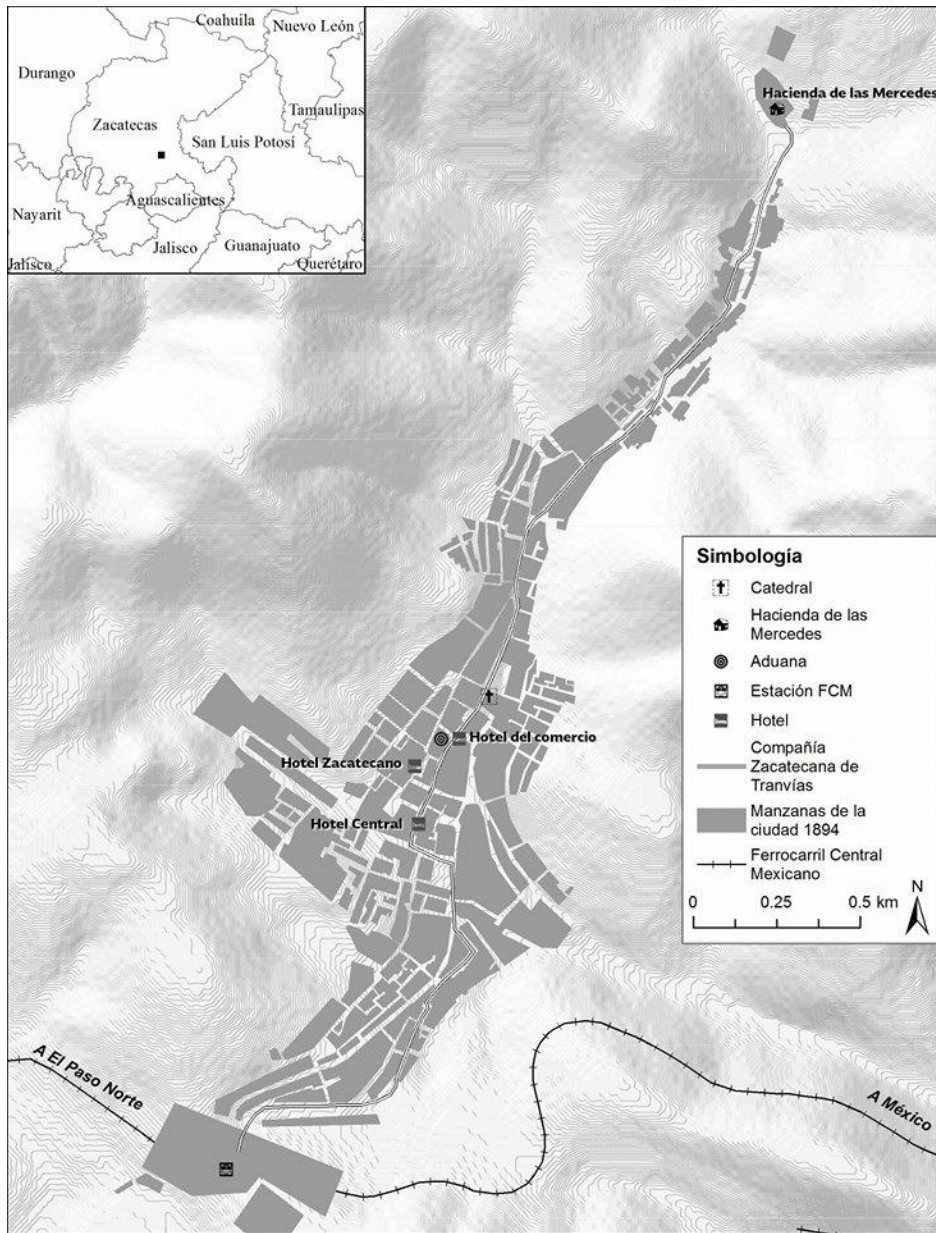
hacer una reconstrucción de la ciudad a partir del ferrocarril, por un lado existe información sobre las vías al sur de la ciudad así como la ubicación de la estación, informes sobre el tranvía con trayectos y costos y la cuestión de los hoteles que existían para la década de 1890. Datos que ayudan a entender el circuito en donde confluían los medios de transporte y la ciudad (véase mapa 2)

Como mencionábamos en el primer apartado de este capítulo, los hoteles también se encuentran ligados a los ferrocarriles, el uso de los espacios en la ciudad se modifica al igual que el transporte por necesidades. En este caso el hecho de que el tren acelerara la vida en Zacatecas a partir del flujo de personas y mercancías llevó a la transformación de ciertos espacios y a la implementación de nuevos giros comerciales. Con los nuevos productos traídos de diferentes partes del país así como del exterior surgirían nuevas tiendas de ropa, tabaco, alcohol, comida y por su puesto hoteles. A finales del siglo XIX sólo existieron los tres que se han mencionado en las guías. Sin embargo, para 1905 se construiría otro a un costado de Catedral, conocido como *Hotel Frances*, una nota de la época lo anunciaba de la siguiente manera “El lunes último quedó inaugurado el elegante Hotel Frances que en la finca de la Sra. G. Ortega, en el Jardín Hidalgo, ha establecido el Sr. D. Eugenio Garnier”¹³². Cuatro años después abriría otro justo en la calle llamada de la Estación que era la calle principal que llevaba al tren. La información de la nota muestra que los dueños de los hoteles esperaban que los viajeros hicieran uso de estos: “Un Hotel en la Estación. Sucursal del Cosmopolita. En la casa número 190 de la calle de la Estación ha establecido el Sr. Antonio Carvajal un pequeño hotel con cuartos bien amueblados y un servicio de restaurant [...] Dicho Hotel será de gran utilidad para los pasajeros que llegan o tengan que tomar algunos de los trenes de la madrugada.”¹³³ Comercio y movilidad, dos cuestiones que cambiaron en la ciudad durante los últimos años del siglo XIX; la modernidad plantaba sus semillas para lo que vendría en el siglo XX.

¹³² *El Correo de Zacatecas*, domingo abril 23 de 1905, Zacatecas, p. 2.

¹³³ *El Correo de Zacatecas*, noviembre 14 de 1909, Zacatecas, p. 1.

Mapa 2. Hoteles y tranvía



Fuente: Elaboración propia con base en Mapoteca Nacional Manuel Orozco y Berra (en adelante MNMOB), Colección General, “Croquis de la ciudad de Zacatecas” Zacatecas, 1894.

Por último, hay una cuestión que no debe pasar desapercibida para entender la relación de la ciudad y el tren y que tiene que ver con la imagen que existía o que se fue creando al respecto. La sola llegada del ferrocarril no era suficiente, aún había que crear una imagen de modernidad, una representación. En este punto jugó un papel importante un personaje extranjero que bajo el uso de un nuevo invento tecnológico del siglo XIX –la fotografía– ayudó a la creación de este retrato.

En México durante el siglo XIX existía la necesidad de crear una imagen de modernidad que pudiera ser vista mundialmente. Como lo mencionamos en el primer capítulo y ahora, las exposiciones universales jugaron un papel importante en la construcción de una idea de lo moderno. Por este motivo se buscó una manera de dar a conocer los avances que se habían logrado, de mostrar que el progreso realmente estaba modificando el país. El resultado de esta búsqueda fue la de hacer uso de fotógrafos que fijaran en sus lentes todos estos cambios, es así como llega a México el fotógrafo norteamericano William Henry Jackson, nacido un 4 de abril de 1843 en Keeseville, New York. Sus trabajos como fotógrafo fueron vastos. Sin embargo, sus obras más importantes fueron fotografiar la construcción de los ferrocarriles: en Estados Unidos la de la Union Pacific, en México la del Ferrocarril Central Mexicano.¹³⁴

Este fotógrafo realizó varias tomas en todo el país como encargado de documentar los trabajos de la Compañía Central, algunas de sus obras se encuentran en el archivo digital de The Library of Congress. Al respecto de su trabajo en México, Tenorio Trillo menciona lo siguiente: “Lo contrató la Compañía del Ferrocarril Central y visitó México para trabajar en 1822, 1891 y 1893. Jackson era uno de los más prestigiosos fotógrafos del Oeste norteamericano, además de una importante personalidad entre los que estaban dando forma a las imágenes del nacionalismo estadounidense. En México tenía los mismos alicientes que inspiraban sus retratos de la naturaleza de los Estados Unidos: “Celebrar la transformación tecnológica del medio salvaje” y mostrar “su accesibilidad a los turistas.”¹³⁵ Para Zacatecas existen algunas fotografías de su autoría que muestran o tratan de mostrar como lo dice Tenorio Trillo, *la transformación tecnológica del medio salvaje*. En sus obras existe una tendencia marcada a realizar tomas sobre los paisajes desolados en donde sobresale el ferrocarril. Algo que recuerda mucho las obras pictóricas de Velasco.

¹³⁴ Jiménez Marce, Rogelio, *Ignacio Gutiérrez Ruvalcaba, Una mirada estadounidense sobre México. William Henry Jackson. Empresa fotográfica*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012.

¹³⁵Tenorio Trillo, Mauricio, *op. cit.*, p. 163.

Imagen 6. Zacatecas from below railway station, 1891.



Fuente: The Library of Congress, Prints and Photographs Division Washington, D. C. "Zacatecas from below railway station", Detroit, 1891.

En este capítulo se ha tratado de establecer la forma en cómo se vivió la llegada del tren a través de la relación entre la ciudad y el ferrocarril. Con las guías para viajeros se reconstruyen diferentes aspectos de esa relación. Por un lado se establecen los antecedentes en cuestión de movilidad. Se hizo a nivel nacional explicando los recorridos que los buques debían hacer para llegar desde Norteamérica; después se establecen los costos y trayectos de los viajes en diligencia y se observa lo desarticulado que se encontraba el país a causa de los pocos transportes existentes, por consecuencia, también se observan cuestiones materiales como es el caso de los hoteles, que consideramos directamente ligados al ferrocarril por el movimiento y flujo de pasajeros.

El texto sobre la descripción de la vía del Ferrocarril Central aporta datos que sirven para cotejar los cambios que se dieron en cuestión de movilidad, en donde los trayectos más rápidos, de acuerdo a nuestra tesis, modifican los ritmos de la ciudad. Con dichos cambios se exigen nuevas cosas, entre ellas el de nuevas prácticas de usos del espacio. Y, finalmente, con base en las otras guías se ha reconstruido en cierta medida cómo era la visión que se tenía de la ciudad a través de la ventana de un vagón y de la mirada de los viajeros. Esta información ayudó a reconstruir aún más nuestro espacio y a llevarlo a un enfoque en donde se vuelve parte de nuestro objeto de estudio.

Existen algunas cuestiones que no están directamente ligadas al estudio de la relación del ferrocarril y la ciudad. Sin embargo, por el análisis que haremos en el tercer capítulo, en donde se estudia la relación o recepción que hubo de la sociedad zacatecana frente a la llegada del tren, se consideró importante que se mezclaran ambos análisis y que se comenzará observar desde una manera integral la repercusión que el tren trajo consigo a la ciudad como espacio y ente vivo y a sus pobladores.

CAPÍTULO III

EL IMPACTO SOCIO-CULTURAL. USUARIOS Y POBLADORES FRENTE AL FERROCARRIL

El arribo del ferrocarril al país significó, al menos desde una visión general o nacional, un progreso en materia económica, tecnológica y social: en el primero, el impacto del nuevo transporte estableció una reorganización espacial del mercado interno, las vías mejoraron la rapidez y eficacia del movimiento de mercancías a lo largo del territorio que modificó el auge de algunos sistemas de producción como el agrícola, ganadero, minero y forestal. La reorganización del espacio puede entenderse regionalmente a través de los beneficios con que algunas ciudades alejadas y poco articuladas mejoraron a través de la instalación de las vías, uniendo estos poblados con centros mercantiles más desarrollados. En el segundo, el tren mismo fue visto como un símbolo de progreso, reflejo de una nueva etapa en la historia nacional en tanto que éste, junto a otros nuevos inventos científicos puestos en marcha creaban las condiciones propicias para la entrada y el desarrollo hacia la modernidad de México. Finalmente, la manera de transportarse originó cambios a nivel social debido a la reducción de distancias, la facilidad de movimiento hacia el sur o norte del país y, sobre todo, por tener acceso a nuevas mercancías exportadas o importadas, con lo cual se modificaron los productos de consumo.

Estos impactos pueden considerarse catalizadores positivos pues lograron acelerar las transformaciones que el discurso modernista había planteado durante las últimas décadas del siglo XIX. Los beneficios del uso del ferrocarril desde un estudio nacional parecen ser indudables. No obstante, desde un análisis regional o de corte local, los cambios parecen no ser homogéneos. Si bien la reorganización espacial tejió las redes para un mercado nacional, éste también ocasionó la exclusión de regiones a causa del tendido de las vías; el camino de hierro estableció un trazado de nuevas rutas pero no todas las ciudades estaban inmersas, al menos no durante las décadas más importantes de la expansión ferrocarrilera, algunas verían la llegada del tren hasta los primeros años del siglo XX, con lo que puede entenderse que además del desarrollo, el ferrocarril también agudizó algunos problemas sociales y económicos en México

como la desarticulación poblacional. A través de estos beneficios y perjuicios del transporte se elabora una visión de lo acontecido en el Zacatecas del siglo XIX.

En el capítulo anterior se hizo una reconstrucción de la capital zacatecana a través de las guías para viajero publicadas en la época. Los textos aportaron información sobre las diferentes formas de recorrer el país, ya fuera en diligencias para el interior, o en buques, para el caso de traslados al exterior, lo cual permitió observar el proceso de consolidación férrea y el efecto que éste tuvo en los tiempos y distancias de traslado en la ciudad de Zacatecas a partir de su instalación en 1884. Las mismas guías aportaron datos de la ciudad respecto a su historia, costumbres, construcciones y elementos de interés para el viajante. Esto permitió recrear una parte del mundo social de la localidad durante los últimos años del siglo XIX y principios del XX. Con esa información, el estudio dio entrada al análisis del proceso de interacción del nuevo transporte a partir de sus usuarios y pobladores.

Concretamente, el lector puede observar en este capítulo el proceso de recepción del ferrocarril por parte de los zacatecanos, lo que ayudará a contemplar los catalizadores positivos y negativos en torno al uso del servicio ferrocarrilero en la zona. Es decir, se podrá vislumbrar desde una mirada local el proceso de amalgamiento entre el ferrocarril y la sociedad para conocer cómo fueron comportándose los usuarios frente al mismo. A su vez, se percibirán también las resistencias y conflictos en que los actores se vieron involucrados, con lo cual se adentra más allá de una historia nacional cuyo análisis se ha centrado sólo en los beneficios y no ha mostrado aún el proceso conflictivo de aceptación del nuevo medio tecnológico por parte de la población.

El discurso historiográfico ha creado una visión en donde la instalación y el uso de las vías férreas parece darse de manera pacífica. No obstante, la aceptación no fue repentina sino pausada. Observar la interacción social ante el transporte permite entender el choque socio-cultural del tren para los habitantes de una ciudad. Para poder analizar el impacto se utilizan fuentes hemerográficas de donde se extrajo información sobre las exigencias de usuarios para el buen funcionamiento del servicio férreo, circulares de gobierno que dictaban una serie de medidas para el cuidado de las vías y estaciones, así como noticias de situaciones cotidianas respecto a la utilización del ferrocarril para entender cómo fue construyéndose la relación entre el transporte y la sociedad. A partir de juicios penales y de amparo en contra de la Compañía del

Ferrocarril Central, se exponen conflictos como la invasión de tierras de propiedad privada o accidentes y muertes ocasionadas por el tren; asimismo se analizan juicios en contra de habitantes demandados por la Compañía debido a los daños que ocasionaban, ejemplo de esto era el robo de durmientes, el apedreamiento del tren, el descarrilamiento de las locomotoras por objetos puestos sobre las vías o el uso indebido de las estaciones. De esta manera a través de prácticas, conflictos y resistencias de usuarios y pobladores se muestra el proceso de interacción social ante la llegada del ferrocarril a la ciudad.

Conviviendo con el transporte: usuarios del ferrocarril

La mayor parte del proceso de modernidad en Zacatecas se dio durante las últimas dos décadas del siglo XIX. En esos años la sociedad pudo ver avances tecnológicos importantes, la ciudad como la conocían comenzaba a modificarse; a través de las políticas públicas de corte porfirista se crearon proyectos de alumbrado eléctrico, abasto de agua y transporte; en materia social, se establecieron espacios para el abastecimiento de productos como fue el caso del Mercado Principal, las políticas sanitarias llevaron a la realización de nuevos hospitales, panteones y rastros municipales, incluso cuestiones de entretenimiento como las variedades presentadas en el teatro con artistas extranjeros y las vistas cinematográficas de los trashumantes se percibían como una gran innovación.

Todos estos cambios reflejaban en cierta medida la llegada del progreso a la capital. El papel de la colectividad en la aceptación de estas mejoras estaba ligada estrictamente a la política, pues el gobernador y personajes en el poder solían realizar fiestas y ceremonias masivas con motivos de las inauguraciones, lo que permitía a todos los pobladores ser partícipes de las novedades, aunque en ocasiones éstas no beneficiaran a todos por igual. El alumbrado público es uno de los ejemplos más notables para poder examinar lo anterior. En 1882 el gobernador Jesús Aréchiga instaló la luz eléctrica en la plaza principal, a largo plazo sus fines eran los de expandirse al resto de la ciudad.¹³⁶ Sin embargo, no fue sino hasta 1891 cuando se pudo realizar una mayor instalación hacia otras zonas. Sería el gobernador interino José María Echeverría quien inaugurara la nueva iluminación de la calle del Vergel Nuevo, permitiendo así la luz en las calles y jardines más importantes del centro de la ciudad. De acuerdo con Salvador Vidal, la inauguración se dio de la siguiente manera:

¹³⁶ Medina Lozano, Lidia, *op. cit.*, p. 134.

El día 5 de Febrero de este año, se inauguró el alumbrado eléctrico en esta ciudad. A las 18 horas se reunieron en el palacio del Poder Ejecutivo, los funcionarios y empleados del Estado, de la Federación y del Municipio, la H. Junta Patriótica, asociaciones particulares y muchas otras personas, con objeto de acompañar al C. Gobernador interino [...] A las 19 horas se iluminó la ciudad, pasando toda esta concurrencia a los altos del Mercado Principal, donde se efectuó una velada cívica. [...] A la serenata de la noche asistieron las principales familias de la ciudad.¹³⁷

Este hecho muestra cómo se vivían las festividades cívicas en donde la concurrencia se hacía presente, además, muestra el beneficio ambiguo del alumbrado, pues éste comenzó a darse del centro hacía las periferias lo que ocasionó que sólo la zona donde se agrupaban las familias más importantes y adineradas se favoreciera, pues en las orillas, lugar donde vivía la población de un estrato social más bajo la iluminación aún era escasa y la mayoría se realizaba a base de petróleo, por lo que no obtenían provecho de las nuevas luces eléctricas. Aunque en cierta medida todos ganaban, pues “la puesta en servicio del alumbrado eléctrico no solamente traería una mayor protección a la ciudadanía, sino un cambio total en su vida cotidiana. Como ejemplo, los centros de esparcimiento, que crecieron en número y diversidad, ampliaron sus horarios de cierre o apertura.”¹³⁸ De esta manera, ahora se podían agrupar los pobladores en los principales jardines y zonas públicas de la ciudad, pues la luz permitía el uso de estos espacios hasta altas horas de la noche.

Con los transportes podemos encontrar similitudes de un beneficio ambiguo, el mayor aprovechamiento solía ser por parte de las familias acomodadas como comerciantes o políticos, siendo ellos quienes realmente hacían uso y se convertían, en consecuencia en los principales usuarios del ferrocarril, mientras que para las familias de bajos recursos era más difícil pagarse un viaje en tren. Ahora bien, la modificación en la forma de transportarse en Zacatecas comenzó a tomar importancia a partir de 1880 cuando se terminó una vía local que iba de la capital al municipio de Guadalupe. La construcción estuvo a cargo de empresarios locales y se inauguró el 5 de mayo bajo el mandato del gobernador Trinidad García de la Cadena, quien envió un telegrama a Porfirio Díaz por ese motivo, en el que se leía: “a las once del día hemos inaugurado el Ferrocarril Zacatecano. Las pasiones deben guardar silencio, cuando durante la administración de usted, se realizan mejoras semejantes. Sea esta inauguración el mejor homenaje que Zacatecas puede tributar a Ud...”¹³⁹

¹³⁷ Vidal Salvador, *op. cit.*, pp.194-195.

¹³⁸ Medina Lozano, Lidia, *op. cit.*, p.137.

¹³⁹ Vidal Salvador, *op. cit.*, p.135.

A partir de ese momento el ferrocarril comenzaba a tomar importancia, principalmente desde un aspecto político, pues éste era visto como un gran logro de la modernización nacional con la cual se situaba la ciudad a la vista del resto del país. El uso político del ferrocarril estuvo muy marcado durante el siglo XIX, los viajes de los servidores solían mostrarse en el periódico continuamente y se relataban con gran ímpetu. En 1873 para la inauguración del ferrocarril de México a Veracruz se transportaron los funcionarios del gobierno presidido por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada hacia aquella ciudad del sur; para su despedida, la multitud se reunió en la estación Buenavista y entre música, aplausos y el sonido del silbato se veía partir a la comitiva.¹⁴⁰ Este ejercicio simbólico del viaje en tren se vio continuamente en diferentes ciudades del país a lo largo del siglo, para Zacatecas se encuentra el hecho ocurrido en 1882, en donde una compañía de más de 300 personas junto con el gobernador Aréchiga salieron hacia Guadalupe a través de un tren especial para inaugurar el Asilo de niñas, en dicho acontecimiento se dio una celebración que concluyó con un almuerzo y baile, donde incluso los niños del hospicio cantaron un himno titulado *El progreso*.¹⁴¹

El acontecimiento más importante para la historia del transporte en la ciudad sucedería dos años después, cuando el 8 de marzo de 1884 se concluía en Fresnillo la vía de México a Paso del Norte del Ferrocarril Central Mexicano y un día después, el 9 de marzo llegaba a la estación de Zacatecas el primer tren que recorría toda la vía. La inauguración se convirtió en una gran fiesta, pues aún y cuando en Zacatecas existía ya un tren, éste era de vía angosta, es decir, pequeño, en tanto que el Central era más grande y traía consigo vagones de primera, segunda y hasta tercera clase. Salvador Vidal relata cómo fue la festividad durante esos días:

La ciudad se engalanó con este motivo, se echaron las campanas a vuelo; recorrieron las calles, músicas y bandas militares y en medio del mayor entusiasmo, se verificó en la Alameda un grandioso festival, en el tomaron la palabra los señores Fernando Calderón, y Antonio Villegas, pronunciando una poesía, su autor, el señor Lauro Castanedo Ceballos. Hubo tres días de fiesta en los que se verificaron bailes populares, serenatas, paseos, fuegos artificiales, y en el Palacio de Gobierno, el señor Gobernador Aréchiga, obsequió una cena y un baile a la sociedad zacatecana. Se gastó en estas fiestas, la suma de \$6, 152.33.¹⁴²

Este fue uno de los acontecimientos más importantes para Zacatecas en materia de desarrollo tecnológico durante el siglo XIX. A partir de ese momento el ritmo de la ciudad se modificaba,

¹⁴⁰ Carregha, La Madrid Luz, *¡Ya llegó el tren!*, op.cit., p. 52.

¹⁴¹ Vidal Salvador, *op. cit.*, p. 158.

¹⁴² *Ibidem*, p. 164.

con el tren llegaban nuevas mercancías, nuevos inventos, las personas podían viajar de un lado a otro de forma más rápida y económica y, a su vez, llegaron extranjeros con fines turísticos y de inversión.¹⁴³

Finalmente, en 1887 quedaría inaugurada otra obra importante del transporte en la localidad, el tranvía, cuya concesión se otorgó en 1882 y que se construyó con la necesidad de vías y vagones traídos desde el extranjero. Su recorrido iba desde la estación del Ferrocarril Central hasta la hacienda de las Mercedes, un trayecto de extremo a extremo de la ciudad, pasando por zonas como la plaza Zamora, la calle Condesa, la calle de la Aduana, Catedral, San Francisco, la Alameda, el Mercado y la calle Tacuba.¹⁴⁴ El mismo año de su puesta en marcha se publicó un reglamento que permite entender cómo a partir de normas se establecía una base de convivencia entre este transporte, sus usuarios y población en general.

Las preceptos planteaban ocho apartados: 1) se obligaba a los empresarios a mantener en buen estado los vagones, durmientes, rieles, máquinas y el empedrado de las calles; 2) los conductores debían arreglar cualquier desperfecto, prevenir a los peatones de su paso, hacer alto total mientras los pasajeros se subían y no alterar el cupo límite de pasajeros ni el costo de los trayectos; 3) detener la marcha del tranvía en caso de que algún peatón atravesara las vías; 4) se prohibía el manejo del vagón a altas velocidades, la entrada de usuarios mal olientes o alcoholizados y la obstrucción de la vía pública para la carga o descarga de mercancías o viajeros; 5) los conductores podían llevar a quienes averiaran las vías ante la autoridad; 6) si no se cumplía alguna de las normas anteriores se podría obtener una multa o arresto de hasta 30 días; 7) se inspeccionaría el tranvía mensualmente y en caso de infringir en algo, se suspendería el servicio hasta el arreglo de los desperfectos; 8) este reglamento sería de conocimiento general por lo que se circularía en las oficinas y vagones.¹⁴⁵

Durante los primeros siete años de la década de 1880 se verían concluidas las modificaciones en los transportes de la ciudad cuya evolución pasó de moverse en diligencia, caballo o a pie a una serie de nuevos medios tecnológicos que permitían el traslado de las colectividades sin diferencia de estatus, ya fuera en tranvía o en vagones de primera, segunda y

¹⁴³ En el segundo capítulo se muestra cómo el ferrocarril modificó el ritmo de la ciudad, además, en las páginas 17-20 se muestra el itinerario a partir del cual se pueden observar los costos de un viaje.

¹⁴⁴ Oliva Collazo, Rigoberto, *El tranvía y el ferrocarril en la ciudad de Zacatecas durante el porfiriato 1877-1910*, Tesis de Licenciatura en Historia, UAZ, 2001, pp. 68-72.

¹⁴⁵ Medina Lozano, Lidia, *op. cit.*, p.145.

tercera clase en ferrocarril, todos iban sobre un mismo medio. La locomoción en Zacatecas tejió una red interna que modificó el ritmo de la ciudad, sus entradas principales y convirtió, de estas arterías viales, una condición de movilidad a la cual los pobladores debían acostumbrarse. El peatón debía tener cuidado al cruzar las vías, incluso al subirse a los vagones, el hombre a carreta ya no tenía la misma libertad sobre el espacio, ahora lo compartía con otro medio de tracción, el sonido de la llegada del Ferrocarril Central a la estación irrumpía dos veces al día: a las 8:20 a.m. y a las 5:46 p.m., en definitiva la manera de transportarse originó nuevas prácticas de movilidad de los usuarios quienes requerían hacer uso incluso de nuevos espacios como lo eran las estaciones y cuya afluencia de personas en movimiento o espera estaba dictada por los horarios de salida y llegada. En ese sentido su uso significó cambios en las formas de comportamiento social en torno a la cotidianidad y las formas de viajar.

Uno de los primeros procesos de recepción del ferrocarril y los pobladores se dio unos días antes de inaugurado el Central Mexicano, donde un grupo de comerciantes en busca del beneficio económico pedía que la estación de carga estuviera cerca del norte de la ciudad para no ser perjudicados por el traslado de mercancías desde una estación puesta más al sur, pues ocasionaría el costo adicional de fletes y por cuyo traslado y gasto extra se perjudicaría a todos los comerciantes de la capital. Dicha exigencia plantea una necesidad por el uso del espacio íntimamente ligado a los usuarios potenciales del ferrocarril -el de la élite comercial de Zacatecas- quienes esperaban verse favorecidos por el traslado de mercancías. La nota fechada tres días antes de la inauguración de la vía decía lo siguiente:

Varios comerciantes de esta ciudad dirigieron la petición que copiamos, al gerente del Ferrocarril Central:

Los que suscribimos, comerciantes de esta ciudad, exponemos a ud. atentamente, que habiendo sabido se piensa establecer la estación de carga al Sur de la vía y como esto sería tan molesto para la Empresa como perjudicial al comercio por las demoras y larga distancia que tienen que llevar las mercancías atravesando los rieles de la línea férrea para que las reciban y trasporten las plataformas del Tramvía o carretones con mulas.

A ud. suplicamos que en obvio de los perjuicios que mencionamos, se sirva acordar que la referida estación de carga se establezca de este lado, o sea del Norte de la vía, y tal determinación será bien recibida por los peticionarios y demás habitantes de esta ciudad. Zacatecas, Marzo 6 de 1884. ¹⁴⁶

Firman la petición alrededor de 20 comerciantes, algunos de los cuales han sido encontrados en una guía de comercio publicada a finales del siglo XIX, que arroja una idea de qué productos

¹⁴⁶ *Crónica Municipal*, abril 03 de 1884, Zacatecas, p. 4.

vendían los peticionarios y además de qué mercancías pudieron haberse importado a los comercios de la ciudad durante esos años. Publicada en 1894 -diez años después de inaugurada la vía del Central Mexicano- la guía tiene como finalidad dar información sobre oficinas y agencias de correo, estaciones de ferrocarril cercanas a ciertas poblaciones, una lista de oficinas de telégrafo y express, así como una lista de consulados americanos en el país y un directorio comercial de las principales ciudades por donde transitaba el ferrocarril a las casas de comercio americanas que tenían negocios en México.¹⁴⁷ De tal forma, la petición de los zacatecanos y la guía ferrocarrilera muestran las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos e incluso localmente en Zacatecas, a partir de la llegada del tren.

Con el afán de mostrar la interacción comercial en la tabla 7 se presentan los negocios y propietarios de la capital acomodados por el tipo de productos que vendían. Además, se marcan en cursivas y subrayados los nombres de las personas que firmaron en 1884 la petición para el cambio de la estación de carga en la ciudad.

Tabla 7. Comerciantes

Comercio Textil	Comerciantes por comisión	Comestibles y provisiones
Arambure, Juan. <i>Aubert, Enrique.</i> Bellon y Ca. Caire y Granier. Cazon y Ca., Antonio. Dokhelar, Juan. Garnier Carmen. <i>Olivarria Hnos.</i> <i>Pellat y Jean.</i> Rougon Hnos. <i>Teillery y Ca., Suc.</i> Velasco, Juan. <i>Viadero y Ca.</i>	Arbaiza, José. Breceda, Pablo. Camacho, Francisco. Dorigo, Arturo L. <i>González Hno., F. Gómez.</i> Ibarguengoytia. Hnos. Pacheco Hnos. Pacheco Manuel. Petit, Juan A. Salas, Porfirio. Valdes, Timoteo. Varela, Francisco. Velasco, Juan. Yermo Hnos.	Coloma y Ca., Sta. Corvera, Pascual. García, Felix. <i>Gonzales y Hno., F. Gomez</i> <i>Hatchandy y Ferran</i> Ledesma, Anastasio. <i>Macias, Luis.</i> Martínez, Monica y Ca. <i>Olivarria y Ca.</i>
Mercería	Botas y Zapatos	Sombreros
Baureaud, Guillermo. Bittrolff y Niemeyer. Chuto y Hnos., Juan.	Acevedo, Andrés. Almanaza, Luciano. Álvarez, Bernardo.	Doering, Federico. Flebbe, Joaquín. Langmack, Guillermo Suc.

¹⁴⁷ Hubsen & More, *Railway guide of the republic of Mexico*, Springfield, Ohio, E.U.A, 1894.

Heheren, Edmundo. <u>Ferran, J. R.</u> <u>Ferran, Roman.</u> <u>Ferran, Tomas.</u> Karbe, Fernando, Suc. Neuvert, Gustavo. Recart y Guirette. Rodriguez Hnos. Senisson, Amado. <u>Schroeder, Gustavo.</u> Schwartz, Carlos.	Carbajal, Daniel. Carbajal Hnos. Carbajal Leonor. Domínguez, José M. Luna, Guadalupe R. Oyharcabal, O. Soria Pedro.	<u>Zolly Hnos.</u>
---	---	--------------------

Fuente: *Railway guide of the republic of Mexico*, Springfield, E.U.A, 1894, pp. 316-318

Esos eran algunos de los productos más vendidos en Zacatecas, pues como se observa, eran los que mayor número de propietarios tenían. No obstante, no son los únicos pues de acuerdo con la guía, existían también tiendas de implementos de agricultura, papelerías y venta de libros, boticas, grabados, litógrafos, fotógrafos, impresores, sastres, dueños de molinos de harina, en el cual aparece otro peticionario de nombre Anacleto Escobedo, ferreterías, donde vuelve a salir Gustavo Schroeder, vendedores de plata, joyeros y relojeros, aunque los mencionados aquí existían en menor medida. De esta forma, se podría entender el primer impacto económico en la ciudad por el tendido férreo y la exigencia de usuarios, en este caso el de comerciantes en busca de un uso mercantil del espacio.

Uno de los primeros impactos culturales para la población, es sin lugar a dudas la llegada del tren a Zacatecas. Si bien, se ha citado la festividad realizada en la capital, ésta sólo muestra el aspecto político de cómo se vivió la inauguración, pues si bien los desfiles, bailes, paseos y fuegos artificiales representan el entusiasmo del acontecimiento, éste no da una visión precisa de cuál fue la reacción de la población en general al ver la gran maquinaria aproximándose chirriante a la estación Zacatecas. Para entender el impacto y el asombro que debió ser ver a la locomotora acercarse se puede acudir a un corrido titulado “Corrido del primer tren, rescatado por Cuauhtémoc Esparza en su libro *El corrido Zacatecano*¹⁴⁸ y cuya importancia es el relato de un espectador, Juan Zavala, peón de la hacienda de San Nicolás de Quijas, en Pinos, quien estuvo presente en las festividades de 1884. El corrido relata lo siguiente:

¹⁴⁸ Esparza Sánchez, Cuauhtémoc, *El corrido Zacatecano*, México, SEP, Departamento de Investigaciones Históricas, UAZ, 1976.

El año de ochenta y cuatro,
aunque acordarme no quiera,
aquí llegó el primer tren
aventando jumadera.

Muy cuantioso y muy ligero
se ve que viene corriendo,
y por todo el mundo entero
se ve que viene barriendo.

Con una trompa lucida
por mayor, la pasajera,
de lejos se oye el sumbido
de la máquina extranjera.

Yo vide al ferro bramar,
que es la máquina extranjera
que por todo el mundo entero
se ve que anda a la carrera.

Aréchiga, mi general,
con los otros de chistera,
recibieron a los güeros
de liontina y faltriquera

Yo vide a los palanqueros
que andan por arriba, al trote,
manejando aquellos fierros,
ni el jumo se hace molote

Pa' cambiar algunos carros
pasa el cambio, despacito,
lo mismo va pa' delante,
que pa' atrás, poco a poquito.

Y dicen que muda su habla
al pasar al extranjero,
pero silba muchas veces
pa' esperar al tren carguero

También vide los vagones
donde van los pasajeros
onde van las niñas curras
y también los gringos güeros.

Se burlaron de nosotros
los gringos ajolotereros
porque perdimos el habla
de mirar tamaños fierros.

Cuando ya quiere arancar
parece una cosa viva
que se empieza a estremecer
y resuella por arriba.

Vuela, vuela, palomita
a los pueblos del Estado
para que cuentes a todos
del tren grande que ha llegado

Vuela, vuela, palomita
cuenta en Pinos esta nueva,
que ha llegado el primer tren
con su máquina extranjera.¹⁴⁹

Con la información del corrido podríamos establecer ya tres niveles de relación entre el ferrocarril y la sociedad zacatecana. En primer lugar, la relación política, teniendo la inauguración como un evento simbólico cuyas festividades se realizaban casi de la misma manera en cualquier ciudad a donde llegaba la locomotora; por otra parte, se tiene la visión de los comerciantes, quienes buscaban el beneficio económico del tren; y, finalmente, este corrido otorga un panorama general de los de abajo, de quienes sólo habían escuchado mencionar la palabra ferrocarril, pero que nunca lo habían visto.

En este sentido es importante analizar algunas partes, por ejemplo, las cuatro primeras estrofas pueden mostrar la percepción de velocidad del transporte, algo que sin duda se modificó, pues no existía hasta ese momento algo con un desplazamiento así de rápido, por lo cual para el espectador, la locomotora modificó la percepción de tiempo y ritmo de las ciudades, con fragmentos como “Muy cuantioso y muy ligero, se ve que viene corriendo” o “que por todo el mundo entero se ve que anda a la carrera”, se presenta al tren andando sobre los rieles como un

¹⁴⁹ *Ibidem*, pp. 86-87.

transporte que irrumpía el paisaje y lo atravesaba a toda prisa. Cuando menciona: *Aréchiga, mi general, con los otros de chistera, recibieron a los güeros de liontina y faltriquera*, se hace referencia a la vestimenta de la élite política presente en la inauguración. Jesús Aréchiga fue el gobernador de esos años y junto a su comitiva, fueron los otros de *chistera* que refiere al sombrero de copa alta que recibieron a los *güeros*, es decir, los norteamericanos dueños de la compañía férrea y que vestían *liontina y faltriquera*, haciendo referencia al reloj de bolsillo. Sin duda, un contraste entre un espectador peón de una hacienda cuya vestimenta podría ser de manta, huaraches y sombrero; mientras que el político era un catrín, con traje, zapato lustrado, sombrero de copa y reloj de bolsillo adornando el torso. Por último, en las estrofas siguientes narra el funcionamiento del tren a partir del cambio de vagones, pero también del uso de éste con pasajeros, donde dice: *van las niñas curras, y también los gringos güeros* que se burlaron de la población zacatecana por haberse quedado muda ante el asombro por el tamaño de la maquinaria.

Existen otras prácticas posibles de documentarse respecto a la interacción con el ferrocarril o al espacio en donde se desenvuelven las acciones ferroviarias; una de ellas se liga con lo ya mencionado respecto al manejo político del viaje en tren, pues para el caso de Zacatecas son notables algunos acontecimientos como el paso del presidente de la república por la ciudad en diversas ocasiones a bordo del ferrocarril y a cuyo viaje la población respondió a través de una práctica que se volvió parte de la cotidianeidad de los zacatecanos, nos referimos al asistir a la estación con el fin de observar la partida o la llegada de los funcionarios o incluso de familiares o amigos. El despedir a alguien o el simple hecho de ver subir y bajar usuarios era, para quienes no podían pagar el viaje, un entretenimiento. Se dio el caso por ejemplo de un gran número de población que asistió a la despedida fúnebre del expresidente Sebastián Lerdo de Tejada, quien murió el 21 de abril de 1889 en la ciudad de Nueva York y cuyo cuerpo fue trasladado a México a través del Ferrocarril Central Mexicano pasando por la ciudad de Zacatecas el domingo 12 de mayo a las 7:15 en un tren especial. Salvador Vidal narra el acontecimiento de la siguiente manera:

A la hora indicada, una multitud inmensa invadía la estación, y cuando el silbato de la locomotora anunció su llegada, la muchedumbre guardando un religioso silencio, se colocó a uno y otro lado de la vía. Al silbido de la máquina contestaron el estampido del cañón y los clarines de la fuerza del Estado, con el toque de marcha.

Después de breves momentos de espera, el tren se detuvo frente a la estación. Inmediatamente el Sr. Gobernador interino, Sr. Lic. José María Echeverría, desprendiéndose de la comitiva oficial [...] se dirigió al carro fúnebre en cuyo estribo era esperado por el Sr. Gral. Mariano Escobedo.

Concluida esta sencilla pero imponente ceremonia, se permitió a la concurrencia desfilar ante el cadáver del gran patricio, hasta el momento de la partida del tren, el cual solo permaneció en aquel lugar una hora y cuarto. [...] A las 8 y media, la campana de la máquina dio el toque de partida, y el fúnebre convoy comenzó a moverse lentamente, mientras el Gral. Escobedo, de pie sobre el estribo posterior del Pullman, se despedía de la concurrencia.¹⁵⁰

La multitud se debió, en gran medida, a la importancia del personaje, pues en 1899 sucedería algo similar con Matías Romero, ministro de México en Estados Unidos, quien murió en Washington en 1899 y su cuerpo pasó por la capital del estado en donde hubo otra comitiva oficial para recibir el convoy fúnebre y rendir el homenaje. Sin embargo, la confluencia no fue la misma.¹⁵¹ Otra ocasión que remarcó la afluencia de personas en la estación fue por la llegada del presidente Díaz a la ciudad un 12 de octubre de 1909, donde se detuvo por unos minutos para saludar al gobernador, a su gabinete y a la población para seguir después con rumbo hacia los Estados Unidos de Norte América con el fin de entrevistarse con el presidente Mr. William H. Taft. La prensa de la época lo relató como un gran suceso, al respecto se dijo:

Todo Zacatecas en la Estación.

A las 3:10 pm un silbato anunció la llegada del tren explorador [...] minuto después, entraba majestuoso a la Estación el elegante convoy del Sr. Gral. Díaz y una aclamación tan entusiasta como imponente brotó de todos los pechos y todos, ricos y pobres, prorrumpieron en ¡vivas! [...] Al partir el convoy los vivas entusiastas se sucedieron y millares de pañuelos se agitaban en el espacio dando así cariñosa despedida al jefe supremo de la República. Millares de personas, repetimos, presenciaron el paso del Sr. Presidente y el comercio de la ciudad cerró sus puertas en esos momentos para que todo mundo concurriese a la Estación.¹⁵²

La presencia de la población en estos dos acontecimientos son muestra de una convivencia con el transporte de usuarios, en este caso de políticos y también el de los pobladores, pues participaban como espectadores, se reunían y hacían uso del espacio a través de nuevas prácticas socio-culturales surgidas con la llegada del ferrocarril a la ciudad. La nota del paso del presidente Díaz por la capital muestra en su última parte la importancia de asistir a la estación, se menciona cómo incluso los comercios cerraron para que todos pudieran asistir al evento. Este tipo de práctica no sólo estaba ligada al carácter político, pues hay algunas otras notas que dan indicios de cómo los pobladores asistían también a despedir a familiares o amigos.

La documentación oficial y hemerográfica da muestra de una laguna importante para poder reconstruir a los beneficiarios del ferrocarril y es que si bien tenemos algunos indicios de

¹⁵⁰ Vidal Salvador, *op. cit.*, pp. 187-188.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 236.

¹⁵² *El Correo de Zacatecas*, domingo 17 de octubre de 1909, Zacatecas, p. 1.

cómo era viajar para algunos grupos sociales y la manera en cómo convivían con el transporte, falta aún observar a los usuarios de bajos recursos, quienes viajaban en los vagones de segunda o tercera clase, pues no era lo mismo viajar en un Pullman de primera equipado con camas, en el que el viajero lo hacía en ocasiones por gusto, por comodidad y por el simple hecho de transportarse a otra ciudad por cuestiones de negocios o incluso como simple fin turístico,¹⁵³ al campesino o peón que transportaba sus mercancías y animales junto a él a lo largo del viaje, entre los tablones de madera henchidos por el sol y la humedad. La visión en cada vagón era distinta y hasta el momento no se ha encontrado en la documentación algo que ayude a dilucidar a este tipo de usuarios. Sin embargo, la literatura de la época habrá de permitir adentrarse a esa vivencia, con la que podremos observar a quienes hasta ese momento, se encontraban opacados por la magnificencia y opulencia de la sociedad que pretende ser moderna.

El ensayo *Tren de segunda* del escritor zacatecano Mauricio Magdaleno es un texto del siglo XX que pone en perspectiva los viajes en tren de los distintos estratos sociales y que permite diferenciar a los usuarios. Un texto en el que el tiempo en que se centra el escrito no importa, pues las prácticas mencionadas son el resultado de una larga duración que comenzó a forjarse durante el siglo XIX. La primera observación se centra en las dos formas que existen para viajar:

En México, como en la India y en China sólo hay dos extremos para vivir, y ya que viene al caso, para viajar: el de la ostentosa y hasta insolente comodidad de quienes todo lo tienen y el de la deprimente miseria de quienes no tienen nada. Los viajes de un político encumbrado o un simple magnate suelen revestir magnificencias dignas de un maharajá. El pueblo, en cambio, viaja en condiciones de una también aparatosa humillación. En España y Francia, la tercera clase del ferrocarril es decorosa y está hecha para gentes; en México, la segunda es un vil cuchitril en el que legítimamente no deberían viajar sino las bestias. Sin embargo, allí se instala, sin una protesta, el pueblo, paliando la dureza de las bancas de madera con sarapes y almohadas [...]¹⁵⁴

Dos opuestos en la manera de viajar, dos viajeros que viven la misma experiencia de manera distinta. Eso era el ferrocarril para los pobres, que por necesidad debían trasladarse en los vagones de segunda o tercera clase y para quienes la modernidad y el progreso se vivían pero

¹⁵³ Al respecto, existen numerosos anuncios en periódicos durante la última década del siglo XIX que anuncian viajes de recreo en ferrocarril, por tal motivo se realizan promociones para que el usuario pueda asistir a un costo especial a las fiestas de la Candelaria en San Juan de los Lagos o a la feria de Aguascalientes, entre otros eventos importantes en la región. Los promocionales pueden encontrarse en algún número del Correo de Zacatecas en su sección de anuncios.

¹⁵⁴ El texto originalmente fue publicado en el libro *Tierra y viento*, México, 1948, pp. 11-17. Ver Martínez, José Luis, *op. cit.*, p. 237.

ajustados a su nivel. Para Mauricio Magdaleno *el mexicano no sabe viajar*, pues el vagón de segunda no permitía al poblador viajar por gusto, ni muy lejos, no así los norteamericanos que viajaban sin sufrir algún choque en sus costumbres o sus formas de vida pues su cultura en torno a los viajes se había conformado desde casi inicios del siglo XIX y no al final como en México.¹⁵⁵ Tanto para el viajero como para el espectador de segunda, el Pullman no será sino una parte más del discurso vacío que no representaba la realidad modernista del más pobre, pues “La segunda mexicana del ferrocarril es un efusivo, un monumental bazar nacional, un rodante jirón de genio vernáculo. El *Pullman* carece de carácter, como un *porche* o un *breakfast*, de residencia capitalina, y si alguna impresión despierta entre el poverío que lo mira pasar desde algún andén pueblerino, es la de un inasequible palacio en el cual sólo viajan los potentados y se aburren los trotamundos de ojos vacíos y metálicos y rubias pelambres.”¹⁵⁶

El viaje en un vagón de segunda se componía de otra sustancia, la del mexicano de a pie, que por cuestiones del destino había podido subirse a un tren al menos en un trayecto corto; en donde la comunidad realizaba su marcha sin tratar de copiar las costumbres americanas en cuanto a la forma de viajar sino las propias, al respecto el autor menciona:

La algaraza, el humorismo genial y melancólico de los de abajo, las tonadas, las guitarras, la pendencia y, antes que nada, esa caliente solidaridad que se despierta en todo sitio que se congrega el pueblo de México, son privativos del tren de segunda, como la mugre, los piojos y los humores de mezcal y fritangas. [...] De plataforma a plataforma, pulula, ahora, una viva agitación de casa de vecindad. Los mestizos fanfarronean y cuentan despampanantes aventuras. Los indios callan, inalterables, y engullen lentamente los tacos de su itacate. Se habla de acontecimientos locales, de política, de crímenes y de la sequía; de si Salamanca es más importante que Acámbaro o Irapuato que Tampico o San Luis Potosí; de la “andancia” que ha echado en los cementerios de Zacatecas a más víctimas que toda la revolución de Villa y Carranza [...]¹⁵⁷

De esta manera el ensayo de Mauricio Magdaleno permite adentrarnos a las prácticas de los usuarios del tren. En un primer momento, su crítica hacia quienes viajan en primera clase ayuda a observar comportamientos de personas adineradas, los cuales podían darse el lujo de pagar camas, desayunos y toda una serie de comodidades que los Pullman ofrecían; por otro lado, los usuarios de segunda clase se transportaban en asientos de madera, además de que el transcurso se hacía entre el bullicio e incluso entre diferentes grupos sociales y culturales, como podrían ser

¹⁵⁵ *Ibidem*, p. 237.

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 238.

¹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 238-239.

campesinos e indios. Es así, que la literatura ayuda a reconstruir algunas prácticas e interacciones de los usuarios con y en el transporte mismo, además otorga una mirada a otro sector social que hasta el momento no se había mostrado, es decir, el de las personas con escasos recursos para viajar.

En el segundo capítulo se planteó cómo el ferrocarril modificó el ritmo de la ciudad, identificando que el tejido vial se construyó alrededor de este medio de transporte, es así que el tranvía, a pesar de ser diferente se ligaba a la cotidianeidad de los usuarios del tren debido a que el trayecto que realizaba dentro de la ciudad tenía como finalidad llevar a los pasajeros entre los extremos de norte a sur, teniendo como una de sus paradas principales la estación del Central Mexicano. En este sentido podríamos ligar a los usuarios del tranvía, el ferrocarril de vapor que unía a Zacatecas y Guadalupe y el Central Mexicano para ver cómo se daba la convivencia entre estos diferentes transportes y los pasajeros.

Durante los últimos años de la primera década del siglo XIX el servicio de estos transportes comenzó a decaer, no solamente en la ciudad sino a nivel nacional. Principalmente el servicio del Ferrocarril Central cuya compañía había estado teniendo grandes pérdidas de capital además de otros problemas internos como las huelgas de trabajadores mexicanos cuya demanda principal era la de obtener un mejores salario que se pudiera equiparar al de los trabajadores norteamericanos. Así mismo, los costos de los traslados habían aumentado, lo que propició que este medio de movilidad fuera caro, entre otras situaciones esto terminaría llevando a la compañía a la quiebra entre 1906 y 1908, momento en el cual se dio la mexicanización de los ferrocarriles, etapa en la que el gobierno federal compró la mayoría de las acciones de las diferentes líneas férreas en el país para fundirlas en una sola que se conocería como Ferrocarriles Nacionales de México. Bajo este contexto, en la prensa de la época podemos encontrar algunas exigencias por parte de usuarios y pobladores para mejorar el servicio de estos transportes en la capital. Estas exigencias permiten ver diversas cuestiones; en una nota de 1902 se pide lo siguiente:

Hemos observado que los tranvías a la llegada de los trenes parten de la Estación antes de la salida de aquellos. Esto tiene un inconveniente para el público y perjudica los intereses de la Empresa. Las personas que van a despedir a la Estación a deudos o amigos y permanecen allí hasta el último momento, se ven obligados a regresar a pie, lo cual hace ilusorio en parte el servicio de tranvías.¹⁵⁸ En otra nota local con fecha del 21 de Agosto se señala que se ha hecho

¹⁵⁸ *El Correo de Zacatecas*, agosto 17 de 1902, Zacatecas, p. 3.

del conocimiento de los operarios la petición por lo cual se buscará la manera de que la indicación sea atendida.¹⁵⁹

Esto arroja información sobre una de las prácticas ya mencionadas, se trata de la situación en que los pobladores solían asistir a la estación para despedir a sus familiares o amigos. Es ésta una forma de convivencia entre transportes que se liga directamente a esta práctica. En este sentido, es interesante cómo los habitantes trataban de crear una compatibilidad con los horarios entre ambos medios generando así un beneficio directo para ellos como usuarios.

Imagen 7. Zacatecas, Calle San Francisco, hacia inicios del siglo XX.



Fuente: México en Fotos, recuperada el 24 de octubre, 2018 de:
<https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/zacatecas/zacatecas/zacatecas-calle-san-francisco-MX14177460208546/6>

En la foto con fecha aproximada hacia 1900 podemos ver una escena de la ciudad y el tranvía. En la calle San Francisco (hoy avenida Hidalgo) sobre el empedrado se encuentran las vías angostas, al fondo se observa el vagón con dirección al sur de la ciudad. En este trayecto se llegaba hasta la hacienda de las Mercedes. Habría que señalar que sólo existía este vagón por lo que para abordarlo era necesario esperar su recorrido dependiendo la dirección que se quisiera

¹⁵⁹ *El Correo de Zacatecas*, agosto 21 de 1902, Zacatecas, p. 3.

tomar, ya fuera hacia el norte o el sur, es por eso que la nota local pide que el tranvía espere la partida del ferrocarril, sobre esto debe mencionarse que no se tiene algún itinerario o una aproximación de las horas en que transitaba lo que sería de gran ayuda para conocer mejor su funcionamiento. No obstante, puede inferirse que su recorrido debía estar ligado en cierta medida al horario en que llegaría el tren.

Una nota local del año 1907 habla sobre el servicio de trenes en el central. En ella se hace notar que “el comercio y el público en general han estado resistiendo grandes perjuicios a causa de las irregularidades sin precedentes con que se han venido haciendo en los últimos meses del año, el servicio de trenes de pasajeros y de carga en el Central,”¹⁶⁰ los usuarios pedían que de ser posible se reparasen las muchas locomotoras que estaban en los talleres de Aguascalientes, así como la intervención del gobierno para que se encontrara una solución rápida a este asunto. Para estos años, ya se estaba presentando una caída en la calidad del servicio debido a diferentes factores que fueron mencionados párrafos arriba. Se puede ver que para la sociedad zacatecana este transporte era importante, por eso en los periódicos se hace el llamado para que sean reparadas las máquinas que se encuentran en la ciudad vecina, ya que ahí se concentraba uno de los talleres más grandes de la compañía, algo que en esta ciudad no podía hacerse, es decir, no se tenían los medios necesarios para arreglar los desperfectos o el vencimiento de las máquinas. Incluso una nota de 1909 muestra un hecho que debió ser un golpe para el sistema ferroviario en la ciudad, se informa que “se suspende la tracción por vapor entre Zacatecas y Guadalupe. Ya no correrá la Cafetera”, por el mal estado dejaba de circular el tren, se anunciaba a los usuarios que habría un sitio de diligencias para realizar los viajes entre las dos ciudades.¹⁶¹

Esto refleja la importancia del transporte ferroviario en la ciudad, ya fuera de tracción animal o vapor, las vías eran ya el sistema de movilidad más utilizado en el poblado. De esta forma las notas nos hablan de la población vista como usuarios, entendiéndose así la convivencia que existió entre los transportes y la sociedad, lo que se ha denominado como un proceso de amalgamiento. Son las reacciones positivas de los zacatecanos ante el ferrocarril, de cómo se acoplaron a estos nuevos medios de transporte y cómo su uso comenzó a generar exigencias para encontrar un beneficio, que, a su vez, comenzaba a generar nuevas prácticas de movilidad.

¹⁶⁰ *El Correo de Zacatecas*, enero 06 de 1907, Zacatecas, p. 1.

¹⁶¹ *El Correo de Zacatecas*, febrero 14 de 1909, Zacatecas, p. 2.

Otra forma de convivencia: los pobladores

El proceso de recepción en Zacatecas a la llegada del tren puede ser analizado desde dos perspectivas, en el apartado anterior se dio pie a generar una reconstrucción del uso político y social del transporte para lo que se identificó a los posibles usuarios y beneficiarios de este medio, entre ellos la clase política, comerciantes y la clase trabajadora. A la par, existe otra forma de observar el impacto y la interacción entre el ferrocarril y la sociedad y tiene que ver con la población en general, es decir, se puede analizar cómo los habitantes se enfrentaron al sistema férreo pero sin ser usuarios. Una postura desde la cual se permite un análisis externo, no desde quienes viajaban, sino desde quienes compartían día a día el espacio. En este sentido, se pueden analizar posibles resistencias por parte de la población al momento de la instauración del tren, así como algunas prácticas que pudieron darse en su relación con el transporte pero que no están ligadas directamente a su uso. Con esto, hago referencia a cuestiones como robos, maltrato de instalaciones y vías, accidentes, quejas y otros asuntos encontrados en los documentos con lo que se espera recrear históricamente la interacción entre la locomoción en Zacatecas y sus pobladores.

La estación es un primer punto de análisis ya que es aquí en donde el ferrocarril hace su arribo. Es un núcleo en donde se concentran los viajeros pero también los espectadores; desde este sitio las personas realizaban un rito de movilidad que con el tiempo se volvió parte de lo cotidiano; quienes bajaban de los vagones buscaban su equipaje o lo llevaban en mano, quizá algún familiar esperaba en el andén su llegada, los comerciantes recogían sus productos que habían llegado desde otra parte del país o el extranjero, las carretas se enfilaban para ser cargadas con el licor, las cajas de tabaco, ropa, calzado y sombreros que eran la última moda americana o europea, en cargas más livianas jugaban un papel importante las mulas que a sus costados repartían el peso para mantenerse equilibradas. Sobre la calle del Refugio (ahora Insurgentes) se aproximaba el tranvía, su tracción era animal, su sonido al recorrer la calle era un eco del pasado pero también una esperanza de la modernidad y es que los cascos de los animales recordaban a las diligencias pero el chasquido de las ruedas de metal del vagón sobre las vías asemejaba el ruido del tren; abordo venían personas que descenderían en la estación, allí el murmullo debió ser una polifonía, se escuchaba el silbido de la locomotora, el griterío de las personas, el andar, las pisadas de quienes descendían y de quienes subían, las ruedas de las carretas, el rebuzno, las

cajas que caían, los metales que chocaban y entre tanto bullicio se encontraba el silencio de quien sólo iba a observar.

En la siguiente lámina podemos ver una ilustración de la época que representa un día en la estación a la llegada del tren. A color podemos mirar los vagones de primera, la construcción, el enrejado y sobre el andén personajes que visten ropa elegante al estilo europeo; al fondo, en blanco y negro una multitud que viste sombrero y ropa al estilo mexicano; a la derecha inferior se encuentran dibujadas las vías angostas del tranvía que realizaba su parada en ese lugar. Lo interesante de esta postal es que brinda una representación de un momento cotidiano que para la sociedad zacatecana debió ser de importancia puesto que se está mostrando un rasgo de la ciudad equiparable a cualquier otra parte del mundo, es por eso que se resalta la opulencia con los personajes de vestimenta europea, los vagones de primera y la estación a color, pues es una manera de situar a Zacatecas como una ciudad moderna. Sin lugar a dudas, el ferrocarril fue un nuevo elemento que se añadió a la ciudad y que formó parte de ésta, no fue sólo una máquina, sino un punto anclado al paisaje cultural zacatecano en el cual se desarrollaron durante muchos años actividades económicas, sociales, culturales e incluso políticas de la entidad.

Imagen 8. Estación del Ferrocarril en Zacatecas, hacia inicios del siglo XX



Fuente: México en Fotos, recuperada el 24 de octubre, 2018 de:
<https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/zacatecas/zacatecas/estacion-del-ferrocarril-de-zacatecas-MX14822863570191/2>

En la estación encontraremos algunas de las primeras prácticas que se dieron y surgieron una vez que se consolidó como un punto de encuentro. En la documentación podemos ubicar información sobre el uso indebido de esta zona por lo que continuamente se buscaba regular el acceso solamente a usuarios, esta información se observa a lo largo de las tres décadas que se analizan, es decir, desde su instauración en 1884 hasta 1910, pero los casos continúan aún en años posteriores. Muchos de estos casos tienen que ver con actos vandálicos en el lugar, como lo fue el hurto de equipaje, mercancías, durmientes y demás material férreo; así como la utilización del lugar como área de descanso para algunos mendigos. Este tipo de información permite ver actitudes de la población respecto a los diversos usos del espacio.

En expedientes del Archivo Histórico de la Suprema Corte de Justicia, así como en documentos de la Compañía del Central y en la prensa de la época se expresa continuamente la preocupación por parte de los pobladores y encargados de la estación por el hurto que se suscitó durante esos años. Muchos de estos robos solían ser de materiales de la vía y en ciertas ocasiones hurtos de mercancías; de esto se desprende una reacción por parte de los comerciantes que se muestra a continuación a través de una correspondencia: “se pide al jefe político de la ciudad que diga a los policías que se haga respetar el terreno de la estación, no permitiéndose que se introduzcan carros de los ya referidos dentro de los terrenos. Así como que se cree una orden para que se prohíba a los comerciantes dejar veladores dentro de la estación para el cuidado de sus mercancías.”¹⁶² Los robos generaron en algún momento que los comerciantes buscaran una solución a través de los veladores, lo cual puede considerarse como una forma de apropiación del espacio exclusiva de un sector de la población, en este caso el comercial. Para ellos, la estación no era sólo el lugar en donde se abordaba el tren sino un área en donde se almacenaban sus mercancías, esto es una muestra de que la forma de interactuar con el transporte y el espacio se daba de manera diferente según fuera el caso.

Desde otra perspectiva, encontramos a las personas que asistían a este lugar porque lo consideraban como una zona para el ocio, equiparable a cualquier parque o jardín. Un documento alude a esto a través de una petición del jefe de trenes del Central Mexicano hacia el jefe político de la ciudad donde dice que espera sea “...posible de ayudar a retener tanto vago que se acumula en la estación a la llegada de los trenes, sabiéndose que las estaciones son

¹⁶² AHEZ, Correspondencia, Comunicaciones y transportes, Caja 2, exp. s/n, 1891.

únicamente para arreglar negocios y no para pasar ratos de descanso.”¹⁶³ Este es un documento de 1906 y para el año de 1907 encontramos algo similar en la prensa donde se menciona: “En las estaciones del ferrocarril el Gobierno acaba de dirigir una circular a los jefes políticos de los partidos, previniéndoles que no permitan que las estaciones del ferrocarril que se hallan dentro del estado, sean invadidas por mendigos, vendedores ambulantes o gente ociosa, tanto para evitar posibles accidentes como para poner a cubierto a los pasajeros contra cualquier ratería.”¹⁶⁴ Estas citas muestran otra forma de interacción con el espacio a través de mendigos y vendedores ambulantes que veían en este lugar algo más que una zona de paso. La perspectiva por lo tanto y la forma en que se percibía el sitio era diferente a la vista de un viajero considerado en este sentido como usuario a un poblador cualquiera que no hacía uso del transporte pero sí del lugar en donde se desenvolvía la movilidad.

Éstas son prácticas que la misma población fue creando y en ocasiones permanecieron durante una larga duración, tal es el caso de los vendedores ambulantes pues al final se convirtieron en uno de los rasgos característicos de las estaciones, donde a la llegada del tren se recuerda a estas personas que llegaban a vender alimentos o diversa mercadería regional. En las mismas citas podemos ver que los jefes de trenes así como los jefes políticos trataban de regular esto, buscando que la estación fuera utilizada para el fin que se debía, lo cual podría verse como una lucha entre lo público y lo privado de un espacio que no era otra cosa sino la forma en cómo un sujeto o una colectividad convivía con su entorno, se apropiaba de él y finalmente tejía una serie de prácticas que se vuelvían parte de su cotidianeidad.

Los casos documentados respecto a robos muestran que aparte de que eran sustraídas mercancías de los vagones también eran hurtados materiales férreos, entre ellos, durmientes, clavos, planchetas e incluso el cable telegráfico de la compañía. Tal situación no se dio solamente en el caso local, sino que era algo que sucedía en la mayor parte del territorio nacional por donde pasaba el tren. Ante estos robos, se mandó una circular a los estados para combatirlos; el presidente Díaz daba en estos artículos el poder a los pobladores de evitar que se siguieran cometiendo, principalmente, se les confería la libertad de participar en la aprehensión de los delincuentes y pudiendo portar armas legales, el único requisito era dar aviso a las autoridades

¹⁶³ AHMZ, Fondo: Jefatura política, Serie: Ferrocarriles, Caja 1, 26 de agosto 1906, carpeta 22.

¹⁶⁴ *El Correo de Zacatecas*, Julio 21 de 1907, Zacatecas, p. 2.

cuya jurisdicción fuera competente. La circular que apareció en la prensa en 1886 expresaba lo siguiente:

MARCELINO MORFÍN CHAVEZ, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Zacatecas, á sus habitantes, sabed;

Que por la secretaria de Estado y del despacho de Gobernación, se me ha comunicado lo siguiente:

PORFIRIO DÍAZ, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en virtud de la autorización que al Ejecutivo concede el artículo 6º de la ley de 17 del corriente, he tenido á bien dictar las disposiciones que siguen, á reserva de las demás que puedan ser necesarias según las circunstancias:

ART. 1 Todos los habitantes de la República prestarán el auxilio que fuere necesario á las autoridades políticas de los Estados, para que dentro de sus respectivas demarcaciones puedan conservar la seguridad pública en los caminos.

Art. 2 Para que los habitantes de la Republica puedan cooperar, como lo dispone el artículo anterior, al restablecimiento de la seguridad en los caminos, tendrán entera libertad para portar, sin el requisito de licencia especial, las armas que no estén prohibidas por la ley.

ART. 3 Para perseguir a los bandidos que hayan perpetrado un asalto en algún camino, ó á los que para asaltar los trenes de un ferrocarril, quiten, destruyan, alteren o incendien los durmientes, rieles, tornillos, cambiavías, o a las planchas que los sujetan, y los puentes, túneles, terraplenes, y demás obras de arte de una vía férrea ó que corten o interrumpan las comunicaciones, destruyendo, incendiando é inutilizando los postes, alambres y aparatos empleados en el servicio telegráfico de las vías férreas; á los que con la intención de cometer un delito, contra las personas o la propiedad, separen, inutilicen o destruyan las locomotoras, waggones, furgones ú otros carruajes de transporte en una vía férrea, ó pongan en esta estorbos ú obstáculos que impidan el paso de los trenes ó los descarrilen; y por último, a los que en los caminos públicos, sean o no de fierro, asalten a los transeuntes ó pasajeros, con intención de robar, herir, matar ó causar otro daño en los bienes ó en las personas; tienen facultad los habitantes de cualquier lugar de la República, de reunirse y armarse sin más requisito que el de dar aviso á la autoridad respectiva de su jurisdicción, la cual tomará el mando de la gente que con dicho objeto se reuna, ó designará persona que sirva de jefe.¹⁶⁵

De estas disposiciones podemos obtener que por lo menos se persiguen dos cosas: por un lado los bandidos que sustraen las mercancías de los vagones y por el otro, a quienes cometían delitos contra las personas y las propiedades del ferrocarril. Para el caso de Zacatecas, en el Archivo Municipal se encuentra una serie de documentos sobre correspondencia entre trabajadores de la compañía del Central Mexicano donde dan aviso de los robos que se han dado durante esos años, principalmente a inicios del siglo XX. Durante 1905 y 1906 se avisa al jefe político de la ciudad que se han estado realizando robos en el trayecto Guadalupe-Zacatecas y Zacatecas-Calera, en estos robos, se rompían los sellos de los vagones y se extraían objetos como sombreros, manteca, harina, cajas de calzado, entre otras cosas incluso un conductor advertía: “6 hombres bien

¹⁶⁵ *El Defensor de la Constitución*, junio 09 de 1886, Zacatecas, p. 2.

armados fueron los que robaron dicho carro y otros conductores y garroteros nos han dado informes de esa especie de gavilla de Bandidos que merodean y roban los trenes entre Palmira y la cuesta de Zacatecas, por lo que encaresco a uds. A nombre del F. C. Central la investigación de estos robos y su eficaz ayuda para lograr la captura de dichos bandoleros.”¹⁶⁶

En otro comunicado de 1905 un ingeniero de la compañía exponía al jefe político que se habían estado dando robos a trenes, por lo que se pedía ayuda para aprehender a los infractores, en este caso, mencionaba cómo fue que años antes se logró detenerlos, la nota dice: “Recuerdo hace algún tiempo tuvimos molestias de esta naturaleza y llegamos a lograr la aprehensión de algunos cargadores que parecían estar de acuerdo con los garroteros, para esto lo hicimos con gente disfrazada que mandábamos a pie a distintas partes entre Calera y Zacatecas o entre Zacatecas y Guadalupe. En caso de que usted deseara ayudarnos a perseguir los rateros que nos están perjudicando creo esta sería la manera más propia pero como lo crea ud. más conveniente le agradecería se sirva decirme cómo piensa ud. hacerlo para informar a mis superiores y estar al tanto de lo que se va hacer.”¹⁶⁷

Tres días después recibían respuesta: “Refiriéndome al oficio de esa Jefatura fecha de ayer, tengo la honra de manifestar a ud. que inmediatamente fueron nombrados por esta comandancia los cuatro individuos en comisión especial para que por parejas vigilen durante la noche el paso de los trenes de carga por la Estación de esta ciudad y camino inmediato, a fin de evitar que en lo sucesivo se sigan cometiendo robos al Ferrocarril Central.”¹⁶⁸ Estas conversaciones dan muestra de una serie de conflictos a los que se enfrentaron los encargados de la compañía y que no solamente afectaban a estos sino a comerciantes y viajeros o incluso a personas pues en ocasiones se inculpaba a los pobladores y se les habrían juicios sin haber sido vistos realizando los robos, sólo se les aprendía por estar cerca del lugar en donde ocurrieron los hechos. Al respecto, se muestra en el siguiente juicio de amparo una situación que refleja la manera en cómo solían proceder los arrestos:

Daniel Vega, vecino de Irapuato y accidentalmente en la estación de esta municipalidad, soltero, de diez y nueve años de edad empleado en el Ferrocarril Central ante U. como mejor proceda expongo:

El lunes diez del actual cosa de las nueve de la noche llegaron á mi hogar Francisco Cisneros y Librado N. acompañados de la Escolta de Seguridad Pública de Calera quienes me aprendieron

¹⁶⁶ AHMZ, Fondo: Jefatura política, serie: ferrocarriles, caja 1, carpeta 32, 8 de agosto 1907, p. 1.

¹⁶⁷ AHMZ, Fondo: Jefatura política, serie: ferrocarriles, caja 1, carpeta 23, 16 de marzo 1905, p. 1.

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 3

disque por el delito de robo, con orden del Presidente Municipal; verificada mi captura me llevaron al campo solitario á un kilómetro de distancia de la Estación y allí con pistola en mano me exigían los Señores Francisco Cisneros y Librado N. á que les dijera si yo era el que robaba en la vía del Ferrocarril ó que me confesaré si sabía quiénes podían ser los ladrones, que habían cometido varios robos en la empresa, á todo lo cual le conteste que ni yo he robado, ni tengo conocimiento de quien pueda ser el autor de estos delitos; más como estos Señores insistieron en exigirme por la fuerza bruta me resistí lo posible sin embargo de que Cisneros trataba de comprarme mi pistola para evitar todo procedimiento en mi contra antes que sucediera otra cosa más grave contra de mi vida; interviniendo á la misma vez el Sr. Librado N. quien ofrecía comprarme el reloj para que con el producto pagase a Doña María Sostenes N. fondista de Silao una cuenta que le debo por alimentos, pero como en estas controversias reservadas no nos pudimos arreglar yo y mis interlocutores, dieron orden a la escolta que me fusilaran en cuyas circunstancias combine con todo lo que mis atormentadores me iniciaban peor cuando me vendaron para matarme lo cual no llevaron á efecto, porque les ofrecí confesar lo que quisieran: en este intervalo no pude convenir en lo que me exigían; pero mirando al cuello les confesé todo lo que quisieron cierto, que la vida es muy amable. Pasados estos episodios me trajeron a la Estación y me encerraron en un Cabús amagándome todavía que si no declaraba la verdad me fusilarían y si convenía en los amagos y preguntas de ellos todo terminaría con mi extradición para el Norte a donde ejecutaban ordenes de la empresa para mandarme después a Yucatán.

En el conflicto tan apremiante en que me encontré pedí amparo por telégrafo al Juzgado a quien me dirijo, cuya autoridad bondadosamente mandó suspender los autos según me notificó ayer el C. Juez 1º de Paz de este Municipio.

Como consecuencia de todo lo dicho se deduce: que mi persona a disposición de los acusadores Señores Francisco Cisneros y Librado N. a deshora de la noche y sin garantía de ninguna especie es una violación flagrante de las garantías que concede la carta fundamental de la República en sus artículos 14, 16, 20 y 22.

A lo expuesto debo agregar: que habiéndose dignado ese Juzgado suspender todos los actos atentatorios contra mi vida, evitó un gravamen irreparable a mi persona é intereses, y como yo no trato de ofuscar los tramites de justicia por la acusación que se me hace, con gusto estoy dispuesto a contestar a mis acusadores ante el Tribunal competente pero si, llevo adelante la petición del telegrama de ayer y por tanto con los fundamentos dichos y fracción 1ª, artículo 1º, 8º, 11 y 12 fracción 1ª de la Ley de amparo vigente de 14 de Diciembre de 1882, suplico al Juzgado que previos los trámites legales se sirva en definitiva ampararme y protegerme en nombre de la justicia de la Unión contra el acto mencionado de que esa autoridad inmediata ejecutara el Presidente Municipal. Es justicia que solicito sin obra de malicia, etcétera.¹⁶⁹

El juicio fue en 1890, si observamos las citas anteriores, las peticiones al jefe político de Zacatecas para detener los robos que se habían estado efectuando entre Calera y Zacatecas son de 1905 y 1907, así que existen de 15 a 17 años de distancia entre estos acontecimientos y vemos que los robos persisten. En muchas ocasiones se demostraba que los culpables eran los mismos trabajadores de la compañía, quienes se ponían de acuerdo para romper los sellos de los vagones y sustraer cosas.

También ocurrían robos a la propiedad del Central, los cuales no tenían que ver con mercancías sino con materiales como clavos, mangueras y durmientes. Sobre esto, en el Archivo

¹⁶⁹ ACCJZ, Fondo: CCJ Zacatecas, Subfondo: Juzgado primero de Distrito, año: 1890, Caja: 33, Exp: s/n.

del Poder Judicial en Zacatecas existen diversos casos. Un expediente de 1902 habla sobre el robo de mangueras en la estación de Calera, quien dio aviso detuvo a varios sospechosos de haber cometido el robo, pues se había descubierto que portaban unos huaraches hechos con las posibles mangueras extraviadas. Los sospechosos eran trabajadores de cuadrilla, los cuales tenían como función arreglar los desperfectos que había en las vías. Estos decían que las mangueras las encontraron ya tiradas por lo que consideraron que podían utilizarlas sin temor de estar cometiendo delito alguno.¹⁷⁰ En otro expediente de 1903 se presentó ante el juzgado a una persona que fue aprehendida cargando un durmiente, acusándosele por tal motivo de robo. No obstante, el acusado mencionó que ese durmiente se lo dio un trabajador de cuadrilla, que se lo otorgó como pago por haber realizado unos viajes de agua. El trabajador mencionó que en efecto él le dio el durmiente dañado, pues tenía autorización para hacer uso de esos materiales que ya eran de deshecho.¹⁷¹

Estos tres juicios demuestran que sí existían situaciones de hurto y delitos en la ciudad, lo interesante es ver que el robo a transportes ocurría desde antes de la llegada del tren, incluso en el segundo capítulo se planteó el temor que existía de viajar en diligencias debido a que continuamente los pasajeros eran asaltados. Cuando se instalaron las líneas férreas se mencionaba que el transporte era más seguro que las diligencias y en parte era así, pues rara vez los bandidos robaban directamente a los pasajeros y los robos se hacían directamente a las mercancías.

De aquí se desprenden otras dos situaciones que pueden ser consideradas como resistencias por parte de la sociedad al ferrocarril. Al inicio de este capítulo se planteó analizar el proceso de amalgamiento. Sin embargo, existe también una parte de la población que debió resistirse a este nuevo medio, en ocasiones porque les afectaba más de lo que les beneficiaba. Las respuestas negativas al tren se dieron a través de la obstrucción de las vías, casos en que pobladores colocaban tuercas, ramas, piedras y otros objetos con el fin de descarrilar la locomotora; en otros se lanzaban piedras cuando ésta iba pasando lo que generaba daños en las unidades. Lo interesante aquí es plasmar que estos sucesos no eran casos aislados sino que esto era algo que sucedía a nivel nacional, por lo que los ejemplos que se han mostrado aquí sucedían en Zacatecas al mismo tiempo que en el país. De esta forma podría decirse que lo que estaba

¹⁷⁰ ACCJZ, Fondo: CCJ Zacatecas, Subfondo: Juzgado primero de Distrito, año:1902, Caja: 68, Exp: 175.

¹⁷¹ ACCJZ, Fondo: CCJ Zacatecas, Subfondo: Juzgado primero de Distrito, año: 1903, Caja: 70, Exp: 12.

pasando en esta ciudad puede considerarse un reflejo de cómo la sociedad mexicana reaccionó ante la llegada del tren en diferentes latitudes.

En la tabla 8 se podrá observar una estadística de la Secretaría de Fomento en donde se publicaron los accidentes que ocurrieron durante 1883 y 1884 los cuales están separados por temática, entre éstas se menciona la obstrucción maliciosa de los rieles, ataques a los trenes apedreándolos y atropellamiento a personas que andaban sobre la vía. La información se divide entre si los perjudicados eran trabajadores del ferrocarril o personas ajenas, en el total podemos ver que la mayoría de las muertes se dio por atropellamiento, así mismo se observa que los accidentes que más se repetían eran la obstrucción y los ataques con piedras.

En Zacatecas hay registro de que sucedieron esos casos. Los de apedreamiento se encuentran en comunicados que trabajadores de la compañía realizaron al jefe político de la ciudad esperando que éste pudiera ayudar a combatir los delitos. Entre los documentos se expresa que algunos conductores de carga habían dado aviso que siempre que pasaban por una mina situada al sur de la estación, los peones que trabajaban allí arrojaban piedras a los conductores y a los coches llegando a romper los cristales.¹⁷² Como este caso sucedieron varios a lo largo del siglo XIX y XX, lo interesante es ver que suele ser en las orillas de la ciudad en donde ocurría el apedreamiento, por lo que se podría considerar que eran los pobladores que vivían en las periferias los que más descontentos estuvieron con la instalación de las vías ya que éstas solían atravesar por sus terrenos o sus cruces no viéndose afectados directamente los que vivían en la ciudad puesto que éstas estaban instaladas a las orillas.

Tabla 8. Accidentes.

	Accidentes	Trabajadores		No trabajadores	
		Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Descarrilamientos.					
Por cambio mal puesto....	2	-	-	-	-
Por haberse abierto la vía	2	-	-	-	-
Por rueda rota.....	1	-	-	-	-
Por junta baja.....	1	-	-	-	-
Por estar componiendo la vía y no dar aviso.....	1	-	-	1	-
Por obstrucciones del ganado.....	2	-	-	-	-
Inexplicado.....	1	-	-	-	-

Colisiones

¹⁷² AHMZ, Fondo: Jefatura política, serie: ferrocarriles, Carpeta 2, 16 de Agosto 1895, p. 1.

En las estaciones por cambio mal puesto.....	1	-	-	-	-
En las idem, por pérdida del gobierno de la máquina.....	1	-	-	-	-
Por abandono de los empleados del tren.....	1	-	-	-	-
Por división del tren en dos partes.....	1	-	-	-	-
Varios					
Deslaves que impidieron la circulación de los trenes.....	11	-	-	-	-
Puente arrastrado por las corrientes.....	1	-	-	-	-
Atropello a personas que andaban en la vía.....	14	-	-	10	4
Explosión prematura de barrenos.....	1	-	2	-	-
Garroteros en el desempeño de sus funciones.....	9	-	9	-	-
Empleados de máquina en el desempeño de sus funciones.....	-	1	1	-	-
Obstrucción maliciosa de la vía.....	10	-	-	-	-
Descomposición de las máquinas en la vía.....	1	-	-	-	-
Ataques a los trenes apedreándolos.....	12	-	-	1	1
Asalto a un agente de estación.....	1	-	-	-	-
Pasajeros de enfermedad natural.....	-	-	-	1	-
Totales.....	74	1	13	12	5

Nota: Los ataques a los trenes apedreándolos, han cesado desde que se pusieron soldados de escolta que caminan en las plataformas de los coches. La mayor parte de estos ataques han sido por pastores.¹⁷³

La obstrucción de las vías provocaba el descarrilamiento de los trenes, en los casos documentados se habla de que los sucesos ocurrieron en los kilómetros 695, 710, 715 y 753 como referencia habría que señalar que la estación de Guadalupe se encontraba en el kilómetro 696, la de Zacatecas en el 706, y después la Pimienta, Calera, Ojuelos y Fresnillo en el 720, 736, 750 y 764

¹⁷³ Pacheco Carlos, Memoria de Fomento, Tomo II, México, 1887, p. 721.

respectivamente.¹⁷⁴ Los avisos de estas obstrucciones decían lo siguiente: “me avisan de la superioridad que el día 12 a las 6:15 p.m. encontraron dos hombres en el Kilómetro 654 poniendo grandes piedras sobre la vía, que uno de ellos fue aprendido y entregado a las autoridades de aquel lugar y el otro huyó.”¹⁷⁵ “Muy Sr. Mio. En telegrama de fecha de hoy, me ordena el superintendente notifique a ud. que a las 8:30 p.m. la máquina 192 descarriló las dos ruedas de adelanten en el kilómetro 695, lo que ocasionó dicho descarrilamiento, fue que alguien colocó una piedra grande sobre la vía.”¹⁷⁶ Como estos avisos existen varios pero hay pocos juicios contra personas por el delito de daños y es que en la mayoría de los expedientes sólo se da aviso pero rara vez se atrapa a los delincuentes, habría que señalar que la obstrucción se daba sólo para dañar el tren pero no hay información en donde se mencione que dicho acto fuera para robar mercancías, por lo que podríamos ver tanto el apedreo como la obstrucción como un medio de resistencia hacia el transporte férreo. En uno de los juicios penales que se abrieron en búsqueda de los responsables de estos actos se lee lo que sigue:

Zacatecas, Febrero seis de mil novecientos tres.

A las cinco de la tarde de hoy que se presentó el inspector de caminos del Ferrocarril Central, Señor Piña, quejándose de que con frecuencia son apedreados los trenes a inmediaciones de esta ciudad, practíquese la averiguación correspondiente y dese aviso al Superior Tribunal del 1er. Circuito.

En once del mismo Febrero, protestó el Ciudadano Manuel Muñoz y expuso: que es agente de reclamaciones en toda la vía del Ferrocarril Central y que el tres del actual en Calera, el maquinista Woodward del tren de carga número 11 le dio parte de que entre esta ciudad la población de Calera, había encontrado clavos y una zapata de garrote clavados en las conexiones de los rieles de la vía, cuyo hallazgo lo acababa de hacer, pues en los momentos en que ponía en conocimiento del declarante tal hecho, acababa de llegar á Calera; el día cinco del mismo mes, en Aguascalientes, al llegar el tren número 12, el conductor Benton que lo guiaba le informó que en el mismo sitio en que habían encontrado los clavos y objetos, le habían lanzado una pedrada al tren con tal fuerza que rompió la piedra una vidriera del Cabus, pasó muy inmediato a la cara de él y fué a romper la otra vidriera del citado Cabus, pero que no vio por allí cerca á individuo alguno, y por lo mismo ignora quien fué el autor de tal hecho. Que le parece que el mismo día le dió parte el conductor del tren número 1, Conway, le dio aviso de que el treinta de enero último entre Calera y Pimienta había encontrado puesta sobre la vía una piedra como de tres pies de largo por otro tanto de grueso, la cual rompió el tren por que afortunadamente era blanda, pues de no haber sido así, habría volcado aquel, pero que no supo quién pondría tal obstáculo, y por último que el día seis del actual yendo el deponente en el mismo tren número uno, en el mismo sitio en que encontraron los clavos y demás obstáculos, entre esta ciudad y la de Calera, presencié que dos muchachos como de doce a catorce años de edad y que cuidaban unos ganados, dirigieron piedras á dicho tren, sin causarle mal, porque no llegaron las piedras lanzadas, en razón a que los muchachos se hallaban a regular distancia, pero que ignora de donde serán los muchachos y quienes sean estos; haciendo presente; que la pedrada

¹⁷⁴ Véase tabla de itinerario en el capítulo dos, ahí se encuentra información sobre en qué kilómetro se encontraba cada estación.

¹⁷⁵ AHMZ, Fondo: Jefatura política, serie: ferrocarriles, Carpeta 27, 16 de octubre 1906, p. 5.

¹⁷⁶ AHMZ, Fondo: Jefatura política, serie: ferrocarriles, Carpeta 15, 22 de noviembre 1901, p. 2.

que asestaron al tren numero 12 rompiéndole las vidrieras del Cabus, fue entre ésta ciudad y la de Guadalupe, y no entre ésta Capital y Calera como equivocadamente se había hecho constar. Que tan luego como llegó a Calera el deponente, el citado día seis telegrafió al Inspector M. Piña que se hallaba en esta ciudad, para que diera parte a las autoridades, sin que respecto de los demás hechos tenga más datos que dar.¹⁷⁷

Es importante observar una cuestión, en la tabla de accidentes se muestra una nota al final mencionando que “los ataques a los trenes apedreándolos, han cesado desde que se pusieron soldados de escolta que caminan en las plataformas de los coches. La mayor parte de estos ataques han sido por pastores.”, esa nota la Secretaría de Fomento señala que los pastores son quienes más realizaban ataques contra los trenes a su paso y, en el juicio penal que se mostró anteriormente, se dice que dos muchachos que cuidaban unos ganados lanzaron piedras contra el tren, lo cual puede ayudarnos a inferir que para las personas que cuidaban ganado el tren debió afectarles en tanto que las vías irrumpieron con un paisaje libre en donde ellos podían llevar a sus animales a pastar; puede decirse que el ferrocarril cambió e impactó también de forma negativa en la vida de los pobladores.

Para la sociedad zacatecana el cambio debió ser un choque cultural, pues el transporte anterior a la llegada del tren se constituía por prácticas diferentes. Por ejemplo, las diligencias, carretas y animales transitaban por la calle a la vez que las personas, no existía una cultura del peatón que debía transitar solamente por las banquetas, sino que era una coexistencia entre los transportes y los pobladores en donde el uso del espacio para transitar no tenía restricciones. Sin embargo, a la llegada de transportes como el tranvía y el ferrocarril esto ya no fue así, surgieron reglamentos y leyes que regulaban el uso de los espacios para el tránsito. En la foto de abajo podemos ver una situación cotidiana en la Calle La Merced y Caja que corresponden hoy a la avenida Hidalgo. En ella vemos que los transeúntes, animales, las carretas y las vías del tranvía se encuentran coexistiendo. En un inicio debió ser complicado para las personas de a pie respetar el espacio de los nuevos transportes; para llegar a una cultura vial que se comenzó a consolidar hasta ya entradas las primeras décadas del XX debieron ocurrir antes un gran número de accidentes; las vías del tranvía son un ejemplo de la apropiación del espacio por un medio del transporte del cual puede considerarse que fue similar para las vías del ferrocarril, un tendido que irrumpió y modificó la ciudad y sus alrededores.

¹⁷⁷ ACCJZ, Fondo: CCJ Zacatecas, Subfondo: Juzgado primero de Distrito, Caja 70, Exp. 13, Zacatecas, 1903.

Imagen 9. Calle de la Merced Nueva y Caja



Fuente: México en Fotos, recuperada el 24 de octubre, 2018 de:
<https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/zacatecas/zacatecas/calle-de-la-merced-nueva-y-caja-MX14501100970129/2>

En la documentación que existe sobre juicios penales en Zacatecas contra la compañía del Central Mexicano se manejan casos sobre atropellamiento de personas que ocasionaron mutilaciones y muertes. So obstante, son pocos los casos que llegan a encontrar culpables a los maquinistas, ya que la mayoría de las veces al ser encontrados cuerpos a un lado de la vía se desconocía cuál había sido el motivo por el que el tren lo atropelló, en estos casos, los juicios se sobreseguían no encontrándose culpable a nadie. Cuando existían lesionados se solían perder el caso debido a que se consideraba que era culpa de los lesionados haber sido arrollados pues el reglamento de ferrocarriles prohibía a las personas caminar sobre la vía. De 1884 a 1910 existen alrededor de diez casos sobre averiguaciones en contra de responsables por la muerte o lesiones de personas. En un comunicado de la Compañía Central al jefe político se leé:

El representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana [...], participa a esta secretaría que el 28 del mismo mes al descender un tren de pasajeros de Zacatecas a Guadalupe [...] atropelló y causó la muerte a un hombre desconocido sin embargo de las señales visibles y claras que se usan para prohibir a los pasajeros de a pie el uso de la vía, siendo estas con mucha frecuencia desatendidas por ser más pareja la vía que el camino real. (se anexa una circular)

Siendo muy frecuentes las desgracias personales y accidentes que se verifican en las vías férreas con ocasión del tránsito que por ellas se hace a pie o en cabalgadura contra las prescripciones de los artículos 100 y 101 del Reglamento de Ferrocarriles de 1° de Julio de 1883, el Presidente de la Republica, se ha servido acordar de conformidad con la autorización que concede al Ejecutivo el artículo 209 del propio Reglamento, se faculte a las autoridades políticas o municipales de los diferentes lugares por donde atraviesan las líneas férreas, objeto del citado Reglamento, para poner, bajo su más estrecha responsabilidad, con multa hasta de cincuenta pesos o prisión hasta de quince días, según el caso, a las personas que falten a las prevenciones de los artículos 100 y 101 citados y que textualmente dicen: Artículo 100. Se prohíbe atravesar la vía con carruajes caballerías o ganado, ni aun para entrar en las heredades limítrofes o salir de ellas, si no es por los puntos señalados al efecto.- Artículo 101. Solamente los empleados y operarios de las empresas, los inspectores, las autoridades y sus agentes en los casos que sea necesaria su presencia, podrán andar sobre las vías a pie o a caballo. A ningún otra persona es permitido andar sobre las vías, sino en casos determinados y con permiso de la autoridad o de los empleados de la Empresa que tuvieren autorización para dar ese permiso.¹⁷⁸

De aquí podríamos señalar que una de las causas por las cuales las personas solían caminar o andar en sus caballos en la vía era porque el terreno sobre ésta era más regular que el camino real. Continuamente sucedían casos en que estas personas terminaban siendo atropelladas por el tren y sólo se recuerda que existía un reglamento que prohibía estas prácticas. Los artículos 100 y 101 representan una forma de cómo se esperaba que las personas interactuaran con el espacio, en concreto con el camino de hierro, prohibiéndoseles el que pudieran transitar sobre éste. Lo que no mencionan esos artículos es el papel que tenía la compañía frente a la seguridad de la población, respecto a esto, el reglamento contiene artículos anteriores que dictaban lo siguiente:

Artículo 26. La vía y sus demás obras accesorias, deberán hallarse siempre vigiladas, para hacer seguro el paso de los trenes. Todos los tramos o trayectos de ella han de ser revisados por los guardavías constantemente, durante el día y la noche. [...]

Art. 27. Al aproximarse los trenes, se cerrarán las barreras de los pasos a nivel, y como regla general, deberán cerrarse siempre que un tren se anuncie con el silbato de la locomotora o cuando se encuentre a una distancia como de dos kilómetros, poco más o menos.

Art. 28. Las barreras de los pasos a nivel, en caminos de bastante circulación, estarán abiertas durante el día y cerradas generalmente de noche. [...]

Art. 29. En las líneas de ferrocarril en que hubiere mucha circulación de trenes que atraviesen caminos poco frecuentados, podrán estar cerradas siempre las barreras de los pasos a nivel, abriéndose solamente cuando lo pidan los transeúntes. [...]

Art. 30. Los pasos a nivel de servicio público para gente de a pie, ya estén aislados o unidos a los pasos para carruajes, estarán cerrados por *puertas de golpe*, que se abrirán hacia afuera de la vía por los mismos transeúntes.

Art. 31. Los pasos a nivel que se concedan a particulares, tanto para carruajes y ganados, como para gente de a pie, estarán cerrados por barreras que quedarán a cargo de los mismos particulares, y se abrirán bajo la responsabilidad de estos. (Páginas 14-15)

De la circulación de los trenes:

¹⁷⁸ AHMZ, Fondo: Jefatura política, Serie: Ferrocarriles, Caja 1, Carpeta 17, foja 1, Zacatecas, 5 de enero de 1902.

Art. 94. Por los medios más pronto y expeditos que estén a su alcance, los conductores de los trenes puestos en marcha, darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra en su tren al jefe de la estación inmediata, quien bajo su más estrecha responsabilidad, lo comunicará inmediatamente a la Inspección Oficial, y a la autoridad correspondiente más cercana.

Accidentes:

Art. 176. Las empresas de ferrocarriles ordenarán a sus empleados y dependientes que cumplan estrictamente con lo prevenido en el artículo 94 en caso de ocurrir un choque, descarrilamiento o accidente de cualquiera especie en los trenes, y darán parte inmediata al Ministerio de Fomento, cada vez que ocurra alguno de aquellos.

Art. 177. La empresa deberá facilitar el medio más breve posible para que la Inspección Oficial pueda trasladarse al punto en que haya tenido lugar el accidente, a fin de que pueda proceder con arreglo al artículo 199 de este reglamento.

Art. 199. En los casos de accidente, tanto en la construcción como en la explotación, el agente de inspección que se encuentre más próximo, está obligado a trasladarse inmediatamente que tenga conocimiento del suceso, al lugar en donde haya ocurrido, dando cuenta de los hechos y cerciorándose de que los jefes de estación han dado parte a la autoridad correspondiente. [...]¹⁷⁹

Estos artículos refieren a la obligación que tenía la compañía frente a la seguridad no nada más de los usuarios sino de la población en general. La seguridad de sus vías debía ser a través de una guardia que constantemente estuviera al cuidado de las mismas pero eso no se realizaba, incluso esa percepción comenzaba a verse reflejada en la prensa de la época. En *el Correo de Zacatecas* se mencionaba que constantemente los ferrocarriles tenían problemas con la obstrucción y el daño de sus materiales, por lo que las quejas se realizaban con mucha frecuencia tratando de que el jefe político ayudara a aprehender a los ladrones pero aún así, decían: “la compañía del ferrocarril citado [...] jamás pone algo de su parte para evitar los motivos que las producen [...] ¿Para qué sirven los guardavías? preguntamos nosotros.”¹⁸⁰

En este capítulo se adentró a la problemática sobre el impacto socio-cultural que generó el ferrocarril en la sociedad zacatecana. La información que se utilizó permitió analizar dos procesos simultáneos. Por un lado un proceso de amalgamamiento o de aceptación por parte de los usuarios en el que puede verse en primer lugar el uso político que se dio al transporte cuando éste estuvo instalado en la ciudad en 1884; a su vez se señalaron algunas modificaciones materiales que ocurrieron en Zacatecas durante esos años como lo fue el alumbrado público, el mercado, el tranvía entre otras cosas que ayudan a entender que al igual que la ciudad cambiaba, lo hacía también la población. Políticamente, las inauguraciones fueron entendidas aquí como un medio por el cual los gobernantes hacían partícipes a la ciudadanía, lo que generaba una sensación de que los beneficios serían para todos, como lo fue así el tren y la instalación de la

¹⁷⁹ s/a, Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, México, 1895, pp. 14-58.

¹⁸⁰ *El Correo de Zacatecas*, septiembre 03 de 1905, Zacatecas, p. 1.

estación en un lugar privilegiado para los comerciantes. Finalmente, se buscó reconstruir cómo eran los viajes en tren pero no sólo para la élite zacatecana sino para las clases bajas que hasta el momento no se habían podido observar a través de los documentos oficiales, para eso se recurrió a la literatura que otorgó desde la mirada de un escritor zacatecano -Mauricio Magdaleno- lo que implicaba un viaje en vagones de segunda y tercera clase. El conjunto de esta información arroja una mirada a la conformación de usuarios del ferrocarril, personas que se beneficiaron al hacer uso de este nuevo transporte y que podría considerarse como uno de los procesos de cambio en las prácticas de movilidad más importantes que se dieron durante el siglo XIX y XX en México, el segundo sería a través de los automóviles.

En el segundo apartado se mostraron algunas prácticas de pobladores frente al ferrocarril, principalmente cuestiones que pueden ser consideradas resistencias o acciones de enfrentamiento ante un transporte que irrumpió con la vida de la población, principalmente de quienes en un principio no fueron beneficiados por el tendido de las vías. Esta parte mostró que el proceso de recepción no se dio de un momento a otro, sino que tuvo que pasar tiempo para que la sociedad pudiera acoplarse al nuevo modo de vida que las tecnologías del momento indicaban, en este caso el del tren. Se analizó por un lado la estación como un medio de concentración en el que coexistieron diversas prácticas, las de los políticos, viajeros y usuarios que la consideraban como un lugar para poder despedir a quienes se iban, mientras que para la demás población podía ser un lugar para realizar actos de ventas o de simple ocio. Los usos que se le dan al espacio nos llevó a identificar que el camino férreo también debió tener un proceso de aceptación, las resistencias se identificaron como obstrucciones a la vía, robos e incluso el caminar sobre las vías, prácticas que a través de legislaciones trataron de regularse. Este proceso se analizó desde 1880 hasta la primera década del siglo XX, lo cual sólo muestra un pequeño indicio de cómo fue dándose el proceso de recepción del ferrocarril en Zacatecas, pero que sin lugar a dudas es un botón muestra de cómo se conformaría en años posteriores una cultura y una serie de prácticas en torno al sistema férreo.

CONCLUSIONES GENERALES

Esta investigación se realizó a partir de tres niveles de investigación. En el primer capítulo se hizo una reconstrucción de la idea de que el ferrocarril era un emisario del progreso y la modernidad a través de distintas fuentes. Las concesiones ayudaron a ver el proceso de construcción de la línea del Ferrocarril Central Mexicano y a partir de este se dio paso al análisis de la opinión pública norteamericana, en ésta se observaron algunas posturas en donde se planteaba el beneficio económico que traería consigo la unión de los dos países por medio de las vías férreas, pero también se observó que la prensa de ese país tenía la esperanza de que con el ferrocarril uniendo a ambos países en un momento determinado Estados Unidos podría apoderarse del territorio mexicano. En nuestro país esa esperanza norteamericana fue un sentimiento de temor, el posible anexionismo dio paso a que en el congreso debatiera si era viable que una empresa norteamericana construyera el sistema férreo; esto se puede considerar como una de las primeras resistencias o choques colaterales que causaba el ferrocarril. Finalmente, a través de ver cómo fue el proceso de construcción y de opiniones que surgían a la par, se llegó al punto de interés, es decir, la inauguración o la llegada del Ferrocarril Central a Zacatecas, con este motivo, se analizaron diversos discursos que se dieron en los festejos, con los cuales se pudo recrear la mentalidad que la élite política tenía respecto a la llegada del tren, y con ello, observamos qué significaba para la sociedad zacatecana el ferrocarril a través de las ideas.

En el segundo capítulo se analizó la transformación de la ciudad tomando como agente de cambio al ferrocarril. En este sentido, el objetivo era ver cómo a la llegada del ferrocarril la ciudad se modificó, no solamente en el paisaje, sino en cuestiones como la movilidad social. Las fuentes principales fueron algunas guías para viajeros que se publicaron en la época. A través de la información que se obtuvo en esos textos se pudo reconstruir cómo los viajeros veían a la ciudad pero desde su postura de espectadores insertos en el tren. Dentro de los objetivos particulares las guías sirvieron también para ver cómo se modificó la forma de viajar en el país una vez que se instauró el ferrocarril, para dicho estudio se hizo un cálculo de cuánto duraba un recorrido y cuál era el costo utilizando las diligencias para después contraponerlo con los

recorridos en tren, para esto se mostraron tablas e información respecto a costos, horas de salida, kilómetros recorridos y tiempos de llegada, lo que demostró que un cambio significativo se dio en el ritmo de la ciudad, reflejado en el aceleramiento de la vida, la apertura de nuevos espacios, e incluso la misma movilidad dentro de la ciudad.

En el tercer capítulo se mostró el proceso de recepción e interacción entre el ferrocarril y la población. Esto tenía la finalidad de mostrar dos formas de convivencia, por un lado el de los usuarios, quiénes usaban el tren y qué usos hacían de esos espacios, cómo se apropiaban de ellos y terminaban creando incluso nuevas prácticas en torno a estos. Por otro lado, se muestra otro tipo de convivencia, de quienes no eran usuarios y utilizaban el espacio de forma distinta, transeúntes que caminaban sobre las vías, mendigos que descansaban en la estación, e incluso los robos de durmientes para el beneficio personal. Se mostraron también algunas resistencias sobre todo de personas que ocasionaban el descarrilamiento del tren al colocar clavos o piedras sobre la vía, y también de aquellos quienes lo apedreaban a su paso.

Estos distintos análisis demostraron la influencia socio-cultural que el ferrocarril originó en la ciudad de Zacatecas y sus pobladores. El primero ayudó a observar las ideas en torno a modernidad y progreso a través de una serie de elementos que permitieron ver al tren como un símbolo o representación de un cambio significativo; el segundo capítulo da muestra de las transformaciones en los espacios y el tercero la interacción directa de la sociedad con este transporte. Cómo se mencionaba en la introducción de esta tesis, se partió de 1880 tomándolo como el año coyuntural en que se origina un proceso nuevo en la historia de la movilidad en México a través de la incursión del ferrocarril en el sur y norte del país; no obstante de que en las ideas de la época se hablaba de que con este transporte la modernidad y el progreso llegaría a todo el país de forma casi homogénea, lo que vemos en las acciones es que no fue de esa manera. Las prácticas, las resistencias y las formas en cómo la población interactuó con el tren demuestran que el cambio no fue repentino, sino que tuvo que irse estructurando a lo largo de los años. Esto se dio principalmente porque las prácticas de la sociedad se fueron moldeando, por eso encontramos personas que caminaban sobre las vías como un acto común, para la población de esa época el tendido seguía siendo un camino, no importando de que fuera sólo para uso exclusivo del tren, por eso al mismo tiempo vemos reglamentos que prohíben eso en un intento por el gobierno y las empresas ferrocarrileras por crear una cultura vial en donde las personas

aprendieran a convivir con todo lo concerniente a la nueva tecnología férrea. En este sentido, la hipótesis de que el ferrocarril tuvo una influencia social y cultural en la sociedad puede ser demostrada en cierta medida a través de estos capítulos, con lo cual se espera aportar para que nuevos estudios respecto a este tema puedan realizarse. Así como para que las investigaciones de los ferrocarriles aporten más al estudio de los cambios que se originan en las estructuras sociales a través de la introducción de nuevos materiales tecnológicos.

REFERENCIAS DOCUMENTALES Y BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes:

ACCJZ, Archivo Histórico del Poder Judicial de Zacatecas, Casa de la Cultura Jurídica.

AHEZ, Archivo Histórico del Estado de Zacatecas.

AHMZ, Archivo Histórico Municipal de Zacatecas.

AHPLEZ, Archivo Histórico del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas.

CEDIF, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Hemeroteca Nacional de México.

Hemeroteca Nacional Digital de México.

MNMOB, Mapoteca Nacional Manuel Orozco y Berra.

Fuentes en línea:

The Library Of Congress, Prints and Photographs Division Washington, D.C.

The Library Of Congress, Chronicling America.

Conociendo Zacatecas Antiguo, Facebook, galería de fotos.

México en Fotos, Galería.

Hemerografía

Crónica Municipal, 1884, Zacatecas.

El Defensor de la Constitución, 1884- 1886, Zacatecas.

El Correo de Zacatecas, 1902-1909, Zacatecas.

The weekly democratic statesman, 1880, Austin, Texas.

Brenham weekly banner, 1880, Brenham, Texas.

The Chicago Daily Tribune, 1880, Chicago, Illinois.

The Salt Lake Herald, 1881, Salt Lake City, Utah.

Las Vegas Morning Gazette, 1881, Las Vegas, Nevada.

The Emporia Weekly News, 1884, Emporia, Kansas.

Bibliografía consultada

- Aguayo, Fernando, “Afuera y adentro. La ciudad de México y el sistema ferroviario”, en Salmerón, Alicia y Fernando Aguayo (coords.), *Instantáneas de la ciudad de México. Un album de 1883-1884*, tomo II, México, Instituto Mora, UAM-C, 2013.
- Alvarez-palau, Eduard. “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de agosto de 2016, Vol. XXI, n° 1. 169.
- Berger, Peter (Comp.), *La construcción social de la realidad*, Argentina, Amorortu editores, 1968.
- Bernecker, Whalter L., “Literatura de viajes como fuente histórica para el México decimonónico: Humboldt, inversiones e intervenciones” en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, núm. 38, julio-diciembre, 2003.
- Bourdieu, Pierre, *Outline of a theory of practice*, USA, University of Cambridge, 1977.
- Burke, Peter, *Formas de hacer historia cultural*, Madrid, Alianza Editorial, 1999.
- Capel, Horacio, “Ferrocarril, territorio y ciudades” en *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, (serie documental de Geo crítica)*, Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. XII, n° 717, 15 de abril de 2007.
- Carregha, La Madrid Luz, *¡Ya llegó el tren!*, México, El Colegio de San Luis, 2014.
- _____, “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato” en *Mirada Ferroviaria*, México, Núm.7, enero-abril 2009.
- Cabrera, Miguel Ángel y Álvaro Santana Acuña, “De la historia social a la historia de los social” en *Ayer* No.62/2006.
- Castillo, María Eugenia, “El ferrocarril San Diego-Arizona y el ferrocarril Tijuana-Tecate. Un corredor de herencia cultural binacional” en *Frontera Norte*, México, vol. 16, núm. 32, julio-diciembre de 2004.
- Camacho Ríos, Alberto, “Socioepistemología y prácticas sociales” en *Educación Matemática*, México, vol. 18, núm. 1, abril, 2006.
- Coatsworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, ERA, 1984.

- _____, *Los orígenes del atraso: nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Alianza, 1990.
- Conkling, Alfred R. *Appletons' guide to Mexico*, New York, D. Appleton & Company, 1884.
- Conolly Priscilla, *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Coronado Guel, Luis Gerardo, "Estrategias de legitimación del poder: San Luis Potosí recibe al mensajero del progreso en 1888" en *TZINTZUN*, Revista de Estudios Históricos, México, N° 52, julio-diciembre de 2010.
- _____, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, México, El Colegio de San Luis, 2009.
- De la torre, Juan, *Historia y descripción del ferrocarril central mexicano*, México, 1888.
- Esparza Sánchez, Cuauhtémoc, *El corrido Zacatecano*, México, SEP, Departamento de Investigaciones Históricas, UAZ, 1976.
- Flores Olague, Jesús (et al). *Breve historia de Zacatecas*, México, FCE, Colegio de México, FHA, 1996.
- García Benavidez, Roberto, *Hitos de las comunicaciones y los transportes en la Historia de México (hasta 1911)*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Historia de las comunicaciones y los transportes en México, 1988.
- Gaytan Ortiz, Juan Carlos, *Trenes y minas en Zacatecas durante el porfiriato*, Zacatecas, s.E., 2003.
- Guijarro, Susana, "La historia cultural: tendencias y nuevas propuestas en la historiografía angloamericana" en *Signo. Revista de Historia de la Cultura Escrita*, N.3, Madrid, Universidad de Alcalá de Hanarés, 1996.
- Gutierrez, Alicia B., *Una aproximación a las prácticas sociales de Bourdieu*, Argentina, Ferreyra Editor, 2005.
- Gottheil Paul, "Historical Development of Steamship Agreements and Conferences in the American Foreign Trade", en *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 55, September, Government Regulation of Water Transportation, 1914.

- Gresham Chapman, John, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP, 1975.
- Hernández López, José de Jesús, *Paisaje y creación de valor. La transformación de los paisajes culturales del agave y el tequila*, Zamora Michoacán, El Colegio de Michoacán, 2013.
- Hubsen & More, *Railway guide of the republic of Mexico*, Springfield, Ohio, E.U.A, 1894.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995.
- Jiménez Marce, Rogelio, *Ignacio Gutiérrez Ruvalcaba, Una mirada estadounidense sobre México. William Henry Jackson. Empresa fotográfica*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012.
- Martínez, José Luis, *El ensayo mexicano moderno I*, México, FCE, 2001.
- Matute Aguirre Álvaro, “De la tecnología al orden doméstico en el México de la posguerra” en *Historia de la vida cotidiana en México, Siglo XX. La imagen, ¿espejo de la vida?*, México, FCE, 2006, vol. 2, t. 5.
- Medina Lozano, Lidia, *El tránsito urbano hacia la modernidad. Procesos de transformación en Zacatecas (1877-1910)*, México, UAZ--PIFI--TEXERE, 2012
- Medrano, Gabriel de Luna, “¡Ay morena encantadora! Los talleres ferrocarrileros de Aguascalientes como mundo simbólico” en *Mirada Ferroviaria*, México, No.10, enero-abril 2010.
- Oliva Collazo, Rigoberto, *El tranvía y el ferrocarril en la ciudad de Zacatecas durante el porfiriato (1877-1910)*, Zacatecas, s.E., 2001.
- Pacheco Carlos, *Memoria de Fomento*, Tomo II, México, 1887.
s/a, Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, México, 1895.
- Padilla Paris, *El sueño de una generación. Una historia en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México, Instituto Mora, 2016.
- Raigoza, Reyna Pedro, “Cine y ferrocarril en Durango” en *Mirada Ferroviaria*, México, No.8, mayo-agosto 2009.
- Ramos Dávila, Roberto, *Zacatecas: síntesis histórica*, Zacatecas, Centro de Investigaciones Históricas, 1995.

- Reseña histórica y estadística de los Ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894, Secretaría de comunicaciones y obras públicas, 1895.
- Rigoberto Oliva Collazo, *El tranvía y el ferrocarril en la ciudad de Zacatecas durante el porfiriato 1877-1910*, México, UAZ, 2001.
- Rogers, Thomas L., *México? Sí señor*, Boston, Mexican Central Railway Co., 1894.
- Sauer, Carl O., “Introducción a la geografía histórica”, en *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana*, Chile, vol. 3, n.8, Universidad de los Lagos, 2004.
- S. Cardona, Adalberto de, *De México á Chicago y Nueva York*, Nueva York, Imprenta de Moss engraving co., 1892.
- Scrymser James, *Personal reminiscences of James A. Scrymser in Times of Peace and War*, Easton, Pa., Eschenbach printing company, E.U.A, 1915.
- Tenorio Trillo, Mauricio, *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales 1880-1930*, México, FCE, 1996.
- Vélez, Rocha Covadonga, “De tráfico y gritería: Un acercamiento a los restaurantes y a la vendimia en algunas estaciones del ferrocarril en México revista” en *Mirada Ferroviaria*, No.8, mayo-agosto 2009.
- Viana suberviola, Enrique, “Ciudad y transporte: Transformación urbanística e impacto ambiental.”, en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de febrero de 2017, Vol. XXII, n° 1. 189.
- Vidal Salvador, *Continuación del bosquejo histórico de Zacatecas del señor Elías Amador*, Zacatecas, 1867.