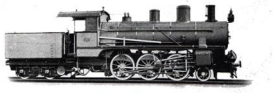
BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

LA FUNDACIÓN DEL PUEBLO DE ORIENTAL Y LA CONSTRUCCIÓN DE SU IDENTIDAD FERROCARRILERA 1917-1946



TESIS

PARA OBTENER EL GRADO DE:
LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA:
ALAN VILLEGAS HERRERA

DIRECTORA:
DRA. GLORIA TIRADO VILLEGAS

ABRIL, 2021

"El buen historiador se parece al ogro de la leyenda. Ahí donde olfatea carne humana, ahí sabe que está su presa"[1].
Marc Bloch, Apología para el oficio del Historiador



2

[1] Bloch, Marc. Apología para el oficio del Historiador. México, D.F: Fondo de Cultura Económica 2001, p. 57.
[2] *"*Hombres junto a locomotora en la estación de ferrocarril, retrato de grupo, 1890*"*. *Mediateca INAH.* Consulta el 4 de diciembre de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A434652

DEDICATORIA

A mí madre, Eva Herrera, por sus enseñanzas, ser mi guía y brindarme su apoyo incondicional durante mi formación.

A mi mejor amigo y hermano, Kevin Herrera, por su apoyo y camaradería

A mis abuelos Prof. Salvador Herrera y Zita Muñoz que con sus vidas y anécdotas me enseñaron el valor de la historia y el respeto familiar.

A mi tío Omar Herrera, por su confianza y cariño.

A todos mis ancestros, porque gracias a sus aconteceres en la diacronía del tiempo, yo estoy aquí, los recuerdo con cariño y aprecio.



3

[3] "Máquina nueva de ferrocarril, 1950". *Mediateca INAH.* Consulta el 25 de Agosto de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A207209

AGRADECIMIENTOS

"Todos tenemos una historia que contar"
Zita Muñoz

Durante la realización de mi investigación reflexioné sobre mi travesía académica por la diacronía el tiempo, la culminación de una carrera universitaria tiene una complejidad profunda, considero es importante replantearse y analizarlo, eso no quiere decir que con la culminación de esta etapa el estudio ha terminado, todo lo contrario, apenas comienza la aventura formalmente en la disciplina histórica.

Fueron muchos ratos de reflexión en torno a mi formación, altibajos, anécdotas, éxitos y fracasos, como si fuesen estaciones del ferrocarril en esa vía férrea llamada vida, mi ferrocarril desde que fue construido hasta que salió de los andenes para viajar a lo desconocido. Durante mi viaje fui haciendo paradas en diversas estaciones donde conocí personas que ayudaron a mi formación, en especial mis maestros, aquellos maestros comprometidos que aportaron sus enseñanzas y conocimiento, es justo mencionar el apoyo, confianza y enriquecimiento cultural que tuve en mi instrucción y que ayudó a formarme como un mejor profesionista, e incluso abriéndome las puertas para una anécdota o una charla histórica familiar para complementar mis investigaciones.

A lo largo de mi carrera por las diversas investigaciones y viajes que realicé en los cinco años, bromeaba al decir que iba a tener que escribir primero los agradecimientos, debido a que iban a ser más extensos que la propia investigación, por todas las personas que conocí a través de la investigación histórica, pues creo que tal vez tenía razón, ya que es lo que primero comencé a escribir.

Empezaré por agradecer a la principal persona que me formó desde que nací, la persona más importante mi vida, aquella mujer inigualable que me cuidó con todo su cariño, amor y afecto, mi pilar principal. Formándome con educación, principios y valores que me sirvieron para alcanzar mis objetivos y poder culminar esta etapa de mi formación académica, mi querida y adorada madre Eva Edith Herrera Muñoz, quien siempre ha estado conmigo aconsejándome con su gran sabiduría y pese a todos los libros que yo haya leído en la universidad, mi señora madre sigue siendo más sabia que yo, aún me falta mucho por

aprender, por lo cual seguiré aprendiendo de ella, e incluso mucha de su sabiduría y consejos fueron reforzados por situaciones de la vida diaria.

Gracias a sus consejos e incontables charlas me nació el gusto por acercarme a mis antepasados, en especial a mi abuela, conocía de manera empírica el valor del conocimiento del pasado a través de anécdotas familiares que cimbraron el gusto y la pasión por conocer mi propio pasado, con una frase tan sencilla "sólo hay que brindar cinco minutos". Mi gusto por la historia se fue acrecentando con la historia oral de mi madre y de mi abuela, convirtiéndose mi madre en el pilar y cimiento principal de mi vida.

A mi hermano Kevin Villegas Herrera, mi mejor amigo, mi camarada, desde que nació se volvió también una parte fundamental de mi vida, enseñándome diversas cosas a través de la convivencia diaria, y con el paso de los años nuestra relación como hermanos se ha ido fortaleciendo. De igual forma, su apoyo y cariño han sido fundamentales para poder culminar mi formación universitaria de la cual también ha sido testigo, e incluso, partícipe.

Mis otros dos pilares y cimientos, como la fortaleza de un castillo, son mis dos guías espirituales: mis queridos y adorados abuelos, el Prof. Salvador Herrera y Zita Muñoz los que con su ejemplo y trayectoria de vida me formaron a seguir sus enseñanzas, estuvieron en mi formación desde mi nacimiento, lamentablemente ambos se adelantaron, no obstante gracias a sus pláticas, su amor y sabiduría lograron guiarme y, junto con mi madre, sembraron en mí el gusto por conocer a mis antepasados, saber de dónde vengo para saber a dónde voy.

Mi abuela, aquella mujer con el pelo cano y sonrisa angelical transmitía paz, fuerza y amor. Nuestras pláticas eran mi dicha en cada reunión familiar. Sus anécdotas de su infancia y cuando conoció a mi abuelo, fueron el gran impulso para estudiar esta disciplina, me enseñó a mantener vivo el recuerdo de mis demás antepasados, el cual quedó sembrado en lo más profundo de mi corazón y el motivo principal para dedicarme a la disciplina histórica.

A mi tío Víctor Omar Herrera Muñoz, mi acompañante en diversas aventuras por la ciudad de México y, sobre todo, por la infinidad de charlas que hemos tenido sobre nuestra familia, debido a que nuestra afición por la conservación de las antigüedades familiares y gusto por la historia generó una confianza y convivencia sin igual, siendo un gran apoyo en mi formación académica e intelectual. Gracias querido y estimado "Tío Beatle".

A todos mis ascendentes que al efectuar una investigación genealógica durante mis años de formación pude conocer sus nombres y profesiones, además gracias a ellos yo me desempeñé en determinados contextos. Es un reconocimiento a mis trescientos años de historia familiar que con mucho trabajo y apoyo he logrado conocer y reconstruir.

A mi tía Lulú Barón, por haberme recibido durante mi estancia en Michoacán, la convivencia durante ese tiempo fue espléndida conociendo diversos aspectos de la historia familiar. Así como el reconocimiento a Santiago Herrera y Trinidad Muñoz por sus gratas charlas. Una mención a mi madrina Zita Ruth Herrera Muñoz, mis tíos maternos y mis tíos paternos, para finalizar con mi padre Guillermo Villegas Rodríguez.

Los profesores son aquellos profesionistas que se dedican a impartir conocimiento a los alumnos, sin embargo, también trasmiten valores, principios e, incluso consejos, la labor de los profesores en cualquier nivel educativo es fundamental para el desempeño del alumno. Los grandes maestros tocan la vida de sus educandos, siendo parte fundamental de una época en el desarrollo de los jóvenes, y a lo largo de este viaje en ferrocarril, en los diversos andenes, me fui encontrando con profesores apasionados en su materia y con una calidad humana extraordinaria que con un consejo me orientaron a lo largo de mi trayectoria académica.

Un agradecimiento enorme a mis profesores del Colegio de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras BUAP: Alberto Soberanis Carrillo, José Carlos Blázquez Espinosa, Antonieta Castell Quiñones, Erika Galicia Isasmendi, Edgar Gómez Bonilla, Israel León O´Farril. Josefina Manjarrez Rosas, Rosario Torres Domínguez, Julián Alejandro Andrade Campos, Esther Cuatzón Mora, Norma García Jorge, Emmanuel Rodríguez López, Celia Salazar Exaire y Claudia Muñoz Violante; en especial a María del Carmen Labastida Claudio, María del Pilar Paleta Vázquez y Elva Rivera Gómez por su apoyo incondicional. Podría dedicar más de un párrafo a describir a convivencia que tuve dentro de las aulas con cada uno de ellos, tan es así que me faltarían páginas, a través de este sencillo párrafo reconozco y agradezco su gran labor como profesionistas, académicos y apasionados de la disciplina histórica. Gracias a su pasión, la cual era palpable en sus clases, me transmitieron una visión compleja de la labor que realiza el historiador en la sociedad, además de incentivar un proceso de aprendizaje creativo apoyando mis proyectos de investigación e integrándome en sus proyectos de investigación y eventos académicos. Por lo cual, gracias a todos queridos maestros.

A mis profesores que pertenecen al Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélez Pliego": Blanca Esthela Santibañez Tijerina, Estela Munguía Escamilla, Miguel Ángel Cuenya Mateos y Josué Mario Villavicencio Rojas; en especial a Mayra Gabriela Toxqui Furlong por su apoyo. De igual forma que en el párrafo anterior, podría narrar algunas experiencias que tuve con ellos. De las más relevantes fue el disfrute de sus clases las cuales fueron extraordinarias y apasionantes, así como su apoyo durante mis investigaciones e integración en proyectos que complementaron mi formación profesional.

A mis profesores de la preparatoria en el Centro Escolar Aparicio: Raquel Hernández, Minerva Ramírez, José Blázquez, José de Jesús López, Ricardo Sánchez, Araceli Piñaerua Marcos Ramírez, Adolfo Hernández, Antonio Nava y Laura Flores, todos ellos ayudaron a formarme en el nivel medio superior apoyándome con sus conocimientos y enseñanzas, muchas de los cuales sigo llevando a cabo y me sirvieron para mi carrera profesional. Además de recibirme nuevamente al ofrecer alguna plática y clases como profesor.

A mis profesores de la secundaria en la Secundaria Federal #1 "Presidente Cárdenas": Lily Villegas, Araceli Hernández y Rainier Luna por su apoyo en mi formación básica brindarme una experiencia de aprendizaje significativa. Además de recibirme nuevamente al ofrecer alguna plática y clases como profesor.

Agradecer al personal del Archivo General del Estado de Puebla, en especial a la Lic. Isela Quezada, Karina, José Luis Torres, José Luis Toledo, Antonio Blanco y a la actual directora Anahí Juan Durán, quienes me recibieron con los brazos abiertos desde que colaboré en aquel primer Taller de Introducción a la Paleografía en el año 2018 y que hasta la fecha continuó colaborando con ese mismo taller el cual me ha traído mucha satisfacción por el enriquecimiento en mi formación y el trabajo arduo que se ha realizado en los XII talleres introductorios que se han dado, ha sido una experiencia fenomenal.

A los archivistas del Archivo General Municipal de Puebla, en especial a Arturo Córdova Durana y Ana Luisa, los cuales me apoyaron y recibieron amablemente cuando solicité documentos para consultarlos, diversas investigaciones se encuentran en el tintero y posteriormente retomaré para futuro proyectos. Y sobre todo a Arturo Córdova, por su apoyo al orientarme sobre la historia de la comunidad de Oriental, el cual fue fundamental para encontrar otra parte de mi propia historia.

A los trabajadores del CEDIF y del Museo Nacional de los Ferrocarriles de México: Teresa Márquez Martínez (Directora), Román Moreno Soto, María Isabel Bonilla Galindo, Patricio Juárez Lucas, Alfredo Nieves Medina, José Antonio Ruiz Jarquín y Covadonga Vélez Rocha. Por su apoyo en la consulta de bibliografía especializada sobre los ferrocarriles mexicanos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero. Además de otorgarme las facilidades para consultar material en línea, apoyo importante para la culminación de esta investigación.

Un agradecimiento al personal del Registro Agrario Nacional, adscrito al Archivo General Agrario, por brindarme su apoyo y ayuda al consultar unos expedientes sobre el reparto agrario que benefició a la comunidad de Oriental, los cuales fueron vitales para esta investigación.

Al cabildo de Oriental (2018-2021|): Guillermo Pozos Juárez presidente municipal, Marcelino Hernández Romero secretario general, Gregoria Hernández Ortega regidora de educación, Alicia Jiménez Valera directora de educación y a Tiburcio Bautista regidor del cabildo, por permitirme acceder al archivo municipal de la comunidad, con la finalidad de consultar documentos sobre la fundación de Oriental que sirvieron para el desarrollo de la presente investigación. Así como el agradecimiento y reconocimiento a todos los ferrocarrileros jubilados que aún residen en la comunidad de Oriental, en especial a Álvaro Navarrete y a Antonio Lutrillo Hernández con sus testimonios ayudaron a conocer la cotidianidad de Oriental.

Mi agradecimiento a todos los integrantes del Seminario de Genealogía Mexicana en el Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México, coordinado por Javier Sanchiz, en colaboración con Víctor Gayol (Centro de Estudios Históricos-El Colegio de Michoacán). Debido a que en un ya lejano 1 de diciembre de 2017 me presenté en el cubículo del Dr. Sanchiz para plantearle una hipótesis y me invitó a colaborar en el Seminario, gracias a ello he conocido mucho sobre mi historia y la historia de muchos conocidos, agradezco esta oportunidad y el poder continuar hasta la fecha colaborando en tan espléndido grupo.

Al Dr. Marco Antonio Landavazo Arias por aceptarme en la estancia de investigación del XXIV Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico realizado en la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, y a Paola Ortiz Maya por su apoyo

durante mi estancia, lo cual permitió conocer los estudios, métodos y fuentes para analizar las investigaciones ferrocarrileras de Michoacán, además de complementar mi formación en otras áreas del conocimiento.

Reconocimiento a los integrantes del Consejo de la Crónica Municipal de Ixtacamaxtitlán, del cual soy miembro, en especial al Mtro. René Bonilla López por su gran apoyo y amistad para realizar mis investigaciones a lo largo de mi formación académica.

Cabe destacar que si en algún momento durante la construcción de estos agradecimientos me he olvidado de alguien, tenga presente que en este párrafo agradezco a todas aquellas personas que merezcan mi reconocimiento y que he conocido a lo largo de mi formación.

Dentro de este viaje, el ferrocarril de mi vida no solamente hizo escalas en instancias académicas y gubernamentales, sino en pueblos y ciudades de diversas regiones del país, gracias a que a través de los ramales genealógicos, encontré familiares lejanos que me brindaron su tiempo y plática contándome aspectos muy importantes de nuestra familia. Mencionarlos a todos sería citar cada uno de los árboles genealógicos de las diversas familias que componen la mía, sin embargo a través de este párrafo les quiero agradecer de todo corazón su apoyo, tiempo, y, sobre todo, confianza en conocerme y recibirme cada vez que los he visitado. Por lo cual un gran agradecimiento a todos mis familiares extensivos, tanto paternos como maternos, que he conocido durante toda mi formación universitaria y que contribuyeron con historias y fotografías para la presente investigación.

Con esto termino mis agradecimientos, los cuales fueron reflexionandos con mucho cuidado con la finalidad de incluir a la mayoría cantidad de personas que he conocido, no sólo durante mi formación universitaria, sino también las personas que estuvieron en mi formación inicial y que hasta la fecha continúan siendo parte importante de mi vida. Ya sea maestros y familiares, a todos les agradezco por su tiempo, charlas y, sobre todo, brindarme su confianza lo que generó una convivencia significativa.

Saber de dónde vengo y a dónde voy

Índice

INTRODUCCIÓN 13

CAPÍTULO I. LOS FERROCARRILES EN MÉXICO, 1837-1911 25

I. 1. Sobre la conceptualización y el estado de la cuestión 26

I. 2. El estado de la Cuestión 36

I. 3. La invención de la locomotora y las primeras vías férreas 1803-1876 47

I. 4. El Porfiriato y la construcción de los caminos de hierro 1876-1911 56

CAPÍTULO II. DE LA ESTACIÓN DE BANDERA A LA CONSTRUCCIÓN DE MAMPOSTERÍA Y PRIMERA CLASE DEL FERROCARRIL ORIENTAL 1880-1890 75

II. 1. La construcción del ramal Puebla-San Marcos 1880-1883 y San Marcos-Teziutlán 1880-1900 77

II. 2. La "Compañía del Ferrocarril Oriental de México" 113

II 3. De la estación de bandera a la estación de primera clase de Oriental 128

CAPÍTULO III EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO Y LA ELEVACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ORIENTAL, ESPACIO DE SOCIABILIDAD. 1890-1917 155

III. 1. El Ferrocarril Interoceánico en Puebla 1880-1897 157

III. 2. Compra del ramal Puebla-Oriental-Teziutlán y la elevación de la Estación del Ferrocarril Oriental 161

III 3. Migración de pobladores y la elevación a pueblo, 1917 165

III 4. La estación ferrocarrilera de Oriental como espacio de sociabilidad y la vida cotidiana de la comunidad. 182

CAPÍTULO IV EL PROCESO DE CONSOLIDACIÓN DE INSTITUCIONES Y SERVICIOS, DE PUEBLO A MUNICIPIO LIBRE 1917-1946 206

IV. 1. La construcción de viviendas y el reparto agrario de 1922 207

IV 2. Los servicios básicos (agua, luz y salud), la construcción del parque y la Iglesia. 237

IV 3. El cabildo ferrocarrilero de Oriental 245

IV. 4. Las primeras letras en Oriental 260

IV 5. La necrópolis de Oriental y el sonido de la locomotora 272

CAPÍTULO V. TRABAJO, TIEMPO DE OCIO EN ORIENTAL Y LA LLEGADA DE LAS PRIMERAS FAMILIAS 284

V. 1. El trabajo ferroviario de la Estación Ferrocarrilera de Oriental 285

V. 2. La estación como espacio recreativo y el tiempo de ocio en Oriental 304

V. 3. Migración de pobladores y su genealogía: estudio de caso de las familias Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque 315

CAPÍTULO VI. LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD FERROCARRILERA DE ORIENTAL 342

VI. 1. El patrimonio histórico de Oriental: La Estación del Ferrocarril, la locomotora #143, la locomotora Niagara #3040 y el monumento de los fundadores de 1917-2017 343

VI. 2. Identidad Cultural Ferrocarrilera en Oriental y el 7 de noviembre "Día del Ferrocarrilero" 362

VI. 3. La añoranza del pasado ferrocarrilero en la memoria colectiva en Oriental 374

CONCLUSIONES 396

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 404
Archivos 404
Fondos privados 405
Entrevistas 405
Bibliografía Consultada 406
Novelas 417
Documentales y Películas 417
Publicaciones en línea 418

ANEXOS 421
Planos 421
Fotografías Personajes 422

INTRODUCCIÓN

"El silbato del conductor es un guijarro cayendo al pozo gris de la tarde. El tren parte con resoplidos de boxeador fatigado. La vida es como un viaje en ferrocarril. Con sus estaciones, sus cambios de vías y sus accidentes. Algunos tomarán el tren para realizar un simple paseo y habrá otros que se perderán en los caminos de hierro y el silbato de la locomotora a lo largo del viaje"[4].
Jorge Teillier, Los trenes de la noche

Inicio con la historia de mi tesis: mis inquietudes se originan cuando asistí al *III Encuentro Regional de Cronistas,* los días 9 y 10 de diciembre de 2017, cuyo motivo fue el de celebrar el Primer Centenario de la fundación en Oriental, este fue el primer acercamiento al tema de los ferrocarriles. Escuché atento una serie de conferencias que abordaron desde la historia novohispana y arquitectónica de la región, asimismo presentaron dos documentales: *La negra consentida*, sobre la cultura ferrocarrilera por parte del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y *Hechos sobre rieles una historia de las luchas de los ferrocarrileros mexicanos,* realizado por John Mraz y Gloria A. Tirado. Además, tuve la oportunidad de conocer personas mayores que laboraron en el ferrocarril del Interoceánico, nos dieron un inolvidable recorrido por los pasillos y salones de la estación, quedé motivado con tal recibimiento que nos dieron, pues Arturo Córdova Durana, cronista de Oriental, a sugerencia de la Dra. Tirado me presentó ante el público.

En el siguiente año ingresé al programa "La Ciencia en tus manos. Primavera XIII, 2018" organizado por la VIEP-BUAP, mi tutora en este proyecto fue la Dra. Gloria A. Tirado Villegas, trabajé la investigación: "La fundación de Oriental Puebla, 1917. Acercamiento a su historia ferrocarrilera"; durante esos días, del 12 de febrero al 11 de mayo de 2018, quedé sorprendido con la historia ferrocarrilera de Oriental y, sobre todo, al consultar su Archivo Municipal que resguarda una gran diversidad de documentos que sirvieron para reconstruir la historia de la fundación y la importancia del ferrocarril en la comunidad.

A partir de esto, comencé a reflexionar sobre un proyecto de tesis, que fue debatiéndose y planteándose durante 2018 y el primer semestre de 2019. En el verano de 2019 realicé una

[4] Teillier, Jorge. *Los trenes de la noche y otros poemas.* Ediciones de la Revista Papocho. Órgano de la Extensión de la Cultural. Tomo II, N°. 2, 1964, p. 135.

estancia de investigación, gracias al programa XXIV Verano de la Investigación Científica y Tecnológica del Pacífico, con el proyecto "La estación del Ferrocarril Interoceánico en Oriental, Puebla", asesorado por el Dr. Marco Antonio Landavazo Arias, investigador de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Entre los días del 17 de junio al 2 de agosto de 2019, aprendí las metodologías de algunos investigadores para analizar las vías férreas que se construyeron en Michoacán, como hay pocos estudios sobre la región el citado Marco Antonio me recomendó leer investigaciones sobre pueblos mineros y portuarios.

Los tiempos fueron favorables al inicio, pues entre otoño 2019 y primavera 2020 comencé a recopilar casi toda la información necesaria para realizar la investigación e iniciar a redactar el protocolo de tesis y las primeras líneas de los capítulos y apartados que se iban a trabajar. Lamentablemente la pandemia me hizo esperar unos meses para concluir la consulta al Archivo Municipal de Oriental, y en los últimos meses del año pasado logré revisarlo. En las siguientes líneas expondré mis reflexiones y planteamientos de mi tema de tesis, destaco la riqueza documental y los aportes de esta investigación.

Durante la elaboración de este proyecto y acercamiento al tema surgieron diversas interrogantes, punto inicial del trabajo en cuestión: ¿cómo se desarrolla la fundación del pueblo ferrocarrilero de Oriental?, debido a que el pueblo de Oriental carece de un pasado novohispano y decimonónico como poblado o localidad consolidada.

Oriental se fundó con la construcción de la estación del Ferrocarril Oriental y en 1917 se elevó a pueblo, perdura en el imaginario colectivo en algunos descendientes de las primeras familias que se asentaron cómo era Oriental, con la metodología de la historia oral, se recuperaron algunos hechos significativos que vivieron sus padres o abuelos en los primeros años de vida como poblado, así como la importancia que tenían "las negras consentidas" para los pobladores.

Es así que formulé las preguntas centrales que fueron útiles para estructurar un problema de investigación o una problematización, estas fueron las siguientes: ¿Cómo y en qué

momento se erigió la estación de Oriental?[5], ¿Quiénes y de dónde llegaron los primeros pobladores?, ¿Dónde se hicieron los primeros asentamientos?, ¿Cómo fue el proceso de incorporación al trabajo en el ferrocarril Oriental?, ¿Cuándo se edificó la estación de primera de Oriental?, ¿Cuáles fueron las personas que tramitaron la elevación de estación a pueblo?, ¿Cómo lograron tener los servicios principales, agua, luz, escuela, instituciones gubernamentales? ¿Cómo era la vida laboral, económica, cotidiana y política de Oriental entre 1917-1946?

Las preguntas anteriores me llevaron al objetivo general: reconstruir el proceso de fundación del pueblo ferrocarrilero de Oriental, así como el lugar de origen de los primeros pobladores, de esas 302 familias; se toma como estudio de caso a cuatro familias que llegaron a residir en la periferia de la estación ferrocarrilera de Oriental, estación que después de varios debates y la ley del municipio libre de la política revolucionaria se elevó a pueblo en 1917.

Las siguientes interrogantes pertenecen a otro capítulo de la tesis: ¿Quiénes son los pobladores o personajes que llevaron a cabo la solicitud ante el gobierno estatal revolucionario del Dr. Alfonso Cabrera Lobato para que la estación fuera elevada a pueblo? Por último: ¿Cómo se construye la identidad ferrocarrilera en el poblado de Oriental a partir de la estación del Ferrocarril Oriental Mexicano?, ¿Qué factores influyen en el desarrollo económico y la formación de la identidad de un pueblo?

Uno de los aspectos que resaltan en el pueblo ferrocarrilero de Oriental es el proceso por el cual se fue construyendo a lo largo de su historia, primero como poblado y después como municipio libre una identidad colectiva. Es un proceso de mediana duración para lograr la conformación de instituciones y resolver carencias o problemas para su vida cotidiana, política, social y económica, en el que se fue estructurando una identidad en la que se reconoció la gran mayoría de la población.

En esa convivencia, desde las primeras familias cuyas cabezas laboraron en el ferrocarril, se generó una identidad cultural, debieron identificarse con aspectos comunes de su cotidianidad, cuyo principal cimiento fue el ferrocarril, este sector de trabajadores logró

[5] Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Nueva Ley publicada en el *Diario Oficial* de la Federación el 12 de mayo de 1995.

modificar la vida laboral, cotidiana y social de los pobladores, los cuales tuvieron una relación directa o indirecta con el ámbito rielero.

La Revolución Mexicana provocó diversos cambios sociales en la nación, en cuestión de mejoras laborales y reparto agrario, así surgió un nuevo proyecto de nación que estructuraron las diversas facciones revolucionarias con la finalidad de mejorar la calidad de vida. En el caso de nuestro objeto de estudio parte de la demanda social y económica en la estación del Ferrocarril Oriental Mexicano, se logró durante el Porfiriato y la lucha armada revolucionaria, durante ese tiempo se consolidó como un centro de intercambio regional y un espacio de sociabilidad. La estación de Oriental sufrió modificaciones, inclusive al inicio se crearon dos recintos: una estación de paso cerca de la Hacienda Virreyes propiedad de la familia Rivero Caso, con el mismo nombre, y la otra construida más alejada de la hacienda como estación de primera clase con talleres, hotel, restaurante, casa de máquinas, grandes patios, tanque de agua y terrenos.

Es en esta segunda estación de Oriental donde se comenzaron a asentar los pobladores, en los terrenos circundantes llegaron personas de diversos lugares de origen, provenían principalmente de la ciudad de Libres, distrito al cual quedó integrado el pueblo de Oriental, Zacapoaxtla, Tlatlauquitepec, Zautla, Tepeyahualco, en menor medida Teziutlán, Acajete, Amozoc, Cholula, Puebla y de la ciudad de México.

Desde el inicio el Ferrocarril Oriental brindó un medio laboral para subsistir, trabajando ya sea como garrotero, maquinista, mecánico, entre otros. En la estación trabajarían en el taller de máquinas, mecánicos, ayudantes de mecánicos, taquilleros, telegrafista y el jefe de estación. En el tendido de rieles muchos peones de vía. Una vez instalados en Oriental los residentes solicitaron que se realizara un reparto agrario, después solicitaron la elevación de la estación de Oriental como pueblo.

El proceso de fundación fue bastante complejo, debían resolver que la comunidad tuviera los principales servicios, y luego creara sus instituciones públicas, para atender a las primeras 302 familias que se asentaron antes de 1917. En los primeros años obtenían los principales servicios como el agua y la luz de la estación. Con respecto al registro civil fue hasta 1930 cuando Oriental logró tener su propio registro civil. Pese a ser elevado como

pueblo en 1917, es hasta 1942, cuando Oriental cuenta con toda una infraestructura, instituciones, escuela, panteón e incluso médico, y es elevado a municipio libre autónomo.

Al conocer todos estos antecedentes se planteó la siguiente hipótesis: la identidad del pueblo de Oriental tiene como cimiento el ferrocarril porque desde el trazado y la construcción de las residencias se planifica que el punto focal sea la estación. Es por ello que la zona antigua de Oriental está construida paralelamente a lo largo de las vías. Fue el principal medio laboral que tuvo el pueblo, la mayoría de los primeros pobladores se integraron al sector rielero, por lo cual a pesar de provenir de diversos pueblos con un pasado decimonónico y novohispano, aspectos de los que carece Oriental, la población comenzó a identificarse con el gremio ferrocarrilero y a basar su identidad y su vida cotidiana junto con el vapor y los silbatos de las locomotoras; todo esto se refleja en que los principales monumentos de Oriental son locomotoras y la estación, además la fiesta principal se celebra el 7 de noviembre, día del ferrocarrilero.

De igual forma es importante mencionar el proceso de construcción del ferrocarril Puebla-Teziutlán, el cual se llevó a cabo por intereses económicos de los terratenientes y empresarios residentes en la perla de la Sierra y poblados circundantes como Tlatlauquitepec, Zacapoaxtla y Libres, por mencionar algunos. Con la finalidad de que estos terratenientes, cuyas propiedades se encontraban aislados de la movilidad y el comercio nacional, comunicaran sus haciendas, ranchos, comercios, minas y fábricas a la dinámica de movilidad que modificó la creación y construcción del Ferrocarril Oriental Mexicano, construyendo ramales particulares que se entroncaron al ramal principal, conectando así la Sierra norte de Puebla con la ciudad de México, Puebla, Veracruz, Xalapa y Acapulco. Hay precisar que la vía del ferrocarril Puebla a Oriental fue ancha y de Oriental a Teziutlán angosta.

Como ya se expuso el municipio de Oriental tiene un origen bastante singular, debido a que carece de un pasado novohispano y decimonónico, como un pueblo-localidad con una identidad propia, su origen se relaciona con la construcción de la estación del ferrocarril Oriental Mexicano, la cual posteriormente sería adquirida por el Ferrocarril Interoceánico.

Los pobladores se incorporaron al ferrocarril como principal medio laboral, el cual otorgaba diversas prestaciones que mejoraban la calidad de vida. Ya sea como peones de vía, garroteros, mecánicos, voceadores, maquinistas, taquilleros, entre otros, o en su defecto fuesen rancheros o hacendados que ocupaban los caminos de hierro de forma indirecta, como el principal medio para traer insumos, material y semillas para trabajar sus propiedades, incluso, comerciar sus mercancías en diversos mercados regionales.

También algunas mujeres emigraron con sus hijos debido a la carencia de un esposo, se convirtieron en jefas de familia. El ferrocarril Oriental les dio oportunidades de asentarse en la recién creada comunidad, y se enfrentaron a buscar medios laborales para sostener a su familia ya sea como: comerciantes, costureras, maestras, entre otros oficios. Por lo tanto, de manera indirecta quedaron ligadas al ferrocarril, como un centro de sociabilidad e intercambio comercial donde ofrecer sus productos y/o servicios.

Algunos de los hijos de estas mujeres ingresaron como trabajadores al ferrocarril, incluso algunos de ellos incursionaron en la política-local, como es el caso del presidente municipal Mariano Pérez Villegas en 1946. Por lo tanto, los diversos integrantes de la comunidad de Oriental organizaron su vida cotidiana, laboral, económica y cultural ligada al ferrocarril de una forma intrínseca, donde el ferrocarril se convierte en el andamiaje que cohesiona a la población y que pervive hasta la fecha en la memoria colectiva de los pobladores, ya sea de forma directa como trabajadores o indirecta como estas mujeres.

Este estudio radica en analizar desde otra perspectiva al gremio ferrocarrilero, puntualiza la conformación de la comunidad ferrocarrilera de Oriental. Se parte desde la llegada de los primeros pobladores y su asentamiento en la periferia de la estación, para que con el paso del tiempo la construcción de sus viviendas, la infraestructura para contar con los servicios básicos y la creación de instituciones locales fuese elevada de esta comunidad como un municipio adscrito a la ciudad de Libres, Ex distrito de San Juan de los Llanos, en 1917 por el gobernador Dr. Alfonso Cabrera Lobato.

Si bien puede afirmarse de manera general que los ferrocarriles transformaron el paisaje rural, allí donde había una ranchería surgió una estación, donde era un pueblo la estación fue un nuevo centro, las estaciones se convirtieron en centros comerciales y de sociabilidad.

Transformaron también la cultura de los habitantes. Oriental no fue una excepción, por el contrario se reafirmó.

Los ferrocarrileros fueron un sector laboral bastante importante, primero por su presencia numérica, después por su organización y lucha gremial, y más tarde sindical, debido a que lograron diversas prestaciones dentro de las diversas empresas que conformaban el sistema ferroviario nacional, así como también tierras para el reparto agrario efectivo para el campesinado. Estos aspectos generales de la lucha revolucionaria y la política constitucionalista, se aplicaron en la comunidad ferrocarrilera de Oriental.

La temporalidad de nuestro objeto de estudio está marcada por diversos acontecimientos coyunturales que modifican la diacronía de los procesos históricos de la historia de la nación: el gremio ferrocarrilero cambió su forma de trabajar porfiriana adaptándose a las políticas de los distintos gobiernos revolucionarios, aspectos que también influyeron en la migración de los primeros pobladores y dieron como resultado no sólo la fundación del pueblo ferrocarrilero, sino de la forma de vida de los orientalenses.

Para construir un andamiaje teórico y metodológico se leyeron a varios autores, sobre historia social, microhistoria, sobre el contexto nacional y regional, sobre historia de la región de Libres; se hizo una revisión historiográfica sobre todo lo escrito en materia de ferrocarriles y desde luego sobre Oriental y el ferrocarril de Oriental.

Cabe puntualizar que a lo largo de la investigación fue necesario definir varios conceptos, por lo cual se buscó bibliografía necesaria para darle el fundamento teórico a los argumentos y planteamientos que se presentan en esta investigación con la finalidad de analizar de una mejor manera nuestro objeto de estudio.

Fue amplia y exhaustiva la consulta de fuentes, para elaborar el estado de la cuestión, se realizó una recopilación bibliográfica bastante ardua en las principales bibliotecas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, material bibliográfico en línea extraído de los portales web de la Universidad Nacional Autónoma de México y de la Universidad Autónoma Nuevo León, para conformar un acervo documental de estudios sobre el ferrocarril.

Después de realizar la recopilación de fuentes bibliográficas se procedió a realizar el estado del arte o estado de la cuestión, como método para descartar los trabajos no adecuados para analizar el objeto de investigación. Dentro de los diversos materiales que conforman el estado del arte contamos con bibliografía del contexto, trabajos donde hablan de manera general sobre el proceso ferrocarrilero, historia regional y microhistoria que ayudan a reconstruir aspectos del poblado de Oriental, sobre todo el proceso de fundación, con enfoque social, cultural, económico entre otras perspectivas y metodologías, útiles para analizar nuestro objeto de estudio. Por la amplitud del balance se presenta más adelante en el capítulo 1, en el apartado el estado de la cuestión.

Los acervos documentales históricos que enriquecen la tesis se recopilaron en los siguientes archivos: Biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPCF), debido a la pandemia y el cierre del Archivo no fue posible consultar el Archivo Histórico, Mapoteca y Fototeca del CEDIF.

Entre las fuentes que se consultaron se trata de las siguientes: *Memoria de Fomento 1906-1907, Reseña Histórica 1900-1903, Reseña Histórica 1837-1894, Memoria de Fomento 1883-1885, Memoria de Fomento 1877-1882 y Memoria de Fomento 1883-1885*. Dentro de esta información se encuentran las propuestas de los proyectos ferroviarios, la conformación de las empresas y los inversionistas, el financiamiento privado o público, las cartas ferrocarrileras del trayecto, los materiales y trabajadores, así como el proceso de construcción y la explotación que tuvo el ramal al terminar su construcción.

De igual forma en el Archivo General del Estado de Puebla (AGEP) se consultaron fuentes como *Leyes y Decretos de 1876-1915* del gobierno estatal de Puebla, así como también algunas *Memorias* y *Reseñas Históricas* que permiten complementar la información del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).

En la Hemeroteca Digital Nacional (HDN), la Hemeroteca Juan N. Troncoso (HJNT), la Mapoteca Orozco y Berra (MOB) y la Mediateca del INAH, se consultaron algunos periódicos sobre el proceso de construcción del ramal Puebla-Teziutlán, así como también se recopilaron fotografías e información cartográfica sobre el ramal mencionado.

Se consultaron algunos expedientes del Archivo General de la Nación (AGN) que hablan sobre la empresa del Ferrocarril Oriental Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico, cotejando que la información que contienen es bastante similar a los informes que realizaron los ingenieros encargados ante la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria de México, que se consultaron en la Biblioteca Especializada del CEDIF.

En el Archivo del Congreso del Estado de Puebla (ACEP) tienen en su resguardo documental los *Diarios de Debate,* documentos que abundan en torno a la discusión del proyecto ferroviario en el estado de Puebla, concretamente sobre el ramal Puebla-Teziutlán, sin embargo su acceso es bastante complicado y burocrático, aunado al problema del cierre de este Archivo por la pandemia, decidí sólo dejarlo mencionado.

Al consultar el Archivo Municipal de Oriental (AMO) encontré algunos expedientes sobre el proceso de fundación que desarrolla la comunidad de Oriental para que sea elevado a pueblo, así como también el decreto de 1917 firmado por el Dr. Alfonso Cabrera Lobato donde se especifica las condiciones en las que vivía la población, los servicios que tenían, los nombramientos de los primeros regidores del cabildo municipal, las secciones que conforman al pueblo, la creación de las instituciones y servicios para la población, el proceso de construcción de las escuelas y el panteón municipal, así como censos desde 1917-1930.

La información obtenida de los Archivos Municipales de Libres, Puebla, México, San Salvador el Seco, Tlatlauquitepec, Zautla, Cuyoaco, Tehuacán y Xalapa, así como información de sus respectivas parroquias, como las actas de nacimiento, matrimonio y defunción de algunos de los primeros pobladores que se asentaron en 1917 en el pueblo Ferrocarrilero de Oriental, documentos que sirvieron para la construcción de las genealogías de las cuatro familias del estudio de caso.

Con respecto a la metodología de la investigación, se apoyó en la metodología de una investigación cualitativa sobre el ferrocarril, se efectuó una reconstrucción del proceso de construcción del ramal Puebla-Teziutlán del Ferrocarril Oriental Mexicano y sus inversionistas, el proceso de fundación del pueblo de Oriental y la construcción de la identidad ferrocarrilera. Por lo cual las fuentes antes mencionadas que se analizaron apoyan

la narrativa del texto histórico y la confirmación de la hipótesis. Así como también la metodología cuantitativa con la cual se elaboraron las tablas para analizar aspectos económicos, sociales y laborales de la población, para detallar quiénes eran los integrantes de las diferentes empresas ferroviarias que construyeron el ramal, así como para organizar la información sobre el número de hectáreas otorgadas a cada uno de los pobladores, igualmente obtener las profesiones u oficios que estas personas desempeñaban en Oriental; además de los primeros cabildos y demostrar que hubo ferrocarrileros que incursionaron en la política local, realizando mejoras para al pueblo y para el sector ferroviario.

Tuve la fortuna de entrevistar a descendientes de algunas de las familias fundadoras de Oriental, entre estas se encuentran la familia Villegas Huerta, Villegas Herrera y Rodríguez Hermoso. El instrumento que se aplicó fue la entrevista con preguntas abiertas, cuyo hilo conductor es el lugar del que migraron sus antepasados, su medio laboral, algunos aspectos de la vida cotidiana del pueblo donde hablaran de sus antepasados como protagonistas y, sobre todo, la relación que tuvo su familia con el ferrocarril de Oriental, ya sea de forma directa como principal medio laboral o indirecta como comerciantes que ocupaban el ramal del ferrocarril para traer insumos o transportar sus mercancías y comerciar en mercados regionales, con la ciudad de Puebla, la ciudad de México o algún otro estado de la República.

La reconstrucción de la historia de Oriental, ha sido un trabajo maravilloso, creativo, del que aprendí ampliamente, desde luego que mi empatía con el tema me ayudó mucho, pese a todo el esfuerzo que significó lograr conjuntar la información con la búsqueda de explicaciones. Por ello, la tesis debió ser más grande de lo planeado, y quedó distribuida en seis capítulos, estructurados de la siguiente manera:

Para el desarrollo de la tesis se partió de lo general a lo particular, con la finalidad de comprender cómo y cuándo se comenzaron a planear los diversos proyectos ferrocarrileros en México antes del Porfiriato para después describir el *boom ferroviario* y la política de apoyo a la inversión de Porfirio Díaz, esta información se condensa en el Capítulo I. “Los Ferrocarriles en México 1837-1911”. Habiendo comprendido el contexto nacional y el proceso de construcción de los diversos ramales ferroviarios se enfoca en la reconstrucción el proceso de construcción de los ramales Puebla-San Marcos y Villa de Libres y San

Marcos Teziutlán, a su vez se reflexiona en torno al desarrollo de construcción de la Estación Virreyes y posteriormente la Estación de Oriental, las reflexiones se encuentran en Capítulo II. “De la estación de bandera a la construcción de mampostería y primera clase del Ferrocarril Oriental 1880-1890”.

Era necesario retomar las investigaciones que abordan el Ferrocarril Interoceánico, debido a que a principios del S.XX esta empresa compra el ramal Puebla-Teziutlán, es a partir de esta adquisición y la edificación de la nueva estación de primera clase que comenzaron a congregarse diversos pobladores en territorios aledaños a la estación, y se convierte en un espacio de sociabilidad e intercambio comercial, esto se abordó en el Capítulo III. “El Ferrocarril Interoceánico y la elevación de la Estación del Ferrocarril Oriental, espacio de sociabilidad 1890-1917”. Una vez descrito el proceso de fundación en 1917 fue importante destacar la participación del gremio ferrocarrilero en el proceso de infraestructura y construcción de instituciones locales, todo esto se expone en el Capítulo IV. “El proceso de consolidación de instituciones y servicios, de pueblo a municipio libre 1917-1946”.

Además de trabajar, ¿qué más hacían los ferrocarrileros? Por ello era importante abordar el trabajo y el tiempo de ocio que vivían los rieleros durante las jornadas laborales en la Estación Ferrocarrilera de Oriental. Así como la construcción genealógica de cuatro familias fundadoras de la comunidad, la reconstrucción se encuentra en Capítulo V. “Trabajo, tiempo de ocio en Oriental y la llegada de las primeras familias” para finalizar con la añoranza del Ferrocarril y la Identidad Ferrocarrilera que hasta la actualidad caracteriza a Oriental, esto se planteó en el Capítulo VI titulado “La construcción de la Identidad Ferrocarrilera de Oriental”.

Uno de los mayores y especiales agradecimientos es a la Dra. Gloria A. Tirado Villegas, mi directora de tesis, una académica ejemplar, quien con sus conocimientos y apoyo enriqueció mi formación profesional, apoyándome de manera incondicional para la elaboración de esta tesis de licenciatura con sus consejos y observaciones. Ella me invitó a participar en diversos eventos académicos, ya en el equipo de logística siendo una experiencia fenomenal, así como también escuchar sus clases en el Colegio de Historia, las cuales fueron de mis mejores experiencias de aprendizaje. Sobre todo porque la Dra. Tirado es especialista en el tema, gracias a ello me recomendó bibliografía especializada en el

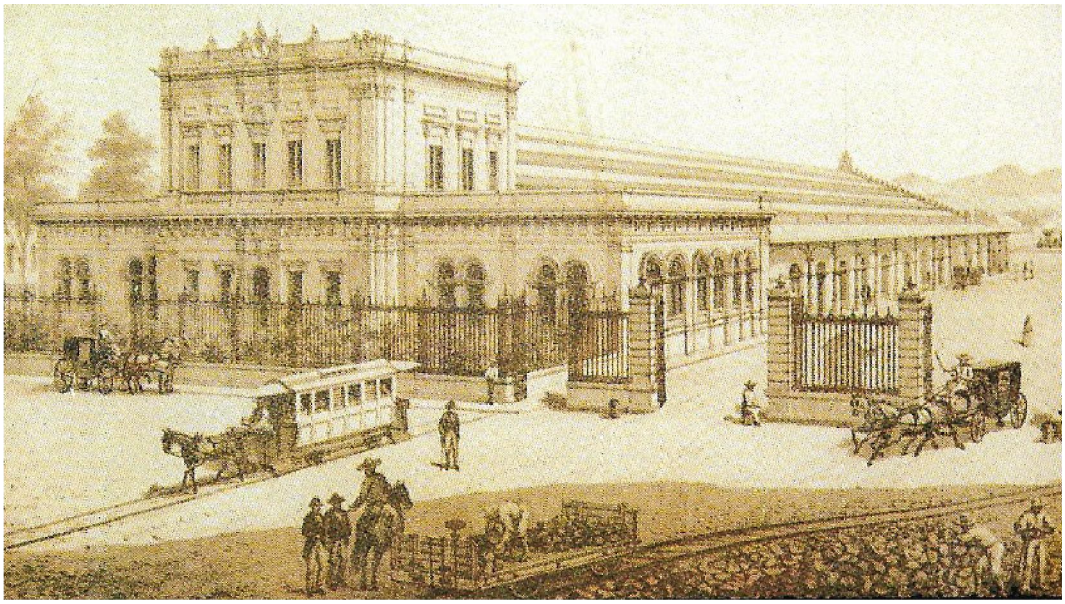
tema que aparece en el estado de la cuestión, incluso me prestó algunos libros. Trabajar con ella fue en tiempo record, pese a que el contacto fue virtual, pude captar sus observaciones.

No sobra decir que aspiro a que esta tesis contribuya al conocimiento de la hoy ciudad de Oriental, así como del gremio ferrocarrilero, un gremio muy querido y respetado, por tanto que sus principales lectores sean de este lugar ferrocarrilero. Espero que no sea una tesis guardada en el repositorio de la Biblioteca o del archivo, es decir que sea una historia viva. El tratamiento fue con un enfoque de la microhistoria, pero que contextualiza con lo nacional, nunca dejé de lado en cada capítulo lo que sucedía fronteras afuera ni de la estación, ni de Oriental.

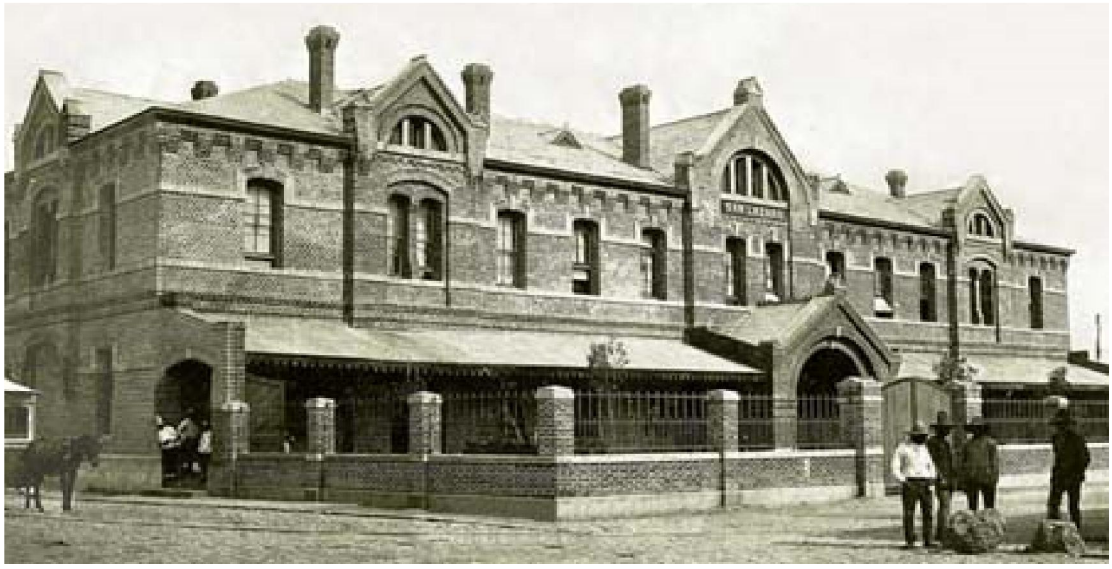
De igual forma debo un agradecimiento a mis lectoras Dra. Elva Rivera Gómez y Dra. Lidia Gómez García por sus observaciones y comentarios a la tesis, sus sugerencias han sido consideradas en esta tesis. Ambas fueron mis profesoras en el Colegio de Historia, a quienes estimo y aprecio mucho.

CAPÍTULO I.
LOS FERROCARRILES EN MÉXICO, 1837-1911

Antigua Estación del Ferrocarril Mexicano en Buenavista, Ciudad de México[6]



Antigua estación de ferrocarril de San Lázaro Ciudad de México, 1910[7]



[6]Ortiz, Sergio. *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*. Tomo I. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 193.

[7] "Estación de ferrocarril de San Lázaro ubicada en la calle de Rosario". *Mediateca INAH.* Consultado: el 22 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A12112

CAPÍTULO I.
LOS FERROCARRILES EN MÉXICO, 1837-1911

"El progreso material a que ha llegado la república, se hace manifiesto en el desarrollo de las múltiples industrias que diariamente se implantan en ella".[8]
Gral. Porfirio Díaz, Presidente de México, 1876-1910.

El ferrocarril, aquel gran titán de hierro que surcó la geografía mexicana, tiene su historia más allá del Porfiriato, es por ello que en los antecedentes abordaremos brevemente desde la creación de la locomotora, el primer viaje que se realizó en Inglaterra, el medio de transporte y la condiciones de los caminos en la Nueva España, así como los ferrocarriles y los proyectos ferrocarrileros que se fueron desarrollando a lo largo del México Independiente hasta finalizar el Porfiriato, y con ello incorporar al ferrocarril de nuestro objeto de estudio.

I. 1. Sobre la conceptualización y el estado de la cuestión

Empecé por leer *Los métodos de la historia: introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social* de Ciro Cardoso, claro, quería escribirla desde la historia social. Cardoso en su texto retoma el argumento de Lucien Febvre al mencionar que "la historia es una unidad, por lo cual la historia es absolutamente social". Fevbre continúa diciendo que la historia "es el estudio científicamente elaborado por las diversas actividades y de las diversas creaciones de los hombres en otros tiempos, captadas en su fecha, en el marco de sociedades extremadamente variadas y sin embargo, comparables unas con otras"[9].

Cardoso complementa su argumento con las observaciones de Marc Bloch, con unas de sus frases más conocidas: "El historiador debe estar allí donde está la carne humana"; Cardoso

[8] *Los presidentes de México ante la Nación*: informes, manifiestos y documentos de 1821 a 1966. Editado por la XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados. 5 tomos. México, Cámara de Diputados, 1966. Tomo 2. Informes y respuestas desde el 1 de abril de 1876 hasta el 4 de noviembre de 1911.
[9] Ciro Cardoso y Josep Fontana. *Los métodos de la historia: introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social*. Barcelona, España: Crítica, 1999, p. 289.

menciona que para la escuela de los *Annales* "el hombre y sus actividades creadoras son objeto de la historia, eje de las preocupaciones del historiador"[10].
Hay que tener en cuenta que la Escuela de los *Annales* replantea la forma de hacer historia, pasando de una historia política, una historia documental positivista, para plantear otra perspectiva y forma de realizar la investigación histórica, desde la historia de las mentalidades, la historia social y la geografía-histórica.

Cardoso retoma los planteamientos de Georges Duby sobre el entendimiento de la historia social, "La idea es embarcar la historia social en una ruta de convergencia de una historia de la civilización material y de una historia de la mentalidad colectiva"; aunado a lo anterior Duby plantea dos principios: el primero, "el hombre en sociedad constituye el objeto final de la investigación histórica"; el segundo, "ocuparse de descubrir, en el seno de una globalidad, las articulaciones verdaderas"[11]. Cardoso menciona que se deben plantear estas vinculaciones o articulaciones, es decir la complejidad, entre lo económico, lo político y lo mental[12].

Peter Burke en su texto *Historia y teoría social* complementa lo expuesto por Cardoso al mencionar que: "en Francia, la década de 1920 fue la de un movimiento por un nuevo tipo de historia […] La revista que fundaron Bloch y Febvre, criticaba despiadadamente a los historiadores tradicionales"[13]. Burke menciona que estos académicos se oponían al predominio de la historia política y aspiraban a sustituirla por la que llamaban "una historia más amplia y más humana"; una historia que incluyera todas las actividades humanas y que se preocupara menos de la narración del acontecimiento que del análisis de "estructuras" de la sociedad[14].

Peter Burke menciona que Febvre y Bloch querían que los historiadores aprendieran de las disciplinas cercanas[15]. Dentro de este aspecto podemos establecer una analogía con el

[10] *Ibídem*, p. 289.
[11] *Ibídem*, pp. 290-291.
[12] *Ibídem*, pp. 292-296.
[13] Burke, Peter. *Historia y teoría social*. México, DF: Instituto Mora, 2001, pp. 26-33.
[14] *Ibídem*, pp. 26-33
[15] *Ibídem*, pp. 26-33.

argumento expuesto por Cardoso sobre la vinculación de la complejidad, Burke menciona que la finalidad de Bloch y Febvre era ampliar la perspectiva multidisciplinar-metodológica de la disciplina histórica.

Por lo cual, entre los otros autores que nos ayudaron a darle el enfoque pertinente con disciplinas cercanas como lo propone Burke y la vinculación compleja que plantea Cardoso porque complementan nuestro análisis en la presente investigación. Por interés en lo que se quería estudiar se recurrió a los textos de *Introducción a la vida cotidiana* de Pilar Gonzalbo[16]*, Pueblo en Vilo. Microhistoria de San José de Gracia* de Luis González y González[17], *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica* de Carlos Cipolla[18], *Introducción al estudio de la historia* de Josep Fontana[19], entre otros que permitieron fundamentar nuestros argumentos y comprender a la colectividad ferrocarrilera de Oriental.

Miguel Cabrera en *De la historia social a la historia de lo social* concibe que la historia social: "se basa en una serie de supuestos teóricos característicos. El más básico de esos supuestos es el de que las relaciones entre los seres humanos están regidas por un mecanismo de funcionamiento y de cambio que es autónomo y objetivo. Para designar a esa entidad autónoma y objetiva que subyace a las acciones humanas, los historiadores sociales han empleado conceptos como los de sociedad, estructura social o, simplemente, lo social"[20].

Cabrera menciona que:

> Tales conceptos, aparte de designar una entidad que es considerada como real, implican la premisa de que la *sociedad* es algo cualitativamente distinto de la suma de las personas que la componen y del cúmulo de acciones que éstas emprenden. Ello significa que la realidad humana está compuesta de dos esferas separadas, aunque causalmente conectadas. La primera esfera se corresponde con los fenómenos materiales de dicha realidad y constituye la

[16] Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida cotidiana*. México, DF: Colegio de México, 2006.
[17] González, Luis. *Pueblo en Vilo. Microhistoria de San José de Gracia*. México, DF: Colegio de México, 1968.
[18] Cipolla, Carlos. *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*. España, Barcelona: Crítica, 1988; pp. 16-49.
[19] Fontana, Josep. *Introducción al estudio de la historia*. Barcelona, España: Crítica, 1999.
[20] Cabrera, Miguel. "De la historia social a la historia de lo social". *Ayer* 2. N.° 62 (2006): pp.165-192.

> estructura social propiamente dicha, por lo que posee las cualidades de autonomía y de objetividad atribuidas a ésta. La segunda esfera se corresponde con la subjetividad y las acciones significativas de las personas y con las instituciones que emanan de ellas[21].

En tanto Isabel Pérez-Villanueva en "El estudio histórico de los hechos sociales: características y tendencias principales", publicado en el *Cuaderno de Historia Contemporánea,* menciona que la práctica de la historia social ha confirmado un amplísimo horizonte de sus intereses: no sólo ha tendido con frecuencia a erigirse en la clave distintiva de un renovado conocimiento histórico voluntariamente distanciado de la predilección por lo político y por lo individual, dejando sentir de este modo su presencia en el conjunto de los planteamientos historiográficos, sino que también, más concretamente, ha ido adentrándose de forma progresiva en el estudio pormenorizado de determinados componentes de lo social[22].

Pérez-Villanueva puntualiza que se han ido gestando así, en el ámbito de la historia social varias direcciones investigadoras que han llegado a cobrar, en muchas ocasiones, personalidad propia definiendo ramas historiográficas cuyo avance, cada vez más especializado, propende a desprenderse de aquel marco genérico inicial y a construir vías autónomas[23]. Añade que tales son los casos, por ejemplo, de la demografía histórica, de la historia rural y la historia urbana, de la historia electoral, de la historia de las mentalidades, o de la historia cultural y la historia intelectual. Se trata de campos con grados de definición variables, con frecuentes relaciones entre sí y comprendiendo a menudo direcciones investigadoras que, a su vez, muestran una cierta diversidad, vinculados todos ellos, a la historia social y expresiva del muy vasto territorio en el que ésta se desenvuelve[24].

Para la presente investigación se utilizaron las definiciones de los cuatro autores, debido a que debaten sobre la conceptualización de la historia social, con la finalidad de integrar parte de su trabajo a nuestro objeto de estudio. Sobre todo para definir la historia social en

---

[21] *Ibídem*, pp.165-192.
[22] Pérez-Villanueva, Ivonne. "El estudio histórico de los hechos sociales: características y tendencias principales" En: *Cuaderno de Historia Contemporánea Madrid*, España: Crítica, 1991, pp. 125-158.
[23] *Ibídem*, pp. 125-158.
[24] *Ibídem*, pp. 125-158.

la construcción de la historia de la fundación de Oriental, teniendo como puntos focales el ferrocarril y la comunidad.

En esta investigación es importante el trabajo y debate que proponen Cardoso y Peter Burke, porque de igual forma que los otros dos autores, señalan la complejidad de la historia social. La historia del hombre en sociedades de las colectividades de los grupos sociales, conceptos que los autores de la historia social han estructurado y se adaptan a esta tesis.

Por lo cual esta investigación es una historia social de los ferrocarriles y ferrocarrileros, porque sí analiza a diversas colectividades que van relacionándose y tienen como punto focal el ferrocarril, desde los inversionistas en el aspecto político y económico regional, hasta los pobladores que de igual forma se integran en el aspecto de trabajo, político y económico local, así como en la parte mentalidad de su comunidad donde emerge una identidad ferrocarrilera.

Por lo tanto, es relevante definir ¿qué es la historia social y por qué nuestro trabajo de investigación tiene que ver con un aspecto de esta historia?, a pesar de que la historia es una unidad como lo plantean los autores, considero que servirá el debate y las definiciones del concepto de historia social para implementarlo en la historia social de Oriental, Puebla.

La otra categoría que apoya esta tesis es la de sociabilidad, se recurrió a William Chapman en *El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico* comienza por definir el concepto de sociabilidad, desde la definición que plantea la RAE, donde plantea que la sociabilidad es la "Cualidad de sociable."[25]Chapman puntualiza que para la historiografía contemporánea, basada especialmente en los estudios de Agulhon, define la sociabilidad como "la aptitud de los hombres para relacionarse en colectivos más o menos estables, más o menos numerosos, y a las formas, ámbitos y manifestaciones de vida colectiva que se estructuran con este objetivo".[26]Chapman menciona que Agulhon (1977) define el círculo

[25] Chapman, William. "El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico". *Investigación & Desarrollo*, Vol. 23, N°. 1, (Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia, enero-junio, 2015), pp. 1-37.
[26] *Ibídem*, pp. 1-37.

como "una asociación de hombres organizados para practicar una actividad desinteresada (no lucrativa) en común, o más aún para vivir en común la no actividad o el ocio[27].

Por lo tanto, el término de sociabilidad retomando a Chapman y conceptualizado por Agulhon podría aplicarse a nuestro objeto de estudio. Al abordar la elevación del pueblo ferrocarrilero como un colectivo, así como la estación como espacio de sociabilidad donde se podía vivir la no actividad y el ocio como parte de la otra perspectiva de la estación.

Bolívar Echeverría en su texto *Definición de la cultura* menciona la condición humana en su dimensión cultural como algo que se construye, se destruye y se restituye de manera permanente, algo que alcanza su consolidación en la vida cotidiana de los individuos y que adquiere una multiplicidad de formas a través de un proceso en el que los primeros construyen —fase de producción— bienes materiales o simbólicos que entretejen una forma concreta del proyecto humano[28].

Echeverría añade que la producción humana, que va desde las manifestaciones físicas hasta los procesos mentales, como las representaciones sociales e imaginarios, llega a una fase de consumo en la que los individuos interpretan, desarman y reintegran los productos en un nuevo contexto histórico[29]. Por lo cual, para este autor, la cultura no es conservación ni estancamiento, sino exactamente lo opuesto: un proceso de constante creación y transformación.

Miguel Alsina en su artículo "De la identidad cultural a las identidades culturales" define que la identidad cultural se basa en la pertenencia a un grupo (identidad) y la diferenciación del Otro (alteridad). Mediante este juego de la pertenencia y de la exclusión es como se construye la identidad cultural. De hecho, la función de la identidad cultural, es el de la diferenciación, de la construcción del Otro para poder ser[30].

Alsina diferencia la identidad de la cultura de la identidad cultural, la primera haría referencia a las características que se le podrían atribuir a una cultura determinada, mientras

[27] *Ibídem*, pp. 1-37.
[28] Echeverría, Bolívar. *Definición de la Cultura*. México, DF: F.C.E., 2013, pp. 17-23.
[29] *Ibídem*., p. 20.
[30] Alsina, Miguel, Gayá Catalina y Oller María Teresa. "De la identidad cultural a las identidades culturales". *Reflexiones. Revista Facultad de Ciencias Sociales Universidad de Costa Rica.* Vol. 57 Núm. 1, 1997, p. 7.

que la identidad cultural son las características que una persona o un colectivo se atribuye para sentirse partícipe de una cultura determinada[31].

Gilberto Giménez en *Teoría y análisis de la cultura* menciona que la identidad social es una representación social. Por lo cual estas representaciones sociales también implican la representación de sí mismo y de los grupos de pertenencia que definen la dimensión social de la identidad[32]. Se cuestiona ¿Qué es la identidad?, la define provisoriamente como la percepción colectiva de un "nosotros" relativamente homogéneo y estabilizado en el tiempo, a oposición a "los otros", en función del reconocimiento de caracteres, marcas y rasgos compartidos[33].

Por lo cual Giménez plantea que la memoria o identidades colectivas, remite frecuentemente a una problemática de las "raíces" o de los orígenes, asociada invariablemente a la idea de una tradición o una memoria. Regine Robin afirma: "Reencontrar la propia identidad es en primer término reencontrar un cuerpo, un pasado, una historia, una geografía, tiempos, lugares y también nombres propios"[34]

Giménez menciona que la memoria colectiva según Halbwachs es la que "tiene por soporte un grupo circunscrito en el espacio y el tiempo", por lo cual Hablbwachs pensaba ciertamente, siguiendo el argumento de Hernández, en cuanto a grupo como una colección relativamente autónoma –familia, iglesia, asociaciones, ciudad- dotada de una "conciencia colectiva" exterior y trascendente a los individuos en virtud de la fusión de las conciencias individuales[35].

Giménez advierte que Halbwachs distingue tantas clases de "memorias colectivas", como cuantos grupos sociales puedan discernirse en una determinada sociedad. En tanto Hernández añade que "la memoria colectiva es ciertamente una memoria de grupo bajo la condición de añadir que es una memoria articulada entre los miembros del grupo."[36]

---

[31] *Ibídem*., p. 9.
[32] Giménez, Gilberto. *Teoría y análisis de la cultura*. México: CONACULTA, 2005, p. 89.
[33] *Ibídem*, p. 90.
[34] *Ibídem*, pp. 96-97.
[35] *Ibídem*, p. 99.
[36] *Ibídem*, p. 99.

Giménez menciona que en términos de Fossaert la memoria colectiva es aquella que se constituye en y por el discurso social común, en el seno de redes sobre todo primarias, pero también secundarias, de sociabilidad que dan origen a la proliferación de grupo o de colectividades concretas fuertemente auto-identificadas y conscientes de su relativa estabilidad a través del tiempo[37].

Molano Lucía en la "Identidad cultural un concepto que evoluciona" sostiene que el concepto de identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores, creencias. Añade que la identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior[38].

Molano menciona que Gonzáles Varas define la identidad cultural de un pueblo, como: "estructura históricamente a través de múltiples aspectos en los que se plasma su cultura, como la lengua, instrumento de comunicación entre los miembros de una comunidad, las relaciones sociales, ritos y ceremonias propias, o los comportamientos colectivos, esto es, los sistemas de valores y creencias (...) Un rasgo propio de estos elementos de identidad cultural es su carácter inmaterial y anónimo, pues son producto de la colectividad".[39]

Con respecto al concepto de Identidad Cultural, consideré que las definiciones y el debate sobre cómo cada autor va desarrollando su postura teórica sobre la identidad, la cultura y la identidad cultural son relevantes para este trabajo, por lo cual retomé los argumentos de los autores mencionados para desarrollar el concepto de identidad ferrocarrilera.

Un libro que resultó crucial teórica y metodológicamente es de la historiadora Leticia Gamboa Ojeda, *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*[40] presenta una metodología que se puede aplicar al objeto de estudio, debido a que analiza la industria textilera en el municipio de Atlixco, concretamente en el poblado de Metepec, en éste desarrolla el concepto de *poblado textilero*: es una comunidad que se

[37] *Ibídem*, p. 100.
[38] Molano, Lucía. "Identidad cultural un concepto que evoluciona*". Opera N*°. 7 (): pp. 69-70.
[39] *Ibídem*, pp. 71-72.
[40] Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*. México, DF: F.C.E., 2001.

identifica con la industria textilera como principal medio laboral por lo que modifica y transforma la vida cotidiana de la comunidad.

La citada Gamboa conceptualiza el término *cabildo textilero*, es decir, algunos de los pobladores de la comunidad de Metepec que se desempeñaban como trabajadores textileros participaron activamente en la política local, ya sea como presidente municipal o regidores, gracias a su participación y sobre todo al conocimiento del gremio, dieron un apoyo a la comunidad con la que se sintieron identificados mejorando las condiciones sociales, culturales, políticas y laborales de su comunidad.

Este concepto fue retomado para nuestro objeto de estudio que analiza al gremio rielero, sólo se adaptó el concepto de Gamboa a la investigación. A través de la información documental del Archivo Municipal de Oriental se encuentran documentos de los primeros participantes del cabildo que se crea en 1917 y los sucesivos hasta 1942, sus integrantes como presidentes municipales y regidores son ferrocarrileros. Entonces, se tuvo como resultado el *cabildo ferrocarrilero* del pueblo de Oriental.

La misma Leticia Gamboa en *La Constancia Mexicana de la fábrica, sus empresarios y sus conflictos laborales hasta los años de la posrevolución*[41], analiza una de las fábricas textileras más importantes de la ciudad de Puebla, a pesar de que habla de muchos aspectos cruciales en torno a la fábrica, menciona la creación de la colonia Luz Obrera, una colonia de trabajadores del medio textilero que tuvieron como principal medio laboral la industrial textil.

Por su parte Gloria A. Tirado Villegas en su obra *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*[42] aborda la creación de un *barrio ferrocarrilero* en la ciudad de Puebla, menciona que el barrio de San Miguelito, a pesar de aparecer en fuentes documentales desde 1615, sufre una transformación significativa cuando se comienzan a construir las estaciones, desde la del Ferrocarril Mexicano, pero sobre todo con las estaciones del Ferrocarril Interoceánico entre 1868-1899 y del Mexicano del Sur, por lo que la dinámica

[41] Gamboa, Leticia. "La Constancia Mexicana de la fábrica, sus empresarios y sus conflictos laborales hasta los años de la posrevolución". *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, N°. 39, (enero-junio, 2004), pp. 93-112

[42] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla en el Porfiriato. Puebla, Pue: BUAP, 2007, pp. 203-236.

social y laboral tiene como punto focal el ferrocarril y las estaciones, debido a que trae una refundación del barrio y los pobladores se identifican por laborar en el ámbito rielero.

Aunado a lo anterior, la citada Gloria Tirado conceptualiza el término de un *barrio ferrocarrilero y un poblado ferrocarrilero*, lo define como una comunidad que se traza a partir de la estación del ferrocarril. La estación se vuelve un espacio de sociabilidad e intercambio comercial de la población, además de que las residencias de la población se construyeron cercanas a la estación y algunas contiguas a éstas paralelamente a lo largo de los rieles.

Arturo García en la presentación de su texto *Convertimos la lucha en patrimonio*[43], en el Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, expuso su concepto de *ciudades rieleras*, mencionó que son aquellas ciudades que nacen a partir del ferrocarril, dicho concepto considero se relaciona con lo expuesto por la citada Tirado; sin embargo el término que ella utiliza es más apropiado y está mejor conceptualizado, para la primera etapa de la historia de Oriental.

Consideré apoyarme en las autoras citadas, Gamboa y Tirado, así como la complementación de Arturo García, para argumentar que Oriental es un *poblado ferrocarrilero*, debido a que gracias a esta industria la migración de personas de poblados aledaños y las oportunidades laborales que ofreció la construcción de la estación, hicieron posible la conformación de una comunidad, de la misma manera que el Barrio de San Miguelito, la colonia Luz Obrera y Metepec, teniendo como principal factor la industria del ferrocarril el cual influyó en su cotidianidad e hizo posible una identificación de la población con este gremio.

Estos son los conceptos principales que retomé de las autoras y autor citado, con la finalidad de darle un fundamento a los argumentos expuestos en este trabajo de investigación. Así como los conceptos propuestos por Ciro Cardoso, Peter Burke, Miguel Cabrera, Isabel Pérez-Villanueva, William Chapman, Pilar Gonzalbo, Bolívar Echeverría, Gilberto Giménez y Lucia Molano sobre aspectos teóricos y conceptos sociales que nos permitan analizar nuestro objeto de estudio.

[43] García, Arturo. *Convertimos la lucha en patrimonio*. Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana, 2014.

I. 2. El estado de la Cuestión

Al momento de revisar qué se ha escrito en torno al tema encontré diversos textos en torno a la historia de los ferrocarriles, debido a que en las últimas dos décadas del S.XIX y a lo largo del S.XX el gremio estaba activo, el ferrocarril era un medio laboral bastante importante para la nación, por lo cual se realizaron diversas investigaciones para comprender el proceso de construcción de líneas férreas, la conformación de las empresas, los trayectos de las vías, el financiamiento-subvenciones, entre otros aspectos de la vida laboral y la conformación de un sistema ferroviario que pudiera conectar diversos lugares del territorio.

Destacando también estudios sobre la cotidianidad, aspectos culturales, sociales e incluso literarios. Las luchas y los movimientos sociales llamaron la atención también, como se conoce el gremio rielero participó en las luchas sociales en diversos momentos, la relativamente más reciente fue la de los años 50 y 60 para mejorar la vida de los trabajadores, surgió un movimiento ferrocarrilero con el estallido de las huelgas entre 1958-1959 con Demetrio Vallejo y Valentín Campa como líderes, cuyo objetivo sería beneficiar las condiciones laborales de los agremiados, líderes que fueron llevados a la cárcel de Lecumberri y luego en Santa Marta Acatitla, donde estuvieron poco más de once años.

Otras investigaciones se enfocan en aspectos económicos y el desarrollo del ferrocarril como sector industrial, principalmente sobre las líneas ferroviarias del ferrocarril Nacional Mexicano y el ferrocarril Central Mexicano, abarcando de manera muy general las demás líneas-ramales del sistema ferroviario nacional. Se mencionan los principales textos que nos pueden servir para el contexto, la metodología y construcción del marco teórico.

Entre las investigaciones más interesantes sobre los ferrocarriles se encuentran las de Sandra Kuntz, cuyo enfoque de análisis es principalmente económico. Una autora fundamental para comprender el ámbito ferrocarrilero, conocer diversos aspectos económicos, comerciales y laborales. Ha publicado varios libros que ayudan a conocer el contexto y los debates en torno al ferrocarril, así como también la metodología que ocupó para descubrir su objeto de estudio, entre los textos se encuentran los siguientes: *Empresa*

extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907[44]; *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950: del surgimiento tardío al decaimiento precoz*[45]; *Ferrocarriles y obras públicas*[46], *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*[47].

Las investigaciones sobre el Ferrocarril Interoceánico que consulté son las realizadas por Gloria A. Tirado Villegas, en su libro *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato* [48] plantea diversos aspectos fundamentales sobre el cambio del sistema de transporte, descubre varias líneas de ferrocarriles que en sus inicios fueron de vía angosta y jalados por mulas, después fueron adquiridas por la empresa inglesa el Interoceánico y al tiempo que las volvió una línea la transformó a vapor, su texto es desde la historia social pues se concentra en el análisis de los efectos sociales que provocó el ferrocarril en el Porfiriato. Aunado a lo anterior es de las pocas investigadoras que centran su investigación en el Ferrocarril Interoceánico. La importancia de revisar sus trabajos es que analiza el ramal principal del Interoceánico, y los cambios que fue teniendo la empresa al adquirir más tramos, da a conocer quiénes eran sus inversionistas, el capital que invirtieron, tramos construidos. Por ello se analizó la metodología de la autora citada, para aplicarla al objeto de estudio de esta investigación. Entre sus trabajos se encuentran los siguientes: *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos* (documental)[49]*; Las comunicaciones en el estado de Puebla: el Porfiriato*[50]; *Relatos del Interoceánico 1*[51]*, Relatos del Interoceánico 2*[52]*; Cultura obrera: el caso de los*

---

[44] Kuntz, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México, DF: Colegio de México, 1995.

[45] Kuntz, Sandra y Riguzzi, Paolo. Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950: del surgimiento tardío al decaimiento precoz. México, DF: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, 1996.

[46] Kuntz, Sandra y Connolly, Priscilla. *Ferrocarriles y obras públicas*. México, DF: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999.

[47] Kuntz, Sandra. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México, DF: El Colegio de México, 2015.

[48] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*. *Puebla en el Porfiriato*. Puebla, Pue: BUAP, 2007.

[49] Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos*, (Documental), Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero. Instituto de Ciencias de la BUAP. Diciembre, 1987.

[50] Tirado, Gloria. *Las comunicaciones en el estado de Puebla: el Porfiriato*. Puebla, Pue: BUAP, 1991.

[51] Tirado, Gloria. *Relatos del Interoceánico 1*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.

[52] Tirado, Gloria. *Relatos del Interoceánico 2*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.

ferrocarrileros: Puebla a principios de siglo[53]*; El ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros 1868-1910*[54]*; Entre la rienda y el volante: una crónica del transporte público urbano del Porfiriato a 1995*[55]*; La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*[56]; *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su pasado*[57]; "La vida en Puebla al finalizar el siglo XIX". *Enlaces*[58]; *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*[59]*; De la diligencia al motor de gasolina: el transporte en Puebla: Siglo XIX y principios de XX*[60]*; Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material with sketches, Puebla 1907*[61]; "Los ferrocarriles, ingreso a la modernidad"[62], en: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*.

La metodología de la historia regional, la microhistoria y la historia de la vida cotidiana son útiles a la investigación para reconstruir el proceso de fundación del pueblo ferrocarrilero de Oriental, por esta razón se seleccionaron los siguientes textos para analizar la metodología y la teoría que aplican los diversos autores para comprender su objeto de estudio, los cuales son los siguientes: *Vida social y cotidiana en la historia regional de México*[63], *Ixtacamaxtitlan, un lugar con historia*[64], *Puebla: historia de una identidad regional*[65]*, La Reforma Agraria en el Estado de Puebla (1917-1922)*[66], *Pueblo en Vilo*[67],

---

[53] Tirado, Gloria. *Cultura obrera: el caso de los ferrocarrileros: Puebla a principios de siglo*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.
[54] Tirado, Gloria. *El ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros 1868-1910*. Puebla, México, 1992.
[55] Tirado, Gloria. *Entre la rienda y el volante: una crónica del transporte público urbano del Porfiriato a 1995*. México, Puebla: Ayuntamiento Municipal de Puebla, 1996.
[56] Tirado, Gloria. *La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla, México. Asociación Periodística Síntesis, 1997.
[57] Tirado, Gloria y Márquez Porfirio. *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su pasado*. Puebla, México: Kirón-comunicación gráfica, 1997.
[58] Tirado, Gloria. "La vida en Puebla al finalizar el siglo XIX". Enlaces N°. 8, Nueva Época (Otoño-Invierno 2000). pp. 43-51.
[59] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla en el Porfiriato. Puebla, Pue: BUAP, 2007.
[60] Tirado, Gloria. *De la diligencia al motor de gasolina: el transporte en Puebla: Siglo XIX y principios de XX.* Puebla, Pue: BUAP, 2010.
[61] Tirado, Gloria. *Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material with sketches, Puebla 1907*. México, D.F.: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2013.
[62] Tirado, Gloria. "Los Ferrocarriles, ingreso a la modernidad". En: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*. Puebla, México: Investigaciones y publicaciones A.C, 2015, pp. 99-132.
[63] Altamirano, Graziella. *Vida social y cotidiana en la historia regional de México*. México, DF: Instituto Mora, 2001.
[64] Bonilla, René. *Ixtacamaxtitlan, un lugar con historia*. Puebla, Pue. Montiel y Soriano, 2013.
[65] Contreras, Carlos y Miguel, Cuenya. *Puebla: historia de una identidad regional*. Puebla, Pue: BUAP, 2012.
[66] Walker, Oscar. "La Reforma Agraria en el Estado de Puebla (1917-1922)". Tesis de licenciatura. Puebla, México: BUAP, 1987.
[67] González, Luis. *Pueblo en Vilo*. *Microhistoria de San José de Gracia*. México, DF: Colegio de México, 1968.

Otra invitación a la Microhistoria[68], *Todo es historia*[69]; *Historia regional: Perfil Socioeconómico de México*[70], *Chignahuapan: Voces y miradas de su historia*[71], *Historia Regional de Puebla*[72], *Historia regional de la Revolución mexicana: la provincia entre 1910-1929*[73] e *Introducción a la vida cotidiana*[74].

Al consultar la tesiteca de la coordinación del Colegio de Historia, se encontraron las siguientes tesis: *Construcción de ferrocarriles en el Estado de Puebla 1865-1895: compras, servidumbres y expropiaciones de terrenos para el derecho de paso de las líneas férreas*[75], *Del Ferrocarril al autotransporte en Puebla 1947-1970)*[76], *La vida cotidiana de los ferrocarrileros del barrio de San Miguel. 1940-1952*[77], *y Deuda y ruptura de los ferrocarrileros nacionales mexicanos. 1908- 1925*[78]. En estas investigaciones se puede ver conocer su metodología y cómo abordaban abordaron su objeto de estudio para aplicar ciertos métodos a mi investigación, y sobre todo, obtener un panorama de lo abordado.

La finalidad de consultar la tesiteca del Colegio de Historia era buscar qué tipo de investigaciones se han hecho en torno al Ferrocarril Interoceánico, una de esas analiza otro ramal que adquirió posteriormente el Ferrocarril Interoceánico, la tesis se titula *El ferrocarril de San Martín Texmelucan. Algunos de sus efectos económicos y sociales en el Porfiriato*[79]. La autora Lucía Garrido Salazar estudia la importancia de la construcción y los cambios que provocó el ferrocarril en el poblado de San Martín Texmelucan, esto es

---

[68] González, Luis. *Otra invitación a la microhistoria*. México, DF: F.C.E., 1997.
[69] González, Luis. *Todo es Historia*. México, D.F.: Cal y Arena, 1989.
[70] Herrera, Graciela. *Historia regional: Perfil socioeconómico de México*. México, DF: Limusa, 2001.
[71] Kuri, Ramón. *Chignahuapan: Voces y miradas de su historia*. Puebla, Chignahuapan: Dirección de Fomento Editorial BUAP, 1996
[72] Vélez, Roberto. *Historia Regional de Puebla*. Puebla, México: BUAP, 1983.
[73] Wasserman, Marck. *Historia regional de la Revolución mexicana: la provincia entre 1910-1929*. México, DF: CONACULTA, 1996.
[74] Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida cotidiana*. México, DF: Colegio de México, 2006.
[75] Mirto, Felipe. "Construcción de ferrocarriles en el Estado de Puebla 1865-1895: compras, servidumbres y expropiaciones de terrenos para el derecho de paso de las líneas férreas", tesis de licenciatura. Puebla, México: BUAP, 1999.
[76] Ramos, Verónica. "Del ferrocarril al autotransporte en Puebla 1947-1970", tesis de licenciatura. Puebla, Pue. BUAP, 2010.
[77] Cortés, Rogelio. "La vida cotidiana de los ferrocarrileros del barrio de San Miguel. 1940-1952", tesis de licenciatura. Puebla, Pue: BUAP, 2003.
[78] Mejía, Moisés. "Deuda y ruptura de los ferrocarrileros nacionales mexicanos. 1908- 1925", tesis de licenciatura. Puebla, Pue: BUAP, 2006.
[79] Salazar, Lucia. "El ferrocarril de San Martín Texmelucan. Algunos de sus efectos económicos y sociales en el Porfiriato", tesis de licenciatura. Puebla, Pue: BUAP, 1994.

importante debido a que podemos ver en otra comunidad que tiene un cuyo pasado de fundación es más antiguo y cómo se fue integrando el ramal en el poblado.

Con respecto a la revisión de la literatura en torno a diversos aspectos del ferrocarril, para contextualizar al gremio en el Porfiriato y la Revolución Mexicana, se identificaron diversos textos que nos permiten conocer el proceso de construcción y trazado de los caminos de hierro en otros estados de la república, como proyectos regionales cuyos ramales se entroncaron a las líneas principales. Entre los textos se encontraron los siguientes: *La construcción de los ferrocarriles en México: una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*[80]*; Ferrocarriles de México: reseña histórica- reglamentos (siglo XIX)*[81]; *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*[82]*; Regiones y ferrocarriles en la Oaxaca porfirista*[83]*; Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos*[84]; *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento contra desarrollo*[85]; *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, II Crecimiento y desarrollo*[86]; *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*[87]; *Historia del Ferrocarril Central Mexicano*[88]; *VII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*[89]; *Convertimos la lucha en patrimonio*[90]*; La Historia de un Tren*[91]; *Trabajo*

[80]Aguayo, Fernando, Javier Ortega e Isabel Bonilla. *La construcción de los ferrocarriles en México: una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015.
[81]Bracamontes, Luis. *Ferrocarriles de México: reseña histórica- reglamentos (siglo XIX)*. México, D. F.: Secretaría de Obras Públicas, 1976.
[82] Carregha, Luz. *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*. México, D.F.: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2014.
[83]Chassen, Francie. *Regiones y ferrocarriles en la Oaxaca porfirista*. Oaxaca: Carteles, 1990.
[84]Crespo, Carlos. *Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos*. México, DF: Limusa, 2007.
[85]Coatsworth, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. México, DF: Ediciones Era, S.A, 1984.
[86] Coatsworth, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, II Crecimiento y desarrollo*. México, DF: SEP, 1976.
[87] Cuellar, Alfredo. *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*. México, DF: Universidad Nacional Autónoma de México, 1935.
[88] De la Torre, Juan. *Historia del Ferrocarril Central Mexicano*. México D.F.: Hospital Real, 1888.
[89] Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. *VII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. San Luis Potosí, México. CONACULTA, 2004.
[90] García, Arturo. *Convertimos la lucha en patrimonio*. Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana, 2014.
[91] González, Concepción. *La historia de un Tren*. Puebla, México: Estado Libre y Soberano de Puebla, 1997.

y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950[92]*; En los ferrocarriles: Juan Rulfo*[93]*; La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México; Gustavo López Pardo*[94]*; La economía mexicana y los ferrocarriles (1910-1920)*[95]; *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*[96]; *A los ferrocarriles nacionales se los llevó el tren*[97]; *El Tren pasa primero*[98]; *Entre herraduras y rieles la inmersión de Xalapa en el mundo ferroviario decimonónico*[99]; *Ferrocarriles Nacionales de México: nueva terminal de Puebla. Unidad técnica, mejoramiento de los servicios, modernidad y confort*[100]*; Antecedentes Históricos del Ferrocarril*[101]; *El patrimonio ferroviario mexicano, fruto de la ingeniería civil*[102]; *El Ferrocarril como parte del patrimonio industrial mexicano*[103]*; Los ferrocarriles y el general Manuel González: necesidad, negocios y política*[104]*; Los ferrocarriles de México, 1837-1987*[105]*; Ferrocarriles*[106] *y Entre rieles y vapor transcurre la vida: el patrimonio cultural ferrocarrilero de México*[107]. Todos estos trabajos ayudaron a comprender desde diversas perspectivas la historia de los ferrocarriles.

---

[92] Guajardo, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
[93] Jiménez, Victor; Tibol, Raquel, Millán, Paulina y Vital, Alberto. *En los ferrocarriles: Juan Rulfo*. México, DF: Universidad Nacional Autónoma de México, Fundación Juan Rulfo, 2014.
[94]López, Gustavo. *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México; Gustavo López Pardo.* México, DF: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1997.
[95]Mata, Víctor. *La economía mexicana y los ferrocarriles (1910-1920)*. Puebla, México: Secretaría de Cultura, 1999.
[96]Ortiz, Sergio. *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
[97] Padilla, Jesús. *A los ferrocarriles nacionales se los llevó el tren*. México, DF: Editores de Comunicación, 1979.
[98] Poniatowska, Elena. *El Tren pasa primero*. México, D.F.: Santillana, 2008. (Novela Histórica).
[99] Sesma, David. *Entre herraduras y rieles la inmersión de Xalapa en el mundo ferroviario decimonónico*. Puebla, Pue: BUAP, 2009.
[100] (S/A). *Ferrocarriles nacionales de México: nueva terminal de Puebla. unidad técnica, mejoramiento de los servicios, modernidad y confort.* México, DF, (S/d).
[101] (S/A). *Antecedentes Históricos del Ferrocarril*.
[102] (S/A). *El Patrimonio Ferroviario Mexicano, fruto de la ingeniería civil.*
[103] (S/A). *El Ferrocarril como parte del patrimonio industrial mexicano*.
[104] Valenzuela, José. *Los ferrocarriles y el general Manuel González: necesidad, negocios y política*. México, DF: Biblioteca Francisco Xavier Clavijero, IBERO, 1994.
[105] Urías, Beatriz. *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
[106] Villafuerte, Carlos. *Ferrocarriles*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1959.
[107] Thierry, Frederick. *Entre rieles y vapor transcurre la vida: el patrimonio cultural ferrocarrilero de México.* Puebla, México: BUAP, 1998.

Dentro de los libros antiguos que custodia la Benemérita Universidad, se encontraron diversos textos, en la Biblioteca Histórica "José María Lafragua", se localizaron los que abordan la planificación de los proyectos ferroviarios, los inversionistas, la consolidación de las empresas constructoras, las subvenciones que tenían estos proyectos del gobierno federal, los destinos y también el debate de la viabilidad, se encuentran los siguientes: *Atlas. Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes, ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación. Obra redactada por orden del Ministerio de Fomento*[108]; *Ferrocarril interoceánico / discurso pronunciado por el Señor Don Gabriel Mancera... en la sesión del 19 de Noviembre de 1872*[109]*; Nociones prácticas sobre caminos de fierro*[110]; *Resumen de las cuestiones relativas al Ferrocarril Interoceánico y estado actual que guarda el negocio*[111]*; El ferrocarril interoceánico: últimas comunicaciones cambiadas entre el señor Ministro de Fomento y el concesionario; segunda parte del folleto publicado recientemente con el título de: actual estado del asunto del ferrocarril Interoceánico*[112]; *Álbum de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1891*[113]*; Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana, algunos comentarios relativos al ancho de las vías férreas y noticias de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte América y el Canadá*[114]*; Guía General Descriptiva de la República Mexicana: Historia Geografía y*

[108] Almazán, Pascual. *Atlas, Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes, ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación. Obra redactada por orden del Ministerio de Fomento.* México, DF: Imprenta Literaria, 1865.

[109] Mancera, Gabriel. *Ferrocarril interoceánico / discurso pronunciado por el Señor Don Gabriel Mancera... en la sesión del 19 de Noviembre de 1872*. México, DF: Imprenta de N. Chávez, 1872.

[110] Méndez, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*. México, D.F.: Agustín Masse Editor, 1864.

[111] Rosecrans, William. *Resumen de las cuestiones relativas al ferrocarril interoceánico y estado actual que guarda el negocio*. México: Imprenta Escalante, 1873.

[112]Secretaría de Fomento. *El ferrocarril interoceánico: últimas comunicaciones cambiadas entre el señor Ministro de Fomento y el concesionario; segunda parte del folleto publicado recientemente con el título de: actual estado del asunto del ferrocarril interoceánico*. México, DF: Imprenta Mariano de José Fernández de Lara, 1873.

[113] Secretaría de Obras Públicas. *Álbum de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1891*. México, D.F.: Palacio Nacional, 1893.

[114] Téllez, Mariano. *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana, algunos comentarios relativos al ancho de las vías férreas y noticias de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte América y el Canadá*. México, DF: Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906.

Estadística[115]; *Ferrocarriles Nacionales, México (Leyes, Decretos, etc.). Código de reglas a que se sujetan las condiciones de los carros de carga y coches de pasajeros, así como sus condiciones para el intercambio de tráfico adoptado por la asociación de ferrocarriles americanos, Departamento de Operación y Conservación, División Mecánica*[116].

Guardan una gran riqueza ya que muchos de estos textos fueron publicados en el Porfiriato, en estos encontramos los debates de los proyectos, la conformación de las empresas, los ingenieros constructores, los trayectos, la construcción de estaciones de paso o estaciones de primera clase, los contratiempos que tuvieron las empresas para adaptar el trazo a la geografía local.

Además de los informes que entregaban los ingenieros al Ministerio de Fomento, sobre el proceso de construcción, detallando los tramos construidos, el material utilizado desde máquinas, tornillos, rieles y personal. Así como los diversos cambios de estos proyectos para la historia ferrocarrilera, el proceso de mexicanización que exigían los agremiados, de tener las mismas oportunidades que los extranjeros, pues ellos obtenían los altos puestos, los cuales en su mayoría eran extranjeros ingleses y estadounidenses.

La revisión de la literatura sobre nuestro objeto de estudio, la estación del Ferrocarril Oriental Mexicano, no es abundante, se retoma lo escrito e investigado desde diversos enfoques y problemáticas. Entre los trabajos encontrados resalta *Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una historia gráfica*[117], esta tesis recupera diversas fotografías de diversos fondos privados de trabajadores de la estación de Oriental, así como el proceso de trabajo que sufre el ámbito ferrocarrilero cuando se cambia del vapor al diésel. Este trabajo ayudó a la investigación debido a que se puede conocer su metodología y algunos datos a los que se refiere la autora, sobre la vida cotidiana y laboral, las entrevistas que hizo fueron enriquecedoras para entender el tipo de trabajo según la

---

[115] Figueroa, F. *Guía General Descriptiva de la República Mexicana: Historia Geografía y Estadística*. México D.F.: Bailén, 1899.

[116] Ferrocarriles Nacionales de México, Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria. *Ferrocarriles Nacionales, México (Leyes, Decretos, etc.). Código de reglas a que se sujetan las condiciones de los carros de carga y coches de pasajeros, así como sus condiciones para el intercambio de tráfico adoptado por la asociación de ferrocarriles americanos, Departamento de Operación y Conservación, División Mecánica*. México, DF. Ferrocarriles Nacionales de México, 1944.

[117] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una Historia Gráfica", tesis de licenciatura. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2005.

especialidad. Se trata de una tesis excelentemente lograda y novedosa para el momento en que se presentó, cuando la imagen no era reconocida como fuente y la combinación con la historia oral le dio un sustento.

Los demás trabajos giran desde un enfoque económico, tratan de reconstruir la importancia de la estación ferrocarrilera de Oriental como un centro de intercambio comercial regional, además de analizar a las principales causas para construir un ramal en la región, se trata de artículos: *"*La formación de mercado interno en Puebla a principios de siglo XX y el Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista*". En: Memorias del tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*[118], "El Proyecto Ferrocarrilero Porfirista en la Sierra Nororiental de Puebla"[119], en: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos* e "Impactos del ramal Oriental-Teziutlán. El ferrocarril y la formación de mercados internos en Puebla a principios del siglo XX", en *Enlaces*[120].

Y dos trabajos, muy breve del cronista Arturo Córdova Durana donde destaca la importancia de la estación en la historia ferroviaria, el más reciente de sus artículos titulado "El pueblo ferrocarrilero de Oriental" donde destaca los hechos más relevantes de la estación[121]. El otro es "Un camino entre la niebla: El ramal de Oriental a Teziutlán" publicado por el periódico *La Locomotiva*[122]*,* resalta la nostalgia que perdura en el imaginario colectivo de la población de Oriental sobre la importancia que tuvo la construcción del ferrocarril Oriental-Teziutlán y cómo modifico la vida de la población.

Así como las investigaciones con enfoque patrimonial como es el caso de la tesis de maestría "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental, Puebla. Un estudio histórico,

---

[118] Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. *"*La formación de mercados interno en Puebla a principios de siglo XX y el Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista*". En: Memorias del tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México. MNFM, 1996, pp. 149-159.

[119] González Concepción. "El Proyecto Ferrocarrilero Porfirista en la Sierra Nororiental de Puebla". En: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*. Puebla, México: Investigaciones y publicaciones A.C, 2015, pp. 195-222.

[120] Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. "Impactos del ramal Oriental-Teziutlán. El ferrocarril y la formación de mercados internos en Puebla a principios del siglo XX". *Enlaces*. N°. 7 (Otoño-Invierno, 2000), pp. 33-40.

[121] Córdova, Arturo. "El Pueblo Ferrocarrilero de Oriental". *Poblanidades Revista de Cultura y Sociedad del Estado de Puebla*. Año 1, Núm. 1. Puebla, México: Secretaría de Cultura del Estado de Puebla, (septiembre-2020), pp. 21-24.

[122] (S/A). "Un camino entre la niebla: El ramal de Oriental a Teziutlán". *La Locomotiva*, Gaceta del Museo Nacional de los Ferrocarriles. Nueva Época N°. 1. (Noviembre 1996), p. 1.

arquitectónico y urbano del asentamiento, para su conservación"[123] de Delia Domínguez y "El imaginario ferrocarrilero y la conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes… Oriental, Puebla"[124] de la Mtra. Elisa Vera, ambas tesis plantean proyectos de conservación muy interesantes sobre la estación, no profundizan en la historia de la comunidad.

Como he mencionado en líneas anteriores los trabajos encontrados sobre la Estación del Ferrocarril Oriental destacan análisis económicos, patrimoniales, breves reconstrucciones de la fundación, así como de añoranzas por el ferrocarril, aunque insisto ninguna investigación profundiza más allá de la edificación de la Estación del Ferrocarril. En ese marco historiográfico esta investigación contiene varias aportaciones, no trata de analizar a la Estación del Ferrocarril Oriental aislada de la comunidad, sino comprender el proceso de fundación, las migraciones, quiénes y cómo llegaron, la edificación de instituciones, infraestructura de servicios, para finalizar con la construcción de una identidad local ferrocarrilera, por lo cual se planteó una perspectiva compleja donde la Estación del Ferrocarril de Oriental y la comunidad estuvieran intrínsecamente relacionadas.

Para comprender las migraciones y la conformación de una localidad, se leyó "Empresas familiares porfirianas en la industria textil de Puebla en el mercado nacional y el Atlántico, 1877-1895"[125] de Mayra Gabriela Toxqui Furlong Reinhard Liehr En: Kuntz, Sandra. *Estudios sobre la historia económica de México. Desde la época de la Independencia hasta la primera globalización* aborda las empresas familiares y familias con lustre e importancia en la economía local, se retoma su metodología para analizar a dos de las familias más importantes que invierten en el ferrocarril para conectar sus empresas y haciendas al ramal principal: el caso de Vicenzo Lombardo Catti, ubicado en Teziutlán y la familia Pérez-Rivero Maurer propietarios de la hacienda Virreyes, de donde se desprendió la propiedad, para el reparto agrario, donde se fundó Oriental.

---

[123] Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental, Puebla. Un estudio histórico, arquitectónico y urbano del asentamiento, para su conservación", tesis de maestría. Puebla, México: UPAEP, 2001.

[124] Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015.

[125] Toxqui, Mayra y Liehr, Reinhard. "Empresas Familiares porfirianas en la industria textil de Puebla en el mercado nacional y el Atlántico 1877-1895" En: Kuntz, Sandra. *Estudios sobre la historia Económica de México. Desde la época de la Independencia hasta la primera globalización*. Madrid, España: IBERO; 2013, pp. 171-204.

Se retomó la metodología que plantea Guillermo Davison en *Herramientas de investigación social: Guía práctica del método genealógico*[126] para realizar las genealogías de las cuatro familias del estudio de caso: Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque.

El proceso al que se enfrentó el gremio ferrocarrilero después del Porfiriato, cuando se dio la lucha armada de la Revolución Mexicana, rompió con el proceso de casi treinta años que tenía el gremio de haberse constituido y con la llegada de los gobiernos revolucionarios y su política social afectó a los ferrocarrileros, entre los trabajos consultados que abordan este proceso se encuentran *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*[127], trabajo fundamental porque nos plantea el gremio ferrocarrilero desde los primeros proyectos que se fueron dando a principios del S.XIX hasta la década de los 60 del S. XX. Otro texto fundamental para conocer cómo se encontraban los trabajadores es *Los ferrocarrileros en el escenario de la Revolución Mexicana*[128], donde el autor desarrolla los aspectos más importantes de la participación de los ferrocarrileros en la lucha armada y cómo muchos de los rieleros se volvieron generales revolucionarios.

Para finalizar sólo para complementar aspectos de los gobiernos emanados de la revolución es importante mencionar al ideólogo poblano de la revolución don Luis Cabrera Lobato, con la obra *Luis Cabrera, hombre de todos los tiempos*[129], donde se conocen los principales aspectos de la vida del personaje y la política en el gobierno de Carranza, el motivo es ver cómo se aplicó la política revolucionara en 1917, debido a que su hermano el Dr. Alfonso Cabrera Lobato era gobernador de Puebla y él fue quien elevó a pueblo la estación ferrocarrilera de Oriental en 1917.

[126] Davison, Guillermo. (2006). *Herramientas de investigación social: Guía práctica del método genealógico*. México DF: Universidad Iberoamericana;
[127] Gorostiza, Francisco. *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*. México, DF: Siglo XXI Editores, 2010.
[128] Márquez, Gonzalo. *Los Ferrocarrileros en el escenario de la Revolución Mexicana*. Puebla, México: SEP.
[129] Meyer, Eugenia. *Luis Cabrera, hombre de todos los tiempos*. México, DF: UNAM, 1987.

I. 3. La invención de la locomotora y las primeras vías férreas 1803-1876

La Revolución Industrial Inglesa del S.VIII acontecimiento coyuntural que modificó la sociedad debido a que se realizaron diversas invenciones tecnológicas y científicas. Una de estas nuevas invenciones afectó el medio de transporte terrestre que hasta ese momento era utilizado, por uno más rápido y funcional para las demandas sociales y económicas del contexto la máquina de vapor fue el invento revolucionario que se construyó y que posteriormente se utilizó para el transporte, creando así la locomotora de vapor.

Cuando la locomotora de vapor comienza a ser parte de la vida cotidiana modifica a la sociedad del S.XVIII en Inglaterra y Francia. En el texto titulado *La Locomotora Inventos: Extensión de los sentidos* mencionan que al inicio fueron carriles de madera y hierro a lo largo del camino, utilizado por vagones cuyas ruedas de metal se adjuntaban a los rieles[130]. Este sería el antecedente más antiguo de los caminos de hierro, la intención era modificar y crear un sistema de locomoción distinto al de los caballos.

Por lo tanto, las vías férreas existieron mucho antes que los vagones de tren y las locomotoras. Éstos en su conjunto ya se usaban antes de que existiera lo que en el S.XIX se le denominó el "ferrocarril"[131]. Lo que dio un giro total a la historia fue el invento de la locomotora de vapor y el primer tramo donde se utilizó fue el siguiente: El ingeniero de minas Richard Trevithick, el 21 de febrero de 1804 hizo circular cinco vagones cargados con setenta hombres y 10 toneladas de acero. Avanzó 15 kilómetros a 8 km por hora, arrastrado por la locomotora de 1803[132].

El ingenio de Richard Trevithick y la aplicación en su mina sería la primera implementación de la locomotora de vapor en el arrastre de mercancías, e inclusive de personas, debido a que también se trasladaban sus trabajadores, un gran logro que pronto obtuvo el reconocimiento de la sociedad inglesa para ampliar e integrar ese nuevo invento a su cotidianidad e ir modificando el transporte terrestre.

[130] (S/A). *La Locomotora Inventos: Extensión de los sentidos.* Panamá: Planeta, p. 7.
[131] *Ibídem*, p. 7.
[132] *Ibídem*, p. 7.

Con este avance, en 1825 se inauguró la primera vía férrea pública del mundo, la línea Stockton-Darlington, en Inglaterra, fue creada y dirigida por George Stephenson, dio servicio regular al transporte de mercancías y en ciertas ocasiones usaba fuerza extra de caballos[133]. La primera vía de pasajeros fue la de Liverpool-Manchester, inaugurada en 1830[134].

A pesar de que en Inglaterra y el resto de Europa se comenzó a implementar este medio de transporte en sus sociedades, para la nueva nación mexicana tardaría bastante en llegar esta innovación tecnológica que conectaría las principales ciudades de la nación, hasta muy avanzado el S.XIX.

En primera instancia debido a la crisis que sufrió el virreinato México por conflicto bélico para lograr su independencia, el cual duró 11 largos años, tiempo en el cual la industria y los comercios fueron afectados significativamente. Además de la constante lucha entre las diversas facciones políticas por implementar su proyecto de nación.

Es importante señalar cuál era el tipo de transporte que se utilizaba en la colonia, así como también mencionar brevemente las condiciones en las cuales se encontraban los caminos que eran utilizados por la sociedad colonial.

Gloria A. Tirado Villegas menciona en su texto *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico* que los principales medios de transporte respondían a la diversificación de las castas de la sociedad colonial, estos medios eran los siguientes: en diligencia o carruajes, en litera, a lomo de caballo o burro y a pie[135].

La autora citada realizó una descripción de los carros mexicanos que se utilizaban durante el periodo de la colonia, se retoma sus líneas:

> El carro mexicano, una singular carreta tirada hasta por dieciséis mulas, era utilizado en el camino México-Veracruz, pero mucho más en el norte de la república. Estos carros rodantes construidos con tablaje pesado y reforzados con picas y abrazaderas,

[133] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*. (México, DF: Siglo XXI Editores, 1966), p. 15.
[134] (S/A). *La Locomotora Inventos: Extensión de los sentidos.* (Panamá: Planeta), p. 7.
[135] Tirado Villegas, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico*. *Puebla en el Porfiriato*. (Puebla, Pue: BUAP, 2007), p. 52.

podían servir como casamatas rodantes para protegerse de los indios. En el norte, este tipo de carretas conformaban caravanas hasta de treinta a ochenta vehículos y eran usadas para el transporte de los productos de minas[136].

En nuestro imaginario hay que plantear que a lo largo de estos caminos, transitaban las carretas mencionadas, sin embargo, como menciona. Tirado el camino México-Veracruz se convirtió en un camino de arrieros y mulas, los asaltos se presentaban continuamente debido a la crisis económica que se vivió durante y después de la lucha por la Independencia[137], sobre todo los conflictos políticos posteriores entre las diversas facciones por implementar un proyecto de nación, conflictos que imposibilitaban tener una estabilidad política-social para la inversión económica y el desarrollo social.

Aunado a lo anterior, a las malas condiciones de los caminos, y con respecto a los asaltos, Manuel Payno en su texto *Los Bandidos de Río Frío*, hace referencia al pillaje y el robo que sufrió don Manuel de Escandón, propietario del negocio de las diligencias que transitaban de México a Veracruz y futuro inversionista del *Ferrocarril Mexicano*[138].

Sandra Kuntz menciona en *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* que hay una suma de factores internos y externos que afectaron a México y por lo cual llegó retrasado a la era del ferrocarril que a partir de la década de 1830 transformó al mundo occidental[139].

Kuntz expone algunas de las causas, como las han reconocido todos los estudiosos del tema, las condiciones geográficas de la República Mexicana no son especialmente favorables para la comunicación interior. En México casi no hay ríos navegables y en ambos lados del territorio las extensas zonas costeras están separadas de la meseta central por cadenas montañosas que lo cortan de norte a sur. Históricamente, la difícil topografía elevó los costos de construir y mantener una red carretera[140].

---

[136] *Ibídem*, p. 53.
[137] *Ibídem*, p. 54.
[138] *Ibídem*, p. 32.
[139] Kuntz, Sandra. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. (México, DF: El Colegio de México, 2015), p. 63.
[140] *Ibídem*, p. 64.

Puntualiza Sandra Kuntz que el sistema de caminos que se tendió durante la época colonial fue afectado por la guerra de Independencia (1810-1820) y por las guerras intestinas e internacionales que se sucedieron en el medio siglo posterior a su culminación (en 1821), y sobre estos daños se acumuló el abandono resultante de las dificultades políticas y la escasez de recursos[141].

Francisco Javier Gorostiza en su obra *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana* también menciona los principales conflictos y problemas en el México del S.XIX para que no se pudieran implementar los caminos de hierro y las locomotoras. Gorostiza, precisa, que radicó en la carencia y el mal estado de sus vías de comunicación[142]. Planteamiento que coincide con Kuntz y refuerza la condición de los caminos y los problemas en la comunicación.

Gorostiza refiere que el atraso en la construcción y puesta en operación de la primera línea ferroviaria, en comparación con otros países. Se debe a las dificultades ocasionadas por la desaparición del poder central y absolutista del gobierno colonial español y al saldo negativo que dejó la guerra de independencia, hay que añadir las sucesivas luchas internas generadas entre facciones, la guerra con Francia entre 1837 y 1838, la pérdida de Texas y el conflicto bélico con Estados Unidos que, en plena expansión de sus fronteras, se apoderó en 1841 de más de la mitad del territorio mexicano[143].

Para finalizar Gorostiza puntualiza que la inestabilidad política durante una época de anarquía provocó la falta de continuidad en las decisiones, demorando el inicio de la construcción de los primeros ferrocarriles. Otra causa de la lentitud en los trabajos fueron los altos costos de construcción debido a la accidentada topografía del país. Esto creó un ambiente de incertidumbre en el que, para los inversionistas, era difícil estimar los riesgos[144].

A pesar de los bandidos, los medios de transporte en el México decimonónico siguieron siendo las diligencias, las carretas, los caballos, las mulas y a pie (los tamemes), que

[141] *Ibídem*, p. 64.
[142] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.,* p. 15.
[143] *Ibídem*, p. 15.
[144] *Ibídem*, p. 15.

tuvieron que trasladarse por los caminos, que debido a las guerras internas, internacionales e incluso regionales quedaron en condiciones pésimas, es por ello que primero tenía que haber una paz política para volver a activar la economía y las inversiones, para que después se hiciera posible la llegada del gran coloso mecánico.

El ferrocarril y las locomotoras llegaron a México muy avanzado el S.XIX, en el imaginario de la sociedad, Porfirio Díaz es el primero en apoyar una política para trazar el ferrocarril, de hecho el logro más importante del Porfiriato es el trazado de las vías férreas, sin embargo, es importante retomar los proyectos ferroviarios que los primeros gobiernos mexicanos durante el México independiente, desde 1824 hasta 1869, trataron de efectuarse pero que por diversos problemas económicos y políticos solo quedaron en el papel.

En México la primera República Federal apenas abría la puerta al desarrollo ferroviario, además de que Guadalupe Victoria fue uno de los presidentes que logró terminar su mandato de manera constitucional y reactivar la inversión extranjera inglesa en la nación. Gorostiza señala que durante el régimen del presidente Guadalupe Victoria, el Congreso emitió un decreto que obligaba al Ejecutivo a convocar a los interesados para presentar un proyecto de comunicación interoceánica en el Istmo de Tehuantepec[145].

El primer antecedente de la primera concesión ferroviaria fue otorgado a Francisco de Arrillaga, quien comenzó a realizar un estudio para localizar un ferrocarril entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz. En 1837, el presidente Anastasio Bustamante promulgó un decreto otorgándole el privilegio de ejecutar dicho proyecto, sin embargo la ausencia de subsidio por parte del gobierno fue uno de los factores que hicieron que la obra no llegara a concretarse[146].

El primer ferrocarril en operación, que alude Gorostiza, fue la locomotora belga que corrió 11 kilómetros el 16 de septiembre de 1850 en territorio mexicano, entre Veracruz y el Molino, en dirección a Xalapa, ruta por la que se contemplaba llegar a la ciudad de México.

[145] *Ibídem*, p. 15.
[146] *Ibídem*, pp. 15-16.

La obra fue inaugurada por el entonces presidente de la República, Gral. José Joaquín de Herrera y Ricardos (3er. mandato 1848-1851)[147].

En agosto de 1855, a unos meses de la promulgación del Plan de Ayutla y poco antes de que Antonio López de Santa Anna abandonara definitivamente el poder, se decretó una nueva concesión a favor de los hermanos Mosso para un ferrocarril de Veracruz a Acapulco, pasando por la ciudad de México[148].

La construcción del tramo de México a la Villa de Guadalupe, menciona Gorostiza, comenzó en 1856; para el 4 de julio de 1857, con la presencia del presidente Ignacio Comonfort, se inauguró el tramo de Tlatelolco a la Villa de Guadalupe, por la calzada de los Misterios. El recorrido se hizo en una locomotora inglesa bautizada con el nombre de "Guadalupe".[149]

En agosto de 1857, se otorgó una nueva concesión para un ferrocarril de México a Veracruz, que se otorgó a Antonio de Escandón para construir, en una sociedad con capital británico, una vía férrea del puerto de Veracruz al Océano Pacífico. El reconocimiento se emprendió por parte del estadounidense Andrés H. Talcott[150] por la ruta de Orizaba y Córdova. Mientras el ingeniero Pascual Almazán estudiaba la alternativa con dirección a Xalapa, que fue desechada prefiriendo la de Maltrata, aunque era más costosa. Los trabajos iniciaron de inmediato, pero la guerra de Reforma estalló ese año por lo cual se paralizaron todas las obras, y fue hasta el restablecimiento del orden constitucional liberal que se volvió a debatir el proyecto[151].

Al finalizar la guerra de Reforma, con los conservadores derrotados, en 1861 Francisco Gorostiza dice que se refrendó la concesión a Antonio de Escandón, incluyendo el ramal a Puebla y los trabajos de México a Veracruz se reanudaron[152], aunque pronto tuvieron que

[147] *Ibídem*, p. 16.
[148] *Ibídem*, p. 16.
[149] *Ibídem*, p. 16.
[150] La mano de obra tecnificada era extranjera, principalmente inglesa y estadounidense, ocuparon los principales puestos dentro de las empresas ferroviarias, ya sea como inversionistas o trabajadores (Maquinistas, Fogoneros, Mecánicos, Ingenieros, Jefes de Estación), desde que regresa Juárez al poder hasta finalizar el Porfiriato.
[151] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, p. 17.
[152] *Ibídem*, p. 17.

ser suspendidos una vez más, debido a otro conflicto político entre el bando liberal y el conservador, con la llegada de Europa del águila bicéfala austriaca y su consorte, marcarían un cambio en la vida del México decimonónico durante 1864-1867.

Durante la época del segundo Imperio Mexicano, el emperador Maximiliano I de México y la emperatriz Carlota, continuaron implementando una política de apoyo a la construcción de los ferrocarriles, es por ello que el 19 de agosto de 1864 el privilegio de la concesión de Escandón se traspasó a la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano. Puntualiza Gorostiza, que para esas fechas, la vía férrea llegaba hasta la estación *La Soledad,* a 40 kilómetros de distancia de Veracruz[153].

Además, durante el segundo Imperio Mexicano, se avanzó en la construcción hasta Paso del Macho y, al término del mismo, en junio de 1867, estaba concluido el tramo de la ciudad de México a Apizaco. Aunque se habían iniciado las obras en las cumbres de Maltrata, faltaban los tramos que surcaran la montaña, los cuales era más difíciles y costosos de realizar[154].

Con el fusilamiento de Maximiliano de Habsburgo, Miguel Miramón y Tomás Mejía en el cerro de las Campanas en Querétaro el 19 de junio de 1867, se terminó el Segundo Imperio Mexicano. Benito Juárez vuelve a la ciudad de México y comienza el periodo conocido en la historiografía mexicana como República Restaurada 1867-1876.

Benito Juárez restauró la república el 10 de noviembre de 1868, por lo tanto se revalidaron las concesiones otorgadas antes de la intervención extranjera, hasta entonces se reiniciaron las obras bajo la dirección del ingeniero Buchanan y diversos ingenieros mexicanos, figurando como constructor[155] Tomás Brannif[156].

---

[153] *Ibídem*, p. 17.
[154] *Ibídem*, p. 17.
[155] *Ibídem*, p. 17.
[156] Thomas Braniff, nació en Staten Island, Nueva York, en 1830 y falleció el 22 de enero de 1905 en la Ciudad de México, a los 75 años. Fue un empresario estadounidense de origen irlandés, que participó como accionista y superintendente en la construcción del Ferrocarril Mexicano y se convirtió en un empresario industrial bastante importante. Además de presenciar acontecimientos históricos mexicanos desde su llegada a México, aproximadamente en 1865 hasta su muerte en 1905, patriarca de una de las familias más importantes y acaudaladas del Porfiriato.
Collado, María del Carmen. "Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril". *Mirada Ferroviaria*, N°. 26 (enero-abril 2016), pp. 5-13.

El 16 de Septiembre de 1869, Benito Juárez inauguró el ramal Apizaco-Puebla de 47 kilómetros. De esta inauguración Ignacio Manuel Altamirano, quien viajó con el presidente, escribió una crónica muy detallada de aquella fiesta que duró tres días, desde la salida en la estación Buenavista de la capital del país, el paso del ferrocarril por cada una de las estaciones, hasta la recepción en Puebla, el banquete y la inauguración[157]. Dicha inauguración tuvo un gran significado después de la guerra vivida, fue la certidumbre de avanzar hacia el progreso, por ello después se continuó trabajando aceleradamente en diversos tramos entre Apizaco y Paso del Macho, posteriormente se fueron inaugurando al público los tramos del ramal Paso del Macho a Atoyac de 10 kilómetros en 1870, y el de Atoyac a Fortín de 28 kilómetros en diciembre de 1871, superando el obstáculo de la barranca de Metlac, se construyó un costoso viaducto para salvar el profundo abismo y que pudiese completarse la construcción del ramal.[158]

El 5 de Septiembre de 1872 corrió el primer ferrocarril entre el puerto de Veracruz y Orizaba. Posteriormente el 1 de enero de 1873, Sebastián Lerdo de Tejada realizó, juntó con diversos funcionarios del gobierno y otras personalidades, el primer recorrido por ferrocarril entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, con este quedó inaugurada toda la línea México-Veracruz[159].

En toda la línea ciudad de México-Veracruz se construyeron diez viaductos, 148 puentes, 358 alcantarillas, 15 túneles de 900 metros y 30 estaciones. El material rodante que tuvo el Ferrocarril Mexicano, cuando se puso en funcionamiento, fue de 26 locomotoras, 36 coches de pasajeros, 341 carros de carga para el transporte de mercancías: pulque, madera, y animales[160].

Después de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, al finalizar el periodo presidencial de Sebastián Lerdo de Tejada, en 1876, México contaba con un total de casi 700 kilómetros de

[157] Altamirano Ignacio Manuel, *Crónica*. *Las fiestas de setiembre en México y Puebla, 1869*, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Puebla, 1987.
[158] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.,* p. 17.
[159] *Ibídem*, p. 17.
[160] *Ibídem*, p. 17.

vías férreas. Entre los tramos terminados se encontraba la línea de Veracruz-Xalapa, puesta en servicio en junio de 1875[161].

Entre 1837 hasta 1876 se plantearon diversos proyectos para construir un ferrocarril, sin embargo tuvieron varios problemas para llevarse a cabo, desde políticos, geográficos, económicos, bélicos y la mayoría de estos proyectos se quedaron entintados en una planeación teórica y no pragmática. A pesar de ello, como se ha mencionado, es importante reflexionar sobre esto para romper con el paradigma de que solo en el Porfiriato se logró la planeación y construcción de los ferrocarriles.

[161] *Ibídem*, p. 17.

I. 4. El Porfiriato y la construcción de los caminos de hierro 1876-1911

Con gran estruendo se escucharon las primeras notas de la revolución de Tuxtepec en 1876, donde el Gral. Porfirio Díaz galardonaba la no reelección del presidente Lic. Sebastián Lerdo de Tejada, aquel acontecimiento coyuntural que traería como consecuencia el ascenso al poder del Gral. Díaz y la creación del gran concierto de la modernidad que sería el proceso histórico conocido como Porfiriato 1876-1911[162].

Este gran proceso histórico que marcó y modificó la vida política, económica y social de la nación, transformó la vida campirana del pueblo mexicano para integrar la modernidad de las grandes urbes-industrializadas que representaban el progreso del siglo decimonónico y poner a México en el escenario de mundo moderno.

El Gral. Porfirio Díaz a través de su política de apoyo fue industrializando poco a poco a México durante las tres décadas del Porfiriato, hablar de los aspectos económicos y el proceso de industrialización sería bastante complejo, por lo cual sólo se hará referencia brevemente a las principales industrias que de manera sincrónica al ferrocarril fueron desarrollándose para finalizar describiendo cómo fue el proceso de construcción de los ferrocarriles en el país.

Pese a que fue uno de los mayores logros de Porfirio Díaz fue la construcción de las diversas vías férreas que comunicaron casi todas las principales ciudades de la nación, qué otras industrias se desarrollaron en este largo período, debido a que todas estas industrias se fueron relacionando y creando la base económica porfirista.

Eugenia Romero y Mónica Blanco en su capítulo *"*Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)" afirman que el Estado Porfiriano, es un estado conciliador con respecto a los intereses de los extranjeros, un

[162] Cabe destacar la participación de José María Iglesias, presidente de la Suprema Corte de Justicia, como opositor, de igual forma que el Gral. Díaz, a la reelección de Sebastián Lerdo de Tejada en 1876. Gracias al desconocimiento de Iglesias y su movimiento armado, conocido como la *Revolución Iglesista*, se fragmentó el partido liberal, por lo cual Lerdo de Tejada no tuvo el apoyo de un partido hegemónico sino un partido dividido, aunado a la popularidad del levantado (Porfirio Díaz) y el nulo apoyo de la sociedad trajo como consecuencia la llegada al poder del Gral. Porfirio Díaz. *La Cuestión Presidencial de 1876* de José María Iglesias Inzáurraga.
Iglesias, José María. *La cuestión presidencial de 1876*. México, DF: Tipografía Literaria de Filomeno Mata, 1892.

estado carente de capital propio para invertir en los diferentes sectores productivos, debido a que el capital que circuló por el territorio provenía de inversionistas extranjeros, principalmente de España, Estados Unidos, Inglaterra, Alemania y Francia. Su principal aporte es en el ámbito de la legalidad debido a que gestiona diversos proyectos de ley que permiten un desarrollo económico de afuera hacia adentro[163].

Un aspecto fundamental dentro de la política porfirista fue la eliminación de la alcabala, la cual constituía aduanas interiores en los diversos estados que comprendían el territorio nacional, dichas aduanas se encargaban de cobrar el impuesto por el ingreso de la mercancía, lo que llevó a que esto entorpeciera el comercio interno trayendo como consecuencia que las mercancías internas fueran más caras que los productos de importación.

La derogación de la alcabala fue una de las medidas de la política económica Porfirista para fomentar el comercio interno, aspecto crucial que permitió un desarrollo de circulación libre de mercancías entre diversas regiones y ciudades, trayendo como consecuencia que el país tuviera otra forma de circulación e inversión de capital. Eugenia Romero y Mónica Blanco mencionan que en 1896 se eliminó la alcabala[164], por lo cual la industria y el comercio se vieron libres de este impuesto y pudieron ocupar ese capital para invertir y diversificar su actividad productiva. Cabe destacar que algunos estados ya habían eliminado el impuesto, como es el caso de Puebla, con la construcción de los ferrocarriles[165].

Debido a las acciones políticas con las diversas reformas jurídicas con la finalidad de crear condiciones óptimas y alentar la inversión, sobre todo los códigos de minería, colonización y comercio, las alianzas entre los diversos inversionistas extranjeros y nacionales que tenían acciones e invertían en diversos sectores y la *pax porfiriana*, Porfirio Díaz logró que México fuera avanzando con su guía y proyecto de nación, industrializando el progreso del país hacia la modernidad decimonónica.

---

[163] Romero, Eugenia y Blanco, Mónica. "Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)". En: *La Industria Mexicana y su Historia siglos XVIII, XIX y XX*. México, DF: UNAM, 1997; pp. 179-182.

[164] *Ibídem*, pp. 182-188.

[165] El desarrollo de cómo se eliminó la alcabala en Puebla es ampliamente analizado y descrito por Gloria A. Tirado Villegas en *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico*. *Puebla en el Porfiriato,..., op. cit.,* pp. 27-66.

El plan industrializador Porfirista afectó a diversas industrias que ya se encontraban en operación además de ir fundando otras, es por ello que una de las industrias que sufre modernización es la industria textil la cual pasa una diversificación en la producción, un proceso de tecnificación en su desarrollo, así como contratar operadores mejor calificados, e incluso diversificación en sus asentamientos debido a que comenzaron a construir plantas hidroeléctricas para alimentar sus fábricas, la innovación de maquinaría, la competitividad entre los empresarios que se asentaban en diversas ciudades, así como la implementación de la máquina de vapor y la sustitución de importaciones, fueron los factores que lograron que esta industria creciera de manera significativa durante el Porfiriato[166].

La industria azucarera es bastante importante debido a que presenta una producción elevada y un crecimiento gradual en aumento, tan significativo es su aporte a la economía nacional que es la tercera región más importante de azúcar, esta tercera región está conformada entre los estados de Morelos y Sinaloa, los cuales estuvieron compitiendo contra los principales países productores de azúcar. Además de que los hacendados tienen las mejores haciendas tecnificadas de todo el país lo que permite una producción a gran escala, además de la modernización de las fábricas al adquirir otro tipo de máquinas[167].

Sobre la industria tabacalera las autoras precisan que es un industria con un alto desarrollo económico además las diversas fábricas producen una variedad de marcas de la mercancía, lo más interesante es que sus insumos para llevar acabo su producción los tienen a nivel nacional, sin la necesidad de importar a diferencia del papel[168], de igual forma que la industria textilera, se realizaba la sustitución de importaciones para ayudar a la producción nacional.

En tanto la industria papelera mencionan que se tenía que importar la maquinaria y diversos tipos de papel para poder distribuirlos. La fábrica más importante se llamó San Rafael la cual tenía sus propios plantíos, planta hidroeléctrica e incluso vía férrea, también es

[166] Romero, Eugenia y Blanco, Mónica. "Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)"*..., op. cit.*, pp. 192-201.
[167] *Ibídem*, pp. 201-207.
[168] *Ibídem*, pp. 201-218.

importante señalar que querían incursionar en la tabacalera debido a que se necesitaba papel para elaborar los cigarrillos[169].

Un aspecto a considerar de la fábrica papelera de San Rafael fue la construcción en 1890 de un ferrocarril especial de cuatro kilómetros de largo que unió a la fábrica con los ramales que cruzaban por Tlamanalco y el Ferrocarril Interoceánico, logrando comerciar sus mercancías por este camino de hierro, el cual comunicaba la fábrica con Cuautla y la ciudad de México[170]. Además de que el ferrocarril de la fábrica operó con la finalidad de transportar la madera de sus bosques hacia la planta papelera[171]. Presumimos que se trataba de un ferrocarril de vía angosta o en su defecto un ferrocarril Decauville, similar al que construyeron los empresarios de la mina "La Aurora" para comerciar y trasladar sus mercancías.

La industria eléctrica fue cambiando la forma en la cual se desarrollaron los productos de las demás industrias, debido a que se fue integrando al proceso de producción de sus mercancías. Principalmente en la creación de plantas hidroeléctricas que permitieran el abastecimiento de electricidad a una fábrica, hacienda o incluso a algunas ciudades aledañas[172].

Sobre la industria petrolera las autoras multicitadas mencionan que esta industria como tal no tuvo un crecimiento significativo, sin embargo la retoman debido a que tiene un valor considerable en el periodo. Sobre todo cuando interviene Sir Weetman Pearson con la creación de la empresa El Águila, además de que también hay una guerra anglo-estadounidense entre inversionistas, no sólo en este sector, también en los anteriores, la pugna por el acaparamiento de los sectores productivos con la finalidad de monopolizar el mercado[173].

La política porfirista, de exención o subvención, dio las facilidades y los inversionistas trajeron la tecnología, la cual se aplicó en todas las industrias, a través de la modernización

[169] *Ibídem*, pp. 219-221.
[170] Silva, Andrea. "Fábrica San Rafael. El legado físico de la industria papelera y su valor como tema de estudio 1894-1910". *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época. Núm. 25. Mayo-Agosto, 2012, p. 4
[171] Silva, Andrea. "La producción y comercio del papel por la papelera San Rafael 1894-1910", *op. cit*., p. 20.
[172] Romero, Eugenia y Blanco, Mónica. "Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)"*..., op. cit.*, pp. 236-241.
[173] *Ibídem*, pp. 241-244.

de la industria existente, las empresas trajeron obreros extranjeros tecnificados que modificaron la forma de producción de las fábricas, haciendas y empresas, así como la compra e innovación tecnológica que fueron integrando los dueños para una mayor productividad y establecieron alianzas e hicieron negocios entre los diversos inversionistas.

Resulta necesario puntualizar que muchos de estos inversionistas, ya sea extranjeros o nacionales, diversificaron su capital invirtiendo en diversas industrias, al adquirir acciones en cada una de las empresas mencionadas, por lo cual se fue construyendo una red de inversionistas, lo que se conoció como oligarquía porfiriana, familias acaudaladas que tenían el capital y las relaciones con el estado, para invertir y crear grandes fortunas.

El ferrocarril no fue la excepción debido a que la política de inversión y apoyo, como ya se ha descrito por diversos autores, se aplicó a todas las industrias considerando sus particularidades, analizar la complejidad del sistema ferroviario es bastante arduo, por lo cual se retomaran los aspectos más importantes del sistema ferroviario Porfiriano, para entender en qué condiciones se desarrolló el ramal Puebla-San Marcos y San Marcos-Teziutlán, y que después pasó a ser el Oriental Mexicano.

Después de la inauguración del Ferrocarril Mexicano en 1873, la construcción de vías férreas, aunque con fluctuaciones y diversas problemáticas, fue un proceso permanente, aumentando siempre en longitud durante las tres décadas que duró el Porfiriato hasta el comienzo de la Revolución mexicana[174], Paul Garner en su texto *Porfirio Díaz entre el mito y la historia* menciona que la política ferroviaria sufrió diversos cambios significativos en el transcurso del régimen, precisa que inicialmente la estrategia era atraer capital privado, principalmente interno, para financiar el gran proyecto ferroviario, además de ceder la iniciativa a los estados, con apoyo del gobierno federal, para otorgar concesiones para las líneas locales que se incorporarían a la red nacional, plan propuesto por Vicente Riva Palacio, ministro de fomento[175].

En los primeros cuatro años del gobierno de Porfirio Díaz, se continuó cierta reserva relativa a las inversiones estadunidenses[176], esto se debe como precisa Garner a que hubo

[174] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, pp. 18-19.
[175] Garner, Paul. *Porfirio Díaz*. *Entre el mito y la historia*. México, DF: (Crítica-Paidós, 2015), pp. 254-260.
[176] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, pp. 19-20.

ciertos problemas para que el gobierno de Porfirio Díaz fuera reconocido por Estado Unidos y es hasta 1878[177], cuando el presidente Rutherford B. Hayes reconoció el gobierno de Díaz.

Por lo cual como explica Garner, la ausencia de capital nacional y la reanudación de relación despertó el interés de las compañías estadounidenses por extender vías férreas hacia México[178], sin embargo había una parte de los empresarios extranjeros se resistían a arriesgar sus recursos en las vías férreas de la nación mexicana[179], así como mexicanos que veían con cierta reserva que las líneas de Estados Unidos se entroncaran a las mexicanas, provocando en lugar de beneficios otro tipo de conflictos.

Entre 1877 y 1880 se otorgaron más de treinta concesiones, pero sólo se llevó a cabo la construcción de ocho casos, colocando solamente un total de 200 km vías[180], es así que al concluir el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz, en 1880, la red de vías férreas del país ya tenía una longitud total cercana a los mil kilómetros[181], por lo cual durante su primer mandato Porfirio Díaz se dedicó a establecer las condiciones viables para su regreso cuatro años más tarde y dejando los cimientos de su proyecto de nación que su sucesor continuará realizando diversos proyectos y con su política, es por ellos que el gran *boom ferroviario* inició durante el gobierno del presidente Manuel González, compadre de Porfirio Díaz.

Sergio Ortiz Hernán, estudioso de los ferrocarriles, presenta un cuadro retomado de Francisco R. Calderón de su texto *Los Ferrocarriles*, donde puntualiza que el tuxtepecano sí llegó a construir mil kilómetros de vías férreas, como a continuación se muestra:

[177] Garner, Paul. *Porfirio Díaz. Entre el mito y la historia…, op. cit.*, pp. 254-260.
[178] *Ibídem*, pp. 254-260.
[179] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, pp. 19-20.
[180] Garner, Paul. *Porfirio Díaz. Entre el mito y la historia…, op. cit.*, pp. 254-260.
[181] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, pp. 19-20.

Líneas de Ferrocarril construidas al finalizar el primer periodo de Porfirio Díaz en 1880[182]

Líneas	Extensión tendida acumulada hasta 1880 (km)
México-Veracruz (F.C. Mexicano)	423.7
Apizaco-Puebla (F.C. Mexicano)	47
Veracruz-Xalapa	114
Veracruz-Medellín	22
Mérida-Progreso	34
Toluca-Cuautitlán (F.C. Nacional Mexicano	84.3
Esperanza-Tehuacán	51
Celaya-León (F.C. Central)	60
Ometusco-Tulancingo	23
San Luis Potosí-Tampico (F.C. Central)	6
Alvarado-Veracruz	9
Mérida-Peto	12
Zacatecas-Guadalupe	6.5
México-Cuautla	96
Puebla-Izúcar de Matamoros	14
F.C. de Tehuantepec	5
F.C. de Sonora	30
F.C. Central	34
F.C. de San Martín Texmelucan	2
Total	1,073.50

Fuente: Ortiz, Sergio. *Los Ferrocarriles de México*. Una visión social y económica. México, DF: F.N.M. 1987, p. 90.

El presidente Manuel González se dedicó a llevar acabo las órdenes de Porfirio Díaz, continuando con los proyectos que él había empezado, y es en su periodo cuando se da la mayor expansión ferroviaria en la historia de México, a partir de las concesiones otorgadas entre 1876 y 1880. Al término del período de Manuel González, con un gran esfuerzo técnico y financiero, en el país ya existían alrededor de 5 700 kilómetros; es decir, la red existente creció más de cinco veces[183].

[182] Ortiz, Sergio. *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. México, DF: F.N.M. 1987, p. 90.
[183] *Ibídem*, pp. 19-20.

La aceleración por la construcción ferroviaria dejó en segundo plano las discusiones acerca de las alternativas tecnológicas, confiándolas a la elección de las empresas concesionarias. Puntualiza que el debate sobre esos temas pasó a segundo término, por lo que los proyectos no se realizaron conforme a una política uniforme y la consecuencia fue una red bastante heterogénea[184] diversificada, que trazaría las vías férreas a su conveniencia, por intereses particulares y no sociales.

En 1880 se expidió la primera Ley Ferroviaria General, la cual definía los términos en que debían otorgarse las concesiones ferroviarias. Entre los principales aspectos de esta ley destacaban los siguientes: el plazo de vigencia era de 99 años, después de los cuales las vías férreas pasaban al dominio de la nación; las tarifas se revisarían periódicamente; la carga del gobierno y las tropas pagarían cuotas reducidas; el transporte postal sería gratuito; el gobierno podía instalar alambres telegráficos en los postes de los ferrocarriles; y las empresas estaban obligadas a informar sobre sus movimientos y situación financiera. Por su parte, los concesionarios tenían derecho a expropiar tierras por utilidad pública; libertad para importar materiales y equipos; ocupación gratuita de terrenos nacionales y exención de impuestos por largos periodos. Además, recibirían subsidios por kilómetro construido mediante certificados emitidos por el gobierno, sin intereses, amortizables con cierta proporción de los derechos aduanales[185].

Entre 1880 y 1890 se construyeron las líneas troncales ferroviarias más importantes de la nación, lo que se conoce como el *boom ferroviario*, en su mayor parte con capital estadunidense[186]. Aunado a lo que plantea Gorostiza es importante conocer de dónde venían los insumos para la construcción de los caminos de hierro, Sandra Kuntz sostiene en *Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910* que al principio los insumos para la construcción de este sistema venían del extranjero, principalmente de Estados Unidos como único benefactor debido a que México aún tenía

[184] *Ibídem*, pp. 19-20.
[185] *Ibídem*, pp. 19-20.
[186] *Ibídem*, pp. 19-20.

cierto desconocimiento y reserva por las naciones Europeas debido al asesinato de Maximiliano I de México[187].

Como se decía, es por ello que los rieles son importados de nuestro vecino del norte, con el tiempo Porfirio Díaz reestablece las relaciones con el viejo mundo lo que trajo como consecuencia la diversificación de inversión y el interés por parte de algunos inversionistas ingleses, franceses, alemanes y belgas de invertir en México.

Kuntz a lo largo de su texto describe con detalle la importancia de los ferrocarriles en la formación del espacio económico de México durante el Porfiriato. La autora plantea que este no fue un proceso homogéneo que se haya dado de manera similar en todo el territorio nacional, sino más bien es un proceso con diferentes perspectivas, vertientes y muchos ámbitos que deben de ser tomados en cuenta para poder ejecutar un juicio de valor, sobre todo por las condiciones geográficas, los proyectos rieleros, el capital y los intereses de los inversionistas[188].

Las diferentes líneas del ferrocarril que se desarrollaron a lo largo del Porfiriato fueron diversas por las concesiones y subvenciones que otorgaba el estado y que el tendido de vías era diseñado para cumplir los intereses de los hacendados y empresarios regionales, los cuales construían cierto número de kilómetros para conectarse con los ramales principales que surcaban el país para poder trasladar las mercancías de sus haciendas, ranchos y fábricas a mercados regionales.

Las vías férreas que se fueron construyendo a lo largo de la nación fueron de dos tipos: de vía ancha y angosta. Las vías anchas se construyeron principalmente en el norte del país, debido a las llanuras de la zona árida del norte para que locomotoras de gran tamaño pudieran surcar esos ramales. Las de vía angosta se construyeron principalmente en el centro del país, debido a los múltiples cerros que tenían que sortear los ingenieros, como por ejemplo las cumbres de Maltrata, por lo cual las locomotoras grandes no podían maniobrar adecuadamente, es por ello que se decidió ocupar modelos más pequeños. Así

[187] Kuntz, Sandra. "Los Ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910" En: *Ferrocarriles y obras públicas*. Editado por Kuntz, Sandra y Connolly, Priscilla. (México, DF: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999), pp. 105-139.
[188] *Ibídem*, pp. 105-139.

como también algunos ramales de Decauville en algunas de las principales industrias que conectaban a las fábricas y unidades agrícolas a los principales ramales de la red ferroviaria.

Es importante mencionar la construcción de las diversas líneas ferroviarias, con la finalidad de comprender que la construcción se realizó de manera regional, comunicando los principales centros de intercambio comercial del país, y que hubo múltiples empresas y líneas que integraron el sistema ferroviario porfirista.

Por lo cual se hablará brevemente de las diversas líneas férreas, como ya se ha mencionado el proceso de la construcción del ferrocarril no fue un proceso homogéneo, por lo cual es importante mencionar las principales vías férreas que se fueron construyendo a lo largo del Porfiriato a nivel nacional, para luego mencionar las que se construyeron en el estado de Puebla, puntualizando el ramal donde se encuentra el objeto de estudio de esta investigación.

En 1884 se inauguró el **Ferrocarril Central Mexicano**, entre la capital de la República y Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez. Entre Irapuato y Guadalajara las obras se terminaron en 1888, y la citada empresa adquirió los derechos de Guadalajara a Colima del Ferrocarril Nacional. Dicha compañía también construyó el tramo de Aguascalientes a Tampico, pasando por San Luis Potosí, cuyos trabajos fueron concluidos en 1890[189].

El **Ferrocarril Nacional Mexicano** construyó la línea de México a Nuevo Laredo, de vía angosta, por la ruta de Toluca, Acámbaro, Celaya, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, obra que se concluyó en 1888. En 1889 se terminó el tramo de Colima a Manzanillo, también de escantillón de vía angosta. Otra línea concesionada al Ferrocarril Nacional Mexicano debía llegar a algún punto de la costa del Pacífico. Sin embargo, sólo se construyó el tramo de Acámbaro a Morelia y Uruapan[190].

El **Ferrocarril Internacional Mexicano** fue el primero que se construyó sin subsidio oficial. El tramo entre Piedras Negras y Torreón fue puesto en servicio en 1888, y la obra llegó hasta Durango en 1892. De esta última población se intentó proseguir hacia el puerto

[189] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, p.20.
[190] *Ibídem*, p. 20.

de Mazatlán, pero la obra quedó inconclusa en Aserraderos; el tramo más difícil para cruzar la Sierra Madre Occidental nunca llegó a construirse[191].

Otra línea de gran importancia fue la del **Ferrocarril de Sonora**. En 1881 se puso en servicio el tramo de Guaymas a Hermosillo y llegó hasta Nogales en 1882. La compañía encargada de la construcción fue el Ferrocarril Atchinson Topeka y Santa Fe. En 1898, el Ferrocarril Southern Pacific arrendó la vía férrea y la operó hasta 1912, cuando la compró de manera definitiva[192].

En 1842, la concesión se concedió a José de Garay, antecedente inmediato de la futura línea del **Ferrocarril Nacional de Tehuantepec**, el derecho a construir un ferrocarril que comunicara el Golfo de México con el Pacífico, entre Puerto México (hoy Coatzacoalcos) y Salina Cruz, pero el contrato fue cancelado por incumplimiento. El gobierno de Manuel González decidió afrontar la obra con recursos del gobierno federal. El ferrocarril quedó concluido en 1894. Sin embargo, la ruta adolecía de grandes defectos y faltaba equipo, lo que la hacía insegura e inoperable, además de contar con tráfico local muy limitado[193].

En 1898 se formalizó un contrato con la firma inglesa Pearson and Son Ltd. para explotar lo que se llamó **Ferrocarril Nacional de Tehuantepec**. La empresa operó inicialmente con pérdidas, pero cuando entraron en servicio los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz se empezaron a recibir utilidades, que llegaron a ser de consideración entre 1907 y 1913, cuando el corredor ferroviario fue abierto al tráfico interoceánico internacional[194].

La ciudad de Puebla se comunicó con la de Oaxaca por medio del **Ferrocarril Mexicano del Sur**, de vía angosta, Obra inaugurada en 1892. Esta línea tenía varios ramales, uno de ellos fue el de Esperanza a Tehuacán. Este tramo, fue originalmente un ramal del Ferrocarril Mexicano, fue puesto en servicio en 1879, con tracción animal. Corresponde a esta vía férrea haber sido el primer ferrocarril totalmente construido por el gobierno federal, con ingenieros y obreros mexicanos. Fue vendido posteriormente a Manuel González[195], .

[191] *Ibídem*, p. 20.
[192] *Ibídem*, p. 21.
[193] *Ibídem*, p. 21.
[194] *Ibídem*, p. 21.
[195] *Ibídem*, p. 22.

El Ferrocarril Hidalgo y Noreste se integró, alrededor de 1881, mediante la fusión de varias líneas cortas de vía angosta construidas por el ingeniero Gabriel Mancera, con capital mexicano y subsidio del gobierno federal. Dichas líneas comunicaban la capital de la República con Pachuca y Tulancingo, y Pachuca con Ometusco. Este último tramo destacó por su importancia militar durante la Revolución mexicana, pues muchas veces estuvo bajo el control de las diferentes facciones en pugna. Su trascendencia radicaba en ser un enlace que permitía la conexión entre el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril Central a través del ramal de Tula a Pachuca, sin pasar por la ciudad de México[196].

Los ferrocarriles de la Península de Yucatán se formaron a partir de diversas concesiones. La primera ruta fue la de Mérida a Progreso, de vía ancha, inaugurada el 15 de septiembre de 1881, en ceremonia presidida por el gobernador Teodosio Canto y el concesionario de la empresa, Bosé Rendón Peniche. Otras líneas fueron construidas con vía angosta, de la capital del estado a Valladolid, y entre otros lugares a Peto, Izamal, Muna y Campeche, siguiendo las rutas de los caminos reales de la época colonial, los que, a su vez, en ocasiones seguían las huellas marcadas por los antiguos "sacbés" de los mayas, construidos antes de la conquista española. Estas líneas fueron edificadas por capitalistas mexicanos interesados en la exportación de henequén. El conjunto de los tramos de la región fue fusionado a principios del siglo xx para formar los **Ferrocarriles Unidos de Yucatán[197].**

En septiembre de 1897 se puso en explotación la troncal ferroviaria de México a Cuernavaca, con la presencia de Porfirio Díaz. En 1899 la línea llegó hasta Balsas, quedando inconclusa la idea de llegar hasta Acapulco, por lo cual el ramal quedó inacabado para que Cuernavaca tuviera conexión con el Pacífico, esto representa como este proyecto del **Ferrocarril México a Cuernavaca y Pacífico** tuvo que modificar el trazado original. Este ferrocarril fue traspasado al Ferrocarril Central Mexicano a finales del siglo XIX[198].

Otra línea fue el **Ferrocarril Monterrey al Golfo** la cual corría de Paredón hasta Monterrey y Tampico, construida por mexicanos y posteriormente vendida a una empresa belga denominada Compañía del Ferrocarril de Monterrey al Golfo de México. Esta última

[196] *Ibídem*, p. 22.
[197] *Ibídem*, p. 23.
[198] *Ibídem*, p. 23.

cedió sus derechos al *Ferrocarril Central Mexicano*. Con la compra de diversos tramos y ramales, dicha compañía llegó a controlar cerca de 5 mil kilómetros de vías, constituyéndose en la empresa de mayor extensión de vías en el país[199].

El **Ferrocarril Veracruz al Istmo**, entre Córdoba y Santa Lucrecia (hoy Jesús Carranza), con un ramal de Tierra Blanca a Veracruz, comenzó a construirse al amparo de una concesión de marzo de 1898. La obra se terminó en 1903, pero la vía estaba en muy malas condiciones, declarada la quiebra de la empresa propietaria, de origen estadunidense, el gobierno adquirió este ferrocarril en 1905 y realizó grandes inversiones para reconstruirlo[200].

El **Ferrocarril Panamericano** corre a lo largo de la costa de Chiapas, con vía ancha desde San Jerónimo (hoy Ixtepec), donde entronca con la línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, hasta la frontera con Guatemala, en Ciudad Hidalgo (antes Suchiate). Dicha obra fue construida gracias a una concesión otorgada en septiembre de 1901 y fue concluida en 1908. La línea fue comprada por el gobierno federal en 1909[201].

Fue necesaria la intervención de Ramón Corral, secretario de Gobernación, para apoyar la construcción del **Ferrocarril Sud-pacífico** a lo largo de la costa occidental del país. En abril del 1909 se puso en servicio el tramo de Empalme a Mazatlán. De Nogales hacia el sur la vía llegaba, el 5 de febrero de 1912, hasta Tepic; y de Guadalajara hacia el norte, al 11 de noviembre de 1912, la línea estaba tendida hasta Quemada, faltando 167 kilómetros por construir de la parte más compleja —de La Quemada a Tepic. La Revolución mexicana obligó a suspender trabajos[202].

Para el caso de la constitución del **Ferrocarril Interoceánico**, esta empresa inglesa, según información apoyada en Tirado Villegas, fue el resultado de la fusión de otras dos empresas ferroviarias, la primera de una concesión otorgada al Estado de Morelos, y la otra que uniría el puerto de Acapulco con Veracruz a través del ferrocarril, además de la compra de otras empresas locales que pasaban por diversos puntos del estado de Puebla[203]. Una de las

[199] *Ibídem*, p. 23.
[200] *Ibídem*, p. 25.
[201] *Ibídem*, p. 25.
[202] *Ibídem*, p. 25.
[203] Tirado, Gloria. *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 97.

empresas ferroviarias más importantes del Porfiriato, de la cual hablaremos posteriormente, porque es la empresa que adquiere el ramal donde se ubica la estación del Ferrocarril Oriental.

Las empresas ferroviarias que mencionamos con anterioridad tuvieron que reglamentar sus proyectos a través de la legislación de la época, por lo cual para la construcción de los últimos ferrocarriles se modificó la Ley General de Ferrocarriles de 1880 por una nueva legislación ferroviaria por la Ley de Ferrocarriles de 1899, con esta nueva ley comienza una nueva etapa de instrumentación de la planeación y esfuerzo por jerarquizar inversiones, la cual inició en 1898, cuando José Ives Limantour, ministro de Hacienda, presentó al Consejo de Ministros un plan con los nuevos lineamientos sobre construcción y financiamiento de ferrocarriles y puertos. En el contexto de una nueva política se comenzaron a tomar en cuenta las prioridades nacionales, compatibles con la disponibilidad de recursos y con un menor sacrificio para el fisco. También era indispensable establecer mecanismos para resolver los muchos problemas que surgían entre los operadores de ferrocarriles en competencia. Había llegado el momento en que el Estado supeditara los intereses de la Nación por encima de los de la iniciativa privada[204].

Dicho plan fue aprobado y dio lugar a la promulgación de la Ley sobre Ferrocarriles del 29 de abril de 1899. Esta legislación facultó al Estado para ejercer un mayor control sobre la inversión privada y limitar los subsidios a los nuevos proyectos ferroviarios declarados como prioritarios para el desenvolvimiento del país[205].

Kuntz puntualiza, que a pesar de que se tendieron por todo el país los extensos caminos de rieles diversas regiones siguieron estando lejos de las vías, debido a que el proyecto de edificar de un sistema ferroviario atendía a necesidades económicas más que como un proyecto social que beneficiaría a la población. Es por ello que en los grandes territorios del norte, Durango, Chihuahua, Sonora solamente las vías pasaban ya sea por la capital o ciudades que tuvieran cierta relevancia económica[206].

---

[204] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.*, p. 24-25.
[205] *Ibídem*, p. 24-25.
[206] Kuntz, Sandra. "Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910" En: *Ferrocarriles y obras…op. cit.,* pp. 105-139.

En otros casos en los cuales nunca se realizó este tendido de vías como por ejemplo en Tabasco, Chiapas, Baja California Norte y Sur; en el caso de Yucatán se construyeron vías pero su finalidad era el transporte de mercancías en un mercado interno local del territorio, debido a que no se comunicaban con los ramales grandes que surcaban el país, respondían a los intereses de los 50 reyes del henequén[207].

El principal fin de los ferrocarriles no era el transporte de pasajeros, sino de mercancías, entre la carga se encuentra agrícola, forestal, mineral y miscelánea, fomentado el mercado interno y externo, la gran mayoría de las mercancías eran vendidas, intercambiadas e incluso llevadas a otro sector de la producción a lo largo de su viaje o traslado e incluso algunas de estas no salían de inmediato para exportación[208]. Es por ello que las estaciones se volvieron un lugar importante de concurrencia de todas las clases sociales, como un espacio de intercambio económico[209]. Además el sector ferrocarrilero tenía ciertas concesiones en torno a las alcabalas o al peaje por transportar las mercancías un determinado número de kilómetros, tal como lo menciona Eugenia Romero y Mónica Blanco, después de su eliminación en 1896, esto ayudó a fomentar el mercado interno y regional, aspecto fundamental dentro de la política económica de Díaz[210].

Kuntz concluye que un estudio sobre el papel de los ferrocarriles en el México porfiriano no debe pasar por alto las importantes diferencias existentes entre las diversas líneas férreas que funcionaron en el país y la complejidad que estas tuvieron en su construcción y explotación a lo largo del régimen[211]. Es por ello que si no se hubiese desarrollado el trazado de las líneas férreas los ámbitos políticos, económicos, culturales, cotidianos y sociales hubiesen avanzado de manera distinta a lo largo y ancho del territorio nacional.

Para finalizar, en 1910 la red ferroviaria de jurisdicción federal alcanzó los 19,300 kilómetros, que, comparados con los 13 600 registrados a principios del siglo xx, significaron un incremento neto cercano a 40 por ciento[212].

---

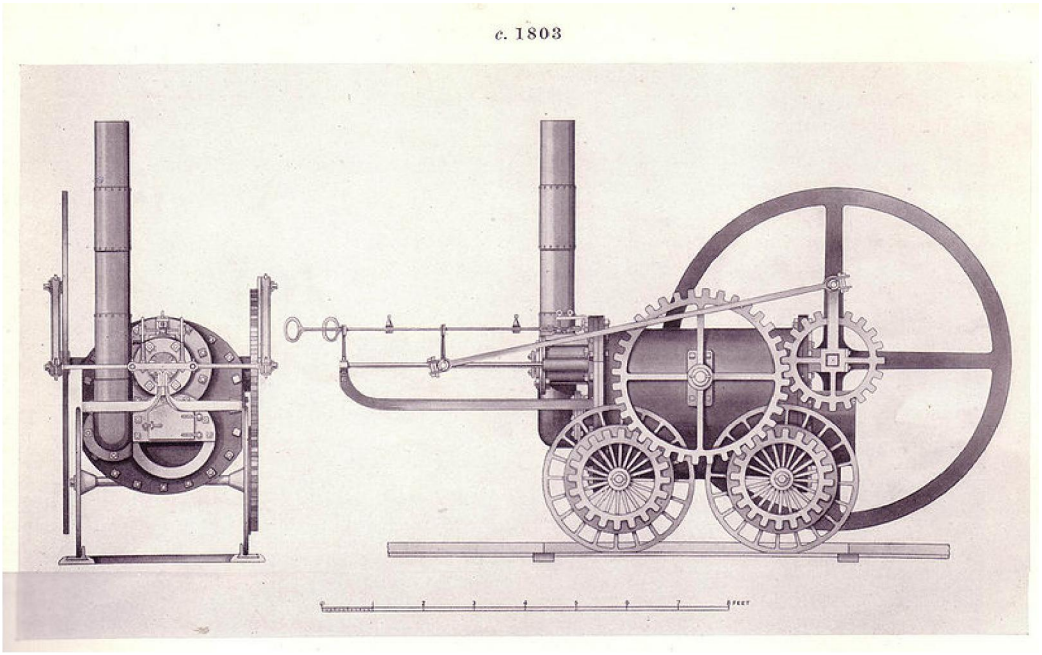
[207] *Ibídem*, pp. 105-139.
[208] *Ibídem*, pp. 105-139.
[209] *Ibídem*, pp. 105-139.
[210] *Ibídem*, pp. 105-139.
[211] *Ibídem*, pp. 105-139.
[212] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.,* p.25.

La construcción de la red ferroviaria fue un proceso complejo, debido a que desde la década de los años 30 del S.XIX se plantearon proyectos para construir vías férreas, sin embargo los conflictos bélicos imposibilitaron la construcción y muchos de estas planeaciones se quedaron solamente en el tintero, posteriormente con la inauguración del Ferrocarril Mexicano en 1869 inició la "Era del Ferrocarril", estos proyectos y la construcción del Ferrocarril Mexicano, aunado a su política de apoyo a la inversión extranjera Porfirio Díaz pudo construir los caminos de mental comunicando las principales ciudades de la nación a través del gran coloso metálico.

Este sería el antecedente y el contexto donde se desarrollaron los ramales de nuestro objeto de estudio, los ramales de Puebla-San Marcos y San Marcos Teziutlán, donde se ubicó la estación del Ferrocarril Oriental, aspectos fundamentales que analizaremos a profundidad en el siguiente capítulo sobre la construcción del ramal y concretamente la estación, mencionando brevemente los ferrocarriles en Puebla.

Imágenes

Dibujo de la Locomotora de Trevithick c.1803[213]

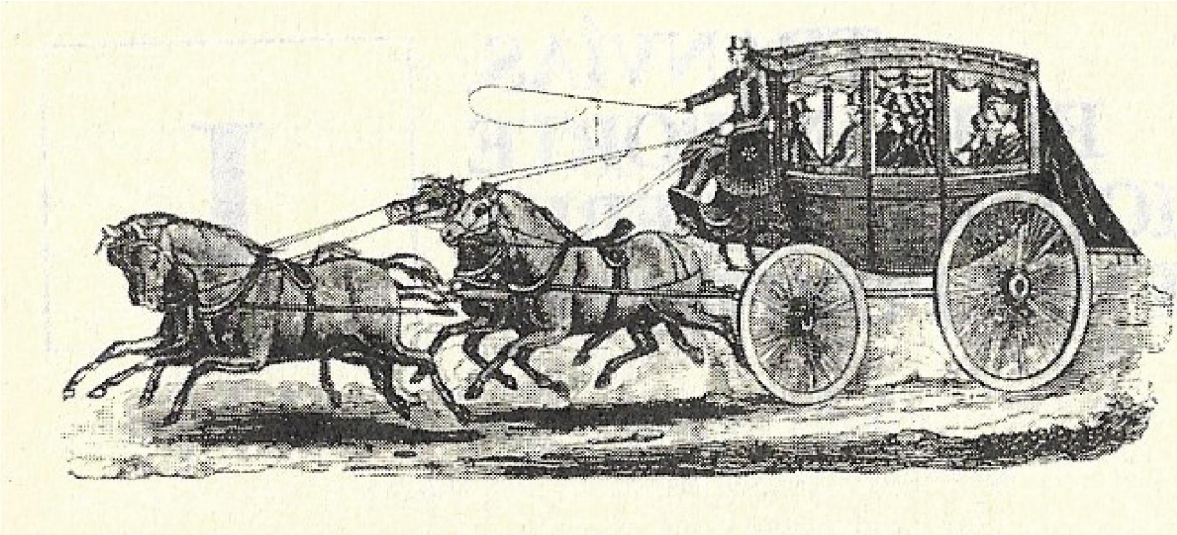


Medio de transporte a principios del S.XIX, recuas o muladas[214]



[213] Cordero, Donato. *Ferrocarriles en la historia*. Puebla, México: Secretaria de Cultura Puebla, CONACULTA, 19, pp. 2-6.
[214] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…*, *op. cit.,* p. 15.

Diligencia del S.XIX[215].



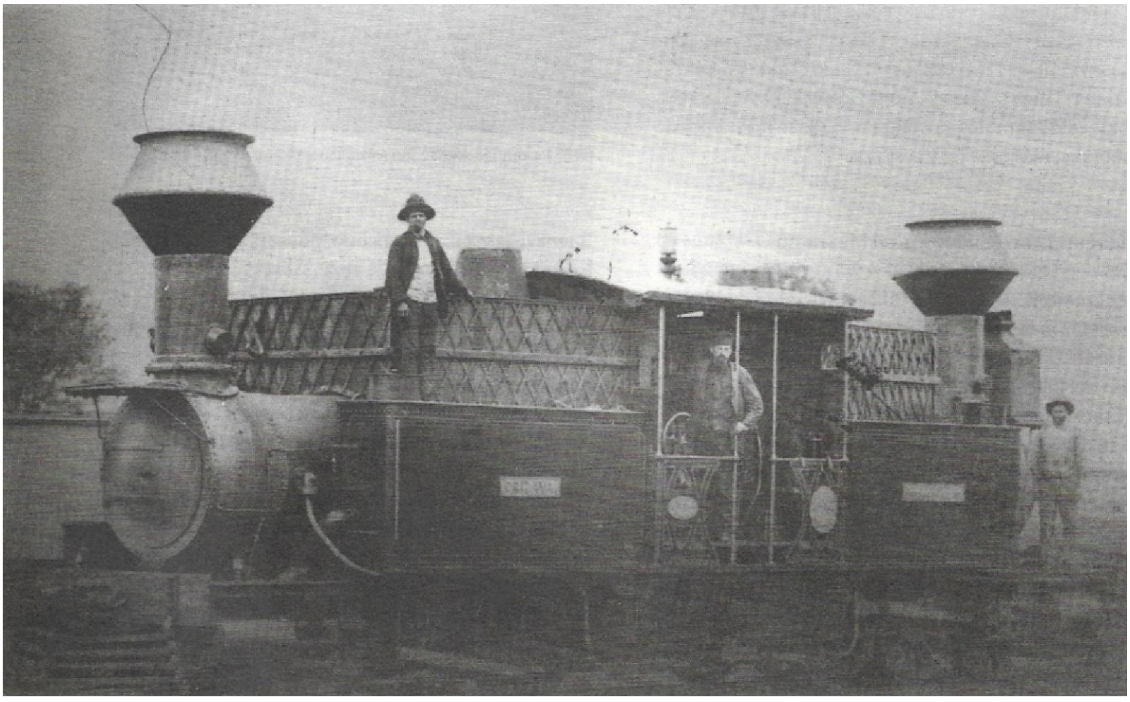
Pintura Luis Coto Maldonado. *El Tren de la Villa de Guadalupe*, óleo/tela. 1859.



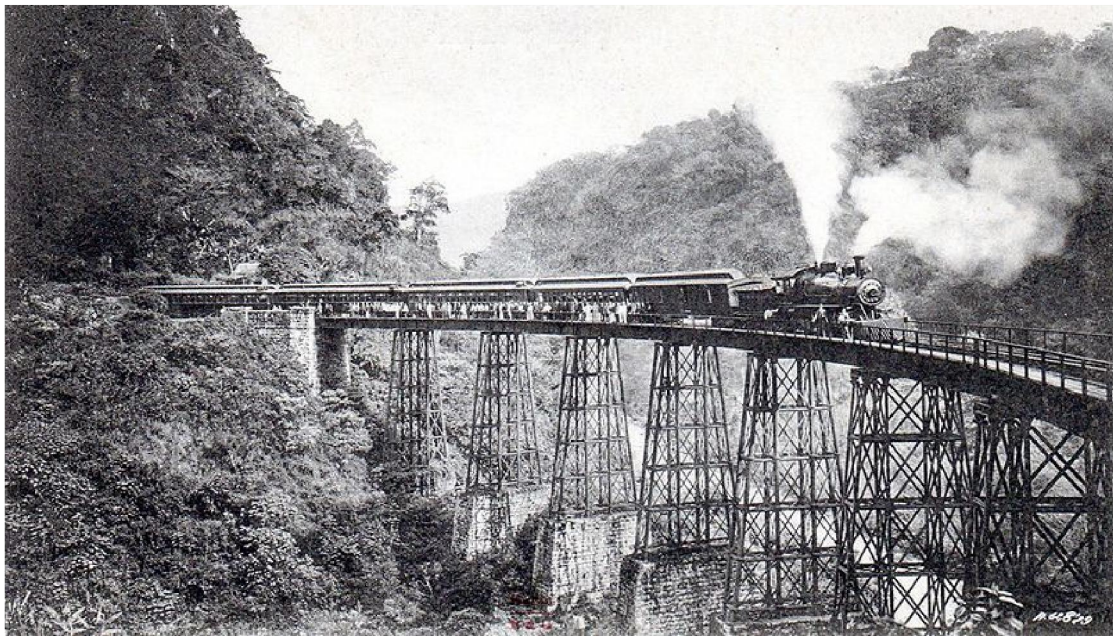
216

[215] Tirado, Gloria. *Entre la rienda y el volante: una crónica del transporte público urbano del Porfiriato a 1995*. México, Puebla: Ayuntamiento Municipal de Puebla, 1996, p. 20.
[216] Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…*, *op. cit* p. 16.

Locomotora del Ferrocarril Mexicano[217]



Puente de Metlac Ferrocarril Mexicano[218]



Fuente: Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…*, *op. cit* p. 17.

[217] Inclusive en esta fotografía, se puede apreciar que el maquinista tiene rasgos extranjeros, muy diferente a los otros dos personajes que posan prueba de la tecnificación extranjera en el ferrocarril, al conducir la máquina.
Ibídem, p. 16.
[218] *Ibídem*, p. 17.

CAPÍTULO II.
DE LA ESTACIÓN DE BANDERA A LA CONSTRUCCIÓN DE MAMPOSTERÍA Y PRIMERA CLASE DEL FERROCARRIL ORIENTAL 1880-1890

Estación del Ferrocarril Oriental en 1952[219]



Patios y Estación del Ferrocarril Oriental[220]



[219]Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*. Portland, OR, Estados Unidos de America: Howell North Press, 1971, p. 111.
[220]*Ibídem.,* p. 109.

CAPÍTULO II.
DE LA ESTACIÓN DE BANDERA A LA CONSTRUCCIÓN DE MAMPOSTERÍA Y PRIMERA CLASE DEL FERROCARRIL ORIENTAL 1880-1890

"El trazado del ferrocarril obedecía los caprichos de la sierra, yendo unas veces adherido a las faldas de la montaña, otras suspendido sobre los precipicios, evitando los ángulos bruscos por medio de curvas atrevidas, penetrando en gargantas estrechas, que parecían sin salida".
Julio Verne, La vuelta al Mundo en 80 días (1872)[221]

La construcción de los caminos de hierro, como se mencionó en los antecedentes, fue un proceso arduo, debido a la complejidad de la planeación de los diversos proyectos, así como los intereses de los inversionistas, sin embargo en el imaginario colectivo se ha planteado que el tendido de vías durante el Porfiriato se realizó de manera uniforme y sin problemas, a pesar de que el país estaba pacificado y los proyectos de construcción se iban realizando en los tiempos establecidos, construir un ramal ferroviario tenía una complejidad bastante significativa.

La construcción de un ramal ferroviario dependía de los intereses de los inversionistas, el capital con el que se contaba y la geografía del lugar por donde iban a surcar las locomotoras, estos aspectos son los cimientos para que las vías férreas pudieran cruzar el territorio de la nación.

Los ramales Puebla-San Marcos y San Marcos-Teziutlán, sufrieron diversos cambios a lo largo de su construcción, se modificaron los proyectos originales y los inversionistas tuvieron que adecuarse a la nueva planeación, por lo cual es importante reflexionar esta obra titánica de la construcción de las vías férreas, aquellos caminos de hierro por los que las locomotoras recorrieron la geografía mexicana conectaron diversos puntos de la nación y transformaron la forma de vida de la sociedad.

[221] Verne, Julio. *La vuelta al mundo en 80 días*. (México, DF: Austral, 2019), p. 76.

II. 1. La construcción del ramal Puebla-San Marcos 1880-1883 y San Marcos-Teziutlán 1880-1900

La línea del Ferrocarril Mexicano que conectó el puerto de Veracruz con la ciudad de México, se volvió la principal vía férrea, las locomotoras se convirtieron en el principal medio de transporte para pasajeros y mercancías, por lo cual esta vía férrea se convirtió en la línea troncal de la cual se desprenderían otras líneas y ramales que fueron construyéndose durante el porfiriato para comunicar otras regiones aledañas, modificando así la vida cotidiana y económica de México.

El gran logro que fue haber conectado el puerto de Veracruz con la ciudad de México a través del ferrocarril, impulsó las expectativas en los gobernantes y los inversionistas para plantear un proyecto más ambicioso, comunicar el puerto de Veracruz y el puerto de Acapulco, con ello la importancia de las comunicaciones interoceánicas se volvió un objetivo importante para mejorar el intercambio comercial de las diversas mercancías y construir un medio de transporte entre el comercio marítimo del océano atlántico y del océano pacífico.

El proyecto del Ferrocarril Interoceánico Acapulco-Veracruz comenzó por decreto de julio de 1880, se planeó conectar la ciudad de Xalapa, Veracruz con San Andrés Chalchicomula, Puebla; para ello se autorizó en el decreto del 6 de Septiembre de 1880 la construcción de un ferrocarril. El Gral. Porfirio Díaz presidente constitucional aprobó el traspaso hecho en favor del Sr. Ramón Zangronis[222], de la parte del ramal que se iba a construir en el estado de Veracruz del Ferrocarril Jalapa-San Andrés Chalchicomula el 30 de septiembre de 1880.

El 27 de Junio de 1881 se autorizó la prolongación del Ferrocarril de Veracruz a San Andrés Chalchicomula, desde Perote o San Andrés Chalchicomula hasta un punto entre Texcoco y Ayotla de la línea del Ferrocarril de Morelos, pudiendo construirse un ramal de Perote a Teziutlán[223]. Lamentablemente el ramal de Perote a Teziutlán no pudo concretarse, por las condiciones geográficas y económicas de la empresa.

---

[222]Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, DF: Imprenta de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias, 1895, p. 14.
[223]*Ibídem*, p. 15.

Posteriormente el 21 de noviembre de 1881 se aprobó la consolidación de las concesiones relativas a las líneas de Xalapa a San Andrés Chalchicomula aprobada el 6 de septiembre de 1880, de Xalapa a Veracruz el 10 de enero de 1881 y de San Andrés Chalchicomula a la línea de Morelos el 27 de junio de 1881, quedando así constituida la Empresa del Ferrocarril Nacional Interoceánico[224].

Dentro de este proyecto se tenía la intención de construir un ferrocarril entre la ciudad de Puebla y la estación de San Marcos, la concesión fue aprobada por decreto del 14 de septiembre de 1880 entre el gobierno del Estado de Puebla, representado por los senadores Carlos M. Aubry y Francisco G. Daza, para la construcción y explotación de un ferrocarril de vía angosta (0.914), con su telégrafo correspondiente, entre la ciudad de Puebla y la estación de San Marcos del Ferrocarril Mexicano. Por este contrato la línea sería concluida en el término de cuatro años con derecho de $ 8,000 pesos por kilómetro[225].

El proyecto para conectar por vía férrea los dos puertos fue bastante dilatado y costoso, sin embargo por la geografía, el costo y los cambios en la planeación del proyecto no pudo concretarse, sin embargo de manera simultánea se planeaba construir otro ferrocarril que conectara la estación de San Marcos con la ciudad de Puebla, por lo tanto ese mismo año el 30 de septiembre de 1880 el gobernador del estado de Puebla Gral. Juan Crisóstomo Bonilla Pérez traspasó a los ciudadanos Luis García Teruel Manso y Jacobo Ortiz Borbolla, la concesión del Ferrocarril de Puebla a San Marcos[226], comenzándose los trabajos de construcción.

La Secretaría de Fomento nombró Inspector de línea Puebla-San Marcos al Ingeniero Pedro J. Sentiés, y representante del Gobierno en la Junta Directiva, al C. Lic. Antonio Pérez Marín. Por su parte la compañía nombró al Lic. Manuel Dublán su representante en la

[224] *Ibídem*, p. 15.
[225] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco Villalobos, de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*. México, DF: Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1885, p. 694.
[226] *Ibídem*, p. 694.

capital, y al Ingeniero Guillermo Hay director de los trabajos[227], la Junta Directiva se compuso para 1880 de la siguiente manera:

Cuadro 1
Junta Directiva de la Empresa del Ferrocarril Puebla-San Marcos 15 de Septiembre de 1880[228]

Junta Directiva de la Empresa	Ferrocarril Puebla-San Marcos
Representante del Gobierno Federal	Lic. Antonio Pérez Marín
Representante del Gobierno del Estado	Ingeniero Joaquín Pardo y Múgica[229]
Representantes de los Accionistas	Sres. Luis García-Teruel Manso, Jacobo Ortiz Borbolla y José María Ortiz Borbolla
Presidente de la Junta	Luis García-Teruel Manso
Secretario (Interino)	Bernabé Morales
Represente de la Empresa en México	Manuel Dublán Fernández de Varela[230]
Ingeniero Director	Guillermo Hay[231]
Ingeniero Primero	Emilio Georgic
Ingeniero Segundo	Ignacio Ramírez

Los estudios practicados por la empresa para la localización del ferrocarril, hicieron creer conveniente la modificación del punto final de su línea, escogiendo en un punto intermedio entre las estaciones de San Marcos y San Andrés Chalchicomula, del Ferrocarril Mexicano, por lo cual el 10 de enero de 1881 se aprobó un modificación a la concesión de 14 de

[227] *Ibídem*, p. 695.
[228] *Ibídem*, p. 695.
[229]El Ingeniero Joaquín Pardo y Múgica, junto con el académico Guillermo Prieto que dio historia patria y fue el primer director del Instituto, es uno de los profesores fundadores del Benemérito Instituto Normal del Estado de Puebla. Joaquín Pardo y Múgica daba álgebra y geometría. "Historia del BINE". *Benemérito Instituto Normal del Estado "Gral. Juan Crisóstomo Bonilla"*. Acceso el 6 de noviembre de 2019, https://www.bine.mx/historia.
[230] Manuel Dublán Fernández de Varela (1830-1891), fue un abogado y político mexicano que se desempeñó como Secretario de Hacienda y Crédito Público de México entre 1884-1891, integrante del gabinete de Benito Juárez y Porfirio Díaz. Además de ser el concuño y consuegro de Benito Juárez. "Dublán, Manuel (1830-1891)". *Guía de Memorias de Hacienda (1822-1910). Colegio de México*. Acceso el 21 de junio de 2020, https://memoriasdehacienda.colmex.mx/mhwp/?page_id=7578
[231]Guillermo Hay Militz (1824-1904), fue un ingeniero belga que participó en diversas obras como ingeniero director, se casó en 1865 en la Ciudad de México con Josefina Fortuño, padre de Eduardo Hay Fortuño, ingeniero y político revolucionario. "Guillermo Hay Militz". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Acceso el 21 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=guillermo&n=hay+militz

Septiembre de 1880, autorizando a la empresa elegir el punto de conexión más viable entre las estaciones de San Marcos y San Andrés Chalchicomula[232].

La compañía solicitó después prolongar su línea hasta San Juan de los Llanos por un lado, y hasta Tepeaca por el otro, con el objeto de darle más importancia a estas localidades y poder aprovechar los telégrafos que estos pueblos ya tenían. Oficialmente el 26 de diciembre de 1881 se modificó la autorización para construir la línea de Puebla a San Marcos, cambiando el rumbo del ramal, el proyecto tenía como dirección la Villa de Libres en vez de San Andrés Chalchicomula, se autorizó a la empresa para que construyera un ramal de Amozoc o de Acajete a Tepeaca para entroncarlo[233].

Aparte de las modificaciones del punto final de la línea y el trayecto que esta línea ferrocarrilera iba a seguir, se modificaron algunos cargos y personajes que componían la Junta Directiva de la empresa, entre ellos el secretario, el ingeniero auxiliar y el dibujante, eliminando al ingeniero primero y al ingeniero segundo[234], y la junta directiva de la empresa del ferrocarril para 1881 quedó de la siguiente manera:

Cuadro 2
Junta Directiva de la Empresa Ferrocarril Puebla-San Marcos 26 de diciembre de 1881[235]

Junta Directiva de la Empresa	Ferrocarril Puebla-San Marcos
Representante del Gobierno Federal	Lic. Antonio Pérez Marín
Representante del Gobierno del Estado	Ingeniero Joaquín Pardo y Múgica
Representaste de los Accionistas	Sres. Luis García-Teruel Manso, Jacobo Ortiz Borbolla y José María Ortiz Borbolla
Presidente de la Junta	Luis García-Teruel Manso
Secretario	Juan Herrasti
Inspector	Pedro J. Sentíes
Represente de la Empresa en México	Manuel Dublán Fernández de Varela
Ingeniero Director	Guillermo Hay
Ingeniero Auxiliar	José González Pacheco
Dibujante	Eduardo Cabrera

[232] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 694.
[233] *Ibídem*, pp. 694-695.
[234] *Ibídem*, p. 698.
[235] *Ibídem*, p. 698.

Habiendo organizado la empresa para la construcción del ramal, la Empresa del Ferrocarril de San Marcos se preparaba para comenzar el proceso de construcción, por lo cual el acuerdo había sido que la Empresa del Ferrocarril Puebla-San Marcos, tendría una subvención de $3,000 sin exceder los $30,000 anuales[236].

Además la empresa tenía que presentar el capital social con el que contaba para la construcción del ferrocarril, el 31 de enero de 1881 el capital social ascendió a la cantidad de $100,000 pesos, representada en 5 acciones de a $20,000 pesos, de las que dos pertenecían al Sr. Luis García-Teruel Manso, una al Sr. Jacobo Ortiz Borbolla, una al Sr. Francisco Javier Muñoz de Ovando y por último una al Sr. José María Ortiz Borbolla[237].

Teniendo el capital que financiaría la proeza ferrocarrilera, la empresa pasó a la planeación por parte de los ingenieros que participaron en la construcción y tendido de las vías. Es fundamental para reflexionar en torno a la complejidad de la construcción de los ramales y cómo se fue edificando el sistema ferroviario porfiriano, para ello recurrimos a Teresa Márquez Martínez, directora del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en su texto *El patrimonio ferroviario mexicano. Fruto de la ingeniería civil*[238]*,* invita a reflexionar sobre los procesos de construcción de las vías y las obras de ingeniería, aspectos que retomo para esta investigación.

Dentro de la planeación del ramal Puebla-San Marcos, la construcción del ramal se dividió por secciones, partiendo de la estación de San Marcos con dirección a "El Pinal", los kilómetros totales que debieron construir, siguiendo los reportes estadísticos, fueron 78 km, los cuales quedaron distribuidos de la siguiente manera:

---

[236] Tirado, Gloria. *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 87.
[237] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 698.
[238] Márquez, Martínez Teresa. "El patrimonio ferroviario mexicano. Fruto de la ingeniería civil", Revista *CEDIF*. 2009, pp. 3-6.

Cuadro 3:
Secciones del ramal Puebla-San Marcos[239]

Secciones	Kilómetros
Primera sección de Puebla a Amozoc	18
Segunda sección de Amozoc a Acajete	12
Tercera sección de Acajete a El Pinal	10
Cuarta sección de El Pinal a San Marcos	14
Quinta sección de San Marcos a Ojo de Agua	12
Sexta sección de Ojo de Agua a Virreyes	16
Séptima sección Virreyes a San Juan de los Llanos	11[240]

Para el 31 de enero de 1881, los kilómetros que entregó la empresa fueron diez y siete: catorce de San Marcos a la Venta del Pinal, cumpliendo los 14 de la cuarta sección, y tres entre la Venta y el pueblo Acajete[241], faltando 7 km para llegar a la estación de paso de Acajete.

Al presentarse los primeros diez y siete kilómetros, se autorizó a la empresa la explotación de los kilómetros construidos, sin embargo la empresa no consideró conveniente su explotación, a los inversionistas le pareció más oportuno y conveniente comenzar la explotación del ramal hasta que estuviera terminado el ferrocarril de San Marcos a la ciudad de Puebla[242].

La parte construida del ferrocarril, tiene su principio en un terreno inmediato a la estación de San Marcos, del Ferrocarril Mexicano, se interna en una cañada de la que ocupa el lado Norte, para ascender a la falda del cerro donde se encuentra Nopalucan, quedando a un kilómetro de las casas del barrio de San Antonio, perteneciente a dicho pueblo, rodeaba después el cerro, hasta encontrar la cañada con las vertientes de la Malintzin, y se dirige,

[239] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 699.
[240] Se pueden consultar fotografías de las diversas estaciones que conformaron de los ramales Puebla-San Marcos y Villa de Libres y San Marcos-Teziutlán en los anexos.
[241] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 696.
[242] *Ibídem*, p. 696.

casi en línea recta, hasta el puerto que forman las vertientes del Pinal y las de la Malintzin[243].

Desde este punto, el ramal continuó faldeando el cerro, hasta encontrar el Temascalito, pequeño cerro que se halla aislado de la Malintzin y el Pinal, el cual ha sido forzoso faldear, casi en la mitad de su circunferencia, por la pendiente[244].

La cuarta sección de San Marcos a la Venta del Pinal, fue el primer gran tramo que construyó la Empresa, teniendo como objetivo el transporte de material entre los mercados regionales y el entroncamiento con la estación del Ferrocarril Mexicano. Dentro de esta sección se encontraron las siguientes obras de ingeniería en la barranca de San Diego Pavón, una alcantarilla de dos metros cincuenta y siete centímetros de alto y cuatro metros veinticinco centímetros de luz, en su parte superior, cubierta con cuatro trabes de dos rieles de fierro cada uno, remachados por sus patines y distanciados entre sí por tirantes de fierro[245].

Según los datos geográficos, existieron 15 curvas de 300 a 1,105 metros de radio y alineamiento que llegan a 3 kilómetros, con pendientes que desde la horizontal tiene por máximo 1795 por ciento, pasando sobre el puente "Guillermo Hay", formado en la barranca del Diablo, de 72.5m de ancho; cruza después los caminos de Huamantla y de San Juan Bautista, la barranca de San Pablo de 550 metros de ancho; vuelve a cortar un camino de Nopalucan a Huamantla, salva la barranquilla de 8 metros entre las Haciendas de Chapultepec y la Floresta, y pasando los caminos de Nopalucan al Pinillo y a Cupiaxtla, la vía se acerca a la estación de San Marcos[246].

Las obras de infraestructura que hizo la empresa fueron: una alcantarilla de 4 metros de claro, al salir de la Venta: un puente en la barranca del Diablo de bóveda de 60°, de 6 metros de luz, 3.8m de radio y 2.45m de flecha: en la barranca de San Pablo cuatro puentes de 5.50m de claro, con trabes de rieles en arco de 8.50m de radio y 0.45, de flecha, con sus correspondientes tacones entre el arco y el riel superior; y por último, un puente de 4.25m

[243] *Ibídem*, p. 696.
[244] *Ibídem*, p. 696.
[245] *Ibídem*, p. 701.
[246] *Ibídem*, p. 701.

de luz en la barranca de San Diego Pavón, con 4 trabes acopladas de rieles de fierro de 72 libras por yarda[247].

En la barranca de San Pablo, cuatro alcantarillas de dos metros treinta y nueve centímetros a tres metros treinta y dos centímetros de alto, y de cinco metros cincuenta centímetros de luz, cubiertas con cuatro armazones de fierro, hecho con rieles de ese mismo metal y de setenta libras por yarda[248]. En la barranca del Diablo hay un puente de bóveda, de once metros de longitud y seis metros de luz, una alcantarilla de un metro de altura por uno de luz, y seis pasos de agua[249].

El costo total de la cuarta sección fue de $127,731.40[250], debido a la complejidad que representó construir las obras de ingeniería para dominar la geografía del lugar y que pudiera surcar el ferrocarril. Sin embargo este trayecto no fue el más complicado de construir, sería la tercera sección donde los ingenieros encontrarían un reto geográfico que les costaría presupuesto y material, para superar y que el ramal llegará a la ciudad de Puebla.

En la tercera sección de la Venta del Pinal a Acajete, se gastó hasta el 31 de diciembre de 1881 la cantidad de $44,810.32, habiéndose entregado nada más que tres kilómetros, por las graves dificultades que tuvieron que vencer en el cerro del Temascalito. Fue imposible para los ingenieros determinar el costo real de cada uno de los kilómetros de esa sección, mientras no hubiese sido terminada la sección; sin embargo los ingenieros mencionaron que el costo por kilómetro de la segunda sección (Acajete-Amozoc) fue el más costoso por las gravísimas dificultades que presentó tender las vías en el cerro Temascalito, los puentes y demás obras que se construyeron[251].

El trayecto de la vía fue el siguiente, pasa por las barrancas del Estanco, Xalacatl, Tecoloatl, Zopiloatl, San Javier, posteriormente por el Pozo, cerca del cerro del Temascalito, el Borrego, Tlalayécotl, el Jagüey, Jesús María, frente a la Hacienda de San Bartolo, Ocotepetze, San Nicolás o del Águila, y llega a la antigua Venta del Pinal, en el

[247] *Ibídem*, p. 701.
[248] *Ibídem*, p. 696.
[249] *Ibídem*, p. 697.
[250] *Ibídem*, p. 697.
[251] *Ibídem*, p. 700.

lindero de los Estados de Puebla y Tlaxcala[252]. Para comprender la ingeniería se puede ver el plano del Puente de la Barranca de Xalacatl que realizó Guillermo Hay, el cual se encuentra al final de este apartado.

Como se mencionó, el cerro de Temascalisto presentó diversas dificultades para poder construir la vía, debido a las condiciones del terreno, es por ello que se realizaron diversas obras que resultaron ser bastante complicadas. Las acciones de los ingenieros era construir la vía en la falda del cerro, cortando una parte al costado, sin embargo tuvieron diversos problemas, debido a que la formación geológica del cerro era resistente a la pólvora y la dinamita, lo cual llevó a los ingenieros a buscar otros métodos, por lo que tuvieron que prolongar los trabajos[253]. Los ingenieros puntualizaron en sus informes que el costo de los 500 metros que tuvieron que construir de vía para atravesar el cerro del Temascalito, ascendieron a $80,000 pesos[254].

Además de que se gastó $4,842.70 para la construcción y el establecimiento de la línea telegráfica de la ciudad de Acajete a la estación de San Marcos[255], se debió a que como se había planteado en el proyecto, los inversionistas planeaban explotar los telégrafos que ya se encontraban en San Juan de los Llanos y San Marcos, por lo cual se proyectaba incrementar la red telegráfica existente.

La parte del ferrocarril que después se construyó, comprende el trayecto del Temascalito a Acajete, atravesando este pueblo, que se halla al norte del camino nacional de Puebla a Veracruz, de ese punto debe correr la vía en dirección casi paralela al camino nacional hasta Amozoc, atravesando este pueblo por una calle que está a tres cuadras de la plaza y continúa dirigiéndose a Puebla, dejando a la izquierda el cerrito de Icatepec, Chachapa y el cerro de Amalucan, a cuyo pie se desliza para llegar a la capital del Estado, rodeando la parte Norte de los cerros de Guadalupe y Loreto[256].

En la segunda sección (Amozoc-Acajete) hay diversas terracerías hasta el punto denominado del "Pozo", con una interrupción de medio kilómetro en el cerro del

[252] *Ibídem*, p. 700.
[253] *Ibídem*, p. 701.
[254] *Ibídem*, p. 701.
[255] *Ibídem*, pp. 698-699.
[256] *Ibídem*, p. 699.

Temascalito. De igual forma también hay terracerías en la cuarta sección de Puebla a Amozoc, en una extensión de diez kilómetros y medio, se comenzaron a construir alcantarillas en el río de San Antonio[257]. Además de las secciones de terracerías y los cerros en la primera, segunda y tercera sección había muchas barrancas, por lo cual el costo de los kilómetros para superar estas condiciones geográficas se estimó entre $11,500 a $12,000[258].

La vía férrea salió del pueblo de Amozoc[259], cruza la vía de la barranca de los Ameyales y con alineamientos entre los que hay uno de 7.5 kilómetros, y con 13 curvas de 700 a 2,000 metros de radio, con pendientes, recorre 12 kilómetros para llegar al pueblo de Acajete. Pasa la Barranca Nueva, la de Xalpatlac, en dos partes, las del Callejón de Cancino, Tenorio Tepulco, San Sebastián, Valer, y por último, la del Lindero del pueblo de Acajete[260]. Los puentes construidos en esta sección (del Lindero y Valero) tienen, el primero un claro de 5.48m y el segundo tres claros de 5.48m cada uno. Las alcantarillas desde 1 hasta 3.95 de claro[261].

La primera sección (Acajete-Puebla) también tuvo algunas complicaciones para la construcción debido a que tenía curvas 125 a 2,000 metros, pendientes de 1.30m. La principal vía férrea que llegó a la estación de Puebla, se construyó paralelamente al convento de San Pablo de los Frailes, y al atravesar el camino de Tlaxcala, se acerca a la línea del Ferrocarril Mexicano para separarse definitivamente de ella faldeando los cerros de Loreto y Guadalupe[262].

En el trayecto de estos 18 kilómetros se encuentran 15 pasos de agua, 3 caños cerrados, 3 sifones, 5 alcantarillas, y por las barrancas de San Pablo, la Resurrección, San Antonio, San José, Manzanilla, Zopiloácatl, Miquisatlac, los Ocotes, Temascaltetla, Barranca Grande, entre otros, teniendo a la vista la Cieneguilla y los ranchos de Rementería, San José,

[257] *Ibídem*, p. 700.
[258] *Ibídem*, p. 700.
[259] Curiosamente el barrio donde se construyó la Estación del Ferrocarril de Amozoc se llama Barrio San Miguel-Centro, de manera similar como el barrio ferrocarrilero San Miguelito en la ciudad de Puebla, por lo cual probablemente el barrio de Amozoc también era un barrio donde residían un gran número de trabajadores ferroviarios.
[260] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 700.
[261] *Ibídem*, p. 700.
[262] *Ibídem*, pp. 699-700.

Oropeza y San Antonio, y pasando cerca de la Hacienda de Amalucan y el pueblo de Chachapa, llega al de Amozoc, donde termina sobre las huertas de esta población[263], para seguir su rumbo al pueblo de Acajete, continuando el trayecto de la locomotora rumbo al norte, atravesando la Sierra norte del estado.

Los puentes de la Resurrección y de San Pablo, tienen sus trabes de rieles rectos remachados, por sus polines, con tirantes de fierro dulce, prestando garantías de resistencia y seguridad, porque los durmientes están encadenados y las trabes empotradas en la mampostería de las pilastras y manchones[264].

Al terminar este tramo de 18 kilómetros, quedó conectada la estación de San Marcos con la estación de la ciudad de Puebla, la empresa decidió continuar con la construcción hacia el norte, introduciendo los caminos de hierro por la Sierra norte hasta comunicar la ciudad de San Juan de los Llanos con la capital, y continuó con la construcción de la quinta sección (San Marcos a Ojo de Agua), después de una curva de 250 metros, aparece el viaducto del Ferrocarril de San Marcos a San Juan de los Llanos, y poco más adelante una alcantarilla en terrenos de una Hacienda[265] llegando a Ojo de Agua.

La sexta sección, de Ojo de Agua a Virreyes, mide 16 kilómetros 373 metros, cuenta con siete curvas de 500 a 2,000 metros de radio, alineamiento hasta de 5.6 kilómetros, y sus pendientes no pasan de 1.187m por ciento. Con varios pasos de agua y las alcantarillas indispensables, cuenta como obras de ingeniería el puente de Alzayanga, con seis claros de 5.48m cada uno,[266] llegando así a las inmediaciones de la Hacienda Virreyes, aproximadamente a 600 metros de la hacienda[267].

La séptima y última sección (Virreyes-San Juan de los Llanos), de 11 kilómetros, sólo tiene hecho hasta el puente del cañón de Virreyes, de 5.48m en cada claro de los tres que lo

---

[263] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco Villalobos, de enero de 1883 a junio de 1885*. México, DF: Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1887, p. 915.
[264] *Ibídem*, p. 915.
[265] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 701.
[266] *Ibídem*, p. 702.
[267] *Ibídem*, p. 699.

forman, seis curvas de 400 a 2,000 metros, alineamientos desde 1 hasta 3.2 kilómetros con pendientes desde la horizontal hasta 0.984 por ciento, forman este trayecto de la vía, que pasa por el cañón de virreyes, Xalbarranca, la Concha, frente a la Hacienda Virreyes, y termina en la Villa de Libres, junto a la Barranca nombrada San Juan de los Llanos[268]. (Ver Anexo Plano de la Séptima Sección Virreyes-San Juan de los Llanos por Guillermo Hay) o en su defecto la reducción que realizó el teniente Carlos Benítez al final de este apartado.

Al finalizar la construcción del ramal se especificó de manera general las obras de ingeniería (puentes, alcantarillas, pasos de agua, etc.) que tuvieron que realizarse a lo largo de los 78 kilómetros, en los primeros 17 kilómetros, se construyeron 8 puentes, 4 alcantarillas y 11 pasos de agua en el año de 1881, en 1882 se continuó con los 61 kilómetros restantes, se construyeron 28 puentes, 36 alcantarillas, 10 pasos de agua.[269]

A pesar de que los primeros informes entre 1880-1881 los ingenieros y la empresa reportaron en la planificación del proyecto que se iban a construir 78 km de vía, entre Puebla, San Marcos y la Villa de Libres, al finalizar el ramal en febrero de 1883 se reportó a la Secretaría de Fomento que se construyeron 93 km, se anexaron 23 km. Sergio Ortiz Hernán en su texto *Los Ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, también sostiene la construcción de los 93 km[270], aspecto relevante sobre las modificaciones de los proyectos en el tendido de las vías férreas.

<u>De lo material y tangible</u>.

El material que utilizó la empresa para la construcción del ramal Puebla-San Marcos venía de Inglaterra, primero arribaron los vapores ingleses "Architect" y "Australian" al puerto de Veracruz trayendo consigo el material siguiente: 179,98 Toneladas de rieles, 0.37 tornillos, 1.56 clavos, 135.00 trabes, amarres, pernos y placas para puentes[271], posteriormente arribó el vapor inglés "Commander," transportando el material siguiente: 120.3 toneladas, rieles

[268] *Ibídem*, p. 702.
[269] *Ibídem*, p. 915.
[270]Ortiz Hernán, Sergio. *Los Ferrocarriles de México: Una visión social y económica*. Tomo I. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 203.
[271]Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.*, p. 707.

de acero, 9.4 toneladas de chapas de unión, 18.8 toneladas de tornillos y clavos[272]. Teniendo un total de 205 toneladas de rieles y 20 toneladas de chapas, tornillo y clavos[273].

La mano de obra que se utilizó a lo largo de la construcción de este ramal para el año de 1880 fue de 1,147 trabajadores para el año de 1881-1882 se incrementó a 1,450 trabajadores trabajando diariamente, de los cuales 300 eran albañiles[274] y lo demás se dedicaban a otras profesiones como carpinteros y herreros. Se organizaban a los trabajadores en 13 cuadrillas para trabajar a lo largo de la construcción del ramal[275]. A partir del número tan grande de trabajadores podemos imaginar la oferta laboral que generó el ferrocarril en la región, así como también los grandes campamentos a pie de vía durante la construcción, mujeres procurando a sus esposos durante las jornadas laborales, viviendo con sus hijos a pie de vía, alguno de estos grandes campamentos fueron el antecedente inmediato de la comunidad de Oriental.

El material rodante con el que contaba la empresa era de 2 coches de primera clase, 2 coches de segunda clase, 3 coches de tercera clase, 2 carros de equipaje, 30 carros de carga, 6 carros para ganado menor, 24 plataformas y 10 armones. Los coches de pasajeros, todos de modelo inglés, estaban divididos en cuatro compartimentos cada uno, y podían contener de 40 a 48 pasajeros por carros[276].

Los carros de carga y las plataformas, tienen la capacidad de 10 toneladas. Las dos máquinas, "Motolinia" y "José Manso", son máquinas tanques, que fueron construidas por la firma Dubs & C°., de Glasgow y las máquinas "Esteban de Antuñano" y José María Lafragua por The Hunslet Engine C°., de Leeds de origen inglés. Además, de que al finalizar la construcción del ferrocarril, todas las estaciones contaban con telégrafo, por lo cual existía comunicación desde la ciudad de Puebla hasta la Villa de Libres[277].

---

[272] *Ibídem*, p. 706.
[273] *Ibídem*, p. 706.
[274] *Ibídem*, p. 699.
[275] *Ibídem*, p. 704.
[276] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885*…, *op. cit.,* p. 918.
[277] *Ibídem*, pp. 918-920.

Los nombres que les pusieron a las locomotoras fueron de destacados personajes históricos que tuvieron una participación significativa como Toribio de Benavente, mejor conocido como Motolinia, fue un misionero franciscano que fungió como historiador de la Nueva España, formó parte de los Doce apóstoles de México. José Manso y Solá destacado militar español que participó en la guerra de la Independencia Española 1808-1814; así como de destacados poblanos como Esteban de Antuñano ilustre poblano que fundó la primera fábrica de hilados y tejidos de algodón mecanizada en México y el liberal José María Lafragua destacado político integrante de los gabinetes de Ignacio Comonfort, Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada, además de un impulso de la cultura y las letras durante el S.XIX.

Para el 11 de Octubre de 1882 se notificó al presidente Manuel González y al Gral. Carlos Pacheco Ministro de Fomento que quedó terminada la vía férrea entre San Marcos y San Juan de los Llanos (Ciudad de Libres)[278]. Posteriormente en enero y febrero de 1883 se realizaron diversas obras de ingeniería, principalmente puentes entre las diversas barrancas, finalizando oficialmente el ramal el 15 de marzo de 1883[279].

[278] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 708.
[279] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 284.

Después de haber sido inaugurado el Ferrocarril Puebla-San Marcos y Villa de Libres la empresa tuvo los siguientes trabajadores con los siguientes sueldos operando el ramal:

Cuadro 4:
Trabajadores con suelo mensual[280]

Puesto	Sueldo Mensual
Super Intendente	$225.00
Ingeniero Director	$300.00
Secretario de la Junta Directiva	$100.00
Pagador	$60.00
Encargado de Contabilidad	$50.00
Dos empleados en la Super Intendencia	$55.00
Siete Jefes de Estación	$40.00
Primer Telegrafista	$40.00
Cuatro Telegrafistas	$35.00
Cuatro Telegrafistas	$30.00
Un Meritorio	$15.00
Tres Veladores	$25.00
Un Auxiliar	$12.00
Un Mensajero	$5.00
Tres Conductores de Tren	$50.00
Un Guarda-equipaje	$40.00
Un Ayudante	$30.00
Un Primer Maquinista	$80.00
Tres Maquinistas	$60.00
Cuatro empleados en la estación de Puebla	$40.00

[280] *Ibídem*., p. 919.

Cuadro 5:
Trabajadores con suelo diario[281]

Puesto	Sueldo Diarios
Veintiún Veladores y Cambia-vías	$0.50
Veinticinco cargadores	$0.37
Diez Guarda-vías	$0.37
Tres Garroteros Mayores	$1.50
Seis Garroteros	$0.75
Tres Fogoneros	$0.75
Tres pasa-leña	$0.75
Un limpiador	$0.25
Un sobrestante Mayor	$2.00
Un sobrestante segundo	$1.25
Un sobrestante segundo	$1.33
Ocho albañiles	$0.75
Diez y seis peones	$0.31
Diez carpinteros	$1.00
Cuatro Herreros	$1.75
Diez cuadrillas de once hombres cada una, cabo	$1.00
Los peones	$0.37
Una cuadrilla de treinta hombres, cabo	$1.00
Los peones	$0.03

Los empresarios al haber reflexionado sobre las comunicaciones interoceánicas, tenían la ambición de comunicar otro punto de la costa con la ciudad de Puebla, por lo cual se plantearon diversos proyectos para entroncar el ramal de San Marcos con otro punto del golfo de México. El 25 de junio de 1881 se autorizó la construcción de un Ferrocarril de la Barra de Nautla[282] a la Estación de San Marcos[283].

La autorización de la construcción se celebró con un contrato entre esta Secretaría y el Gobierno Estado de Puebla, representado por los CC. Juan Crisóstomo Bonilla y Nicolás

[281] *Ibídem*., p. 919.
[282] La Barra de Nautla se encuentra al noroeste, a 41 kilómetros de Martínez de la Torre y a 90 kilómetros de Poza Rica, otro puerto en el golfo de México que permitiría diversificar la llegada de embarcaciones y las mercancías que llegaban al puerto de Veracruz, fomentando y creando otros mercados regionales.
[283] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 878.

Islas Bustamante, para la construcción de un ferrocarril de vía angosta (O.914m)[284]. Según las condiciones de este contrato, los trabajos para el establecimiento de esta línea deberían comenzar antes del primer año de la fecha de la concesión, y terminarse antes de doce años; pero en los dos primeros deberá presentar el concesionario cuatro kilómetros de vía concluida, y anualmente, después, por lo menos diez y seis kilómetros[285].

El Gobierno del Estado solicitó a la Secretaría de Fomento su aprobación el 30 de septiembre de 1881, para traspasar esta concesión a una Compañía llamada Ferrocarriles de la Sierra Norte de Puebla, bajo bases convenientes y equitativas. En tal virtud se nombraron representantes del Gobierno Federal en la Junta directiva a los CC. Carlos Rivas y Nicolás Islas y Bustamante, e inspector al ingeniero Felipe Zavalza. Los planos se aprobaron y, comenzaron las obras con fecha 3 de Junio de 1882[286].

Cuadro 6

Junta directiva del Ferrocarril de la Sierra Norte de Puebla el 31 de diciembre de 1882[287]

Junta Directiva de la Empresa	**Ferrocarril de la Sierra Norte de Puebla**
Presidente de la Junta	Pedro Escudero y Echanove[288]
Vocal	Manuel Cordero
Tesorero	R. Sainz
Secretario	A. Róvalo
Representante del Gobierno Federal	Julio Arancivia
Representante del Gobierno Federal	Nicolás Islas Bustamante
Representante del Gobierno del Estado de Puebla	Gral. Juan Crisóstomo Bonilla[289]
Representantes superiores de la Empresa	**Ferrocarril de la Sierra Norte de Puebla**
Representante	A. Róvalo
Ingeniero en Jefe	Amador Chimalpopoca

[284] *Ibídem*. p. 878.
[285] *Ibídem*. p. 878.
[286] *Ibídem*. p. 879.
[287] *Ibídem*. p. 879.
[288] Pedro Escudero y Echanove (1818-1897), fue un abogado campechano que se desempeñó como Ministro de Justicia en México en 1864, durante el gobierno del emperador Maximiliano I de México. Pani, Erika. *El Segundo Imperio: Pasado de usos múltiples*. México, DF: F.C.E., 2004, p. 48.
[289] Gral. Juan Crisóstomo Bonilla Pérez (1835-1884), fue un destacado profesor, general, liberal y servidor público mexicano, oriundo de Tetela de Ocampo y junto con Juan N. Méndez y Juan Francisco Lucas, conocidos como los tres juanes serranos, gobernador de Puebla de 1880-1884. "Gral. Juan Crisóstomo Bonilla". *Benemérito Instituto Normal del Estado "Gral. Juan Crisóstomo Bonilla"*. Acceso el 21 de junio de 2020, https://www.bine.mx/gral-juan-crisostomo-bonilla

El capital social con el que contaba la empresa para comenzar con la proeza de construir el ferrocarril de San Marcos a la Barra de Nautla se constituyó de un monto de $1,200,000 dividido en seiscientas acciones de a $2,000[290].

A pesar de la constitución de la empresa y el capital, las modificaciones eran inminentes, por decreto del 9 de septiembre de 1884, el proyecto fue transferido al Ferrocarril Puebla-San Marcos, con los 25 kilómetros hasta el momento construido, con todos los derechos, exenciones y privilegios[291]. Francisco Calderón menciona que al concluir 1882 la empresa tenía terminado 5km de vía a partir de San Marcos, se concluyeron varios tramos en enero, abril y noviembre de 1883 y marzo de 1884, para finalizar el periodo la empresa había construido 25 km[292].

La historiadora Gloria A. Tirado Villegas, afirma que las irregularidades en el pago subvenciones por parte del gobierno fueron recurrentes en todas las líneas[293], y en el caso de las empresas para la construcción del Ferrocarril a la Barra de Nautla no fue la excepción, es por ello que el Lic. Francisco Arteaga y el presidente Pedro Escudero realizaron ciertos reclamos sobre los pagos de las subversiones atrasadas al Gral. Carlos Pacheco, Secretario de Fomento[294].

Después de haber concluido los 25 km se procedió a reflexionar sobre cómo comunicar la Barra de Nautla con la estación de San Marcos, por eso se concedió la construcción de un ferrocarril de Villa de Libres a Teziutlán, pasando por Santa Lugarda, Cuyuaco, Zacapoaxtla, Tlatlauquitepec y Teziutlán a partir del decreto del 20 de Diciembre de 1889[295], proyecto propuesto por el Gral. Hermenegildo Carrillo.

---

[290] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 878.
[291] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 89.
[292] *Ibídem*. p. 89.
[293] *Ibídem*. p. 90.
[294] *Ibídem*, p. 90.
[295] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal agosto de 1837 hasta diciembre de 1894…, op. cit* p. 42.

La citada Tirado Villegas puntualiza que la argumentación del Gral. Hermenegildo Carrillo[296] fue la siguiente:

> Los pueblos de la parte del norte en la Sierra del estado de Puebla, permanecen hasta hoy en una lamentable postración a pesar de los abundantes elementos de riqueza que encierra y cuya explotación se verificó en mezquina escala con el fin de impulsar a dichos pueblos facilitándoles los elementos de adelanto que merecen por los interesantes servicios que sus poblaciones han prestado (…)[297]

Reforzando el argumento del Gral. Hermenegildo Carrillo, el tramo por donde iba a construirse el ramal San Marcos-Teziutlán, de igual forma que en el ramal de Puebla-San Marcos-Villa de Libres, había diversas haciendas que quedarían a escasos kilómetros de la vía férrea, los terratenientes podrían entroncar ramales y enviar su mercancía por el ferrocarril a la capital del estado, otros estados o mercados regionales.

Es por ello que los hacendados apoyaron la construcción del ramal, debido a que iban a lograr una dinámica comercial con el ferrocarril como el principal medio de transporte de sus mercancías e insumos para sus tierras, muchos hacendados compartían la visión del Gral. Carrillo, por mencionar algunas de las diversas haciendas que se beneficiaron, fueron la hacienda de Chapultepec, la Floresta, San Bartolo[298] y las haciendas que se encontraban en el Distrito de Libres, como es el caso de la hacienda de San Diego Mazatepec, propiedad de la familia Hermoso Luque y el rancho de San Bernardino propiedad de la familia Rodríguez Córdova.

La Hacienda Virreyes, propiedad de la familia Rivero Caso, también fue beneficiada cuando se terminó el ferrocarril Puebla-San Marcos y la Villa de Libres[299], porque podían comerciar mercancías en los mercados regionales más cercanos, cuando los inversionistas

---

[296] El General Hermenegildo Carrillo se sumó a la Revolución de Tuxtepec del Gral. Porfirio Díaz, junto con Juan N. Méndez y Juan Crisóstomo Bonilla. Iglesias, José María.
La Cuestión Presidencial de 1876. México, DF: Tipografía Literaria de Filomeno Mata, 1892, p. 292
[297] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 90.
[298] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* pp. 700-701.
[299]Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* p. 702.

plantearon conectar a Teziutlán, esta hacienda aprovechó el acceso a la Sierra Norte del Estado y a las líneas troncales del país, además de comerciar más rápido sus productos.

Además de las haciendas que se favorecieron por la construcción de los caminos de hierro, también hubo diversas industrias que mejoraron su rendimiento y productividad, como las fábricas que tenía el propio Luis García-Teruel Manso en el trayecto.

En Teziutlán se benefició la mina "La Aurora"[300] propiedad de Vicenzo Lombardo Catti,[301] la mina fue puesta en operación a finales del S.XIX, se convirtió en la tercera más importante en el país por su producción hasta que cerró en 1915[302]. Para 1887, la Teziutlan Mining & Smelting Company, S.A., realizó las primeras explotaciones de la mina "La Aurora". Esta empresa se asoció en 1900 con la Teziutlán Copper Company, convirtiéndose en The Teziutlán Copper Mining & Smelting Co. empresa productora de cobre[303].

En 1901 la mina "La Aurora" fue adquirida por The Teziutlan Cooper Minig and Smetling Company, de Nueva Jersey que mandó a construir su propia línea férrea que se entroncaba con el Ferrocarril Oriental, posteriormente el Interoceánico[304].

Después de referir algunos de los hacendados y empresarios beneficiados, la autora citada sostiene que posteriormente le fue aprobado el proyecto a la empresa del Ferrocarril San

[300]Para conocer más entorno a la mina "La Aurora" se puede consultar el texto de *La Aurora de los Lombardo* de Leticia Gamboa, *Caudillos Culturales en la Revolución Mexicana* de Enrique Krauze*, Impactos del ramal Oriental-Teziutlán. El Ferrocarril y la formación de mercados interno en Puebla a principios de siglo XX* y *el Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista* de Reyna Juárez Núñez y María Isabel Gutiérrez Guerrero.
Gamboa, Leticia. "La Aurora de los Lombardo*". Revista Puebla Mágica*, Año 1. N°7, abril de 1992
Krauze, Enrique. *Caudillos Culturales en la Revolución Mexicana*. México, DF: Siglo XXI Editores.
Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. "Impactos del ramal Oriental-Tezitulán. El ferrocarril y la formación de mercados internos en Puebla a principios del siglo XX". *Enlaces*. N°. 7 (Otoño-Invierno, 2000), pp. 33-40.
Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. "La formación de mercados internos en Puebla a principios de siglo XX y el Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista". En: *Memorias del tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México. MNFM, 1996, pp. 149-159.
[301]Vicenzo Lombardo Catti (1836-1914) fue un inmigrante italiano originario de Settimo Torinesse, Piamonte, Italia, que llegó a México aproximadamente en enero-febrero de 1859, se casó en 1885 con Marcelina Carpio Mercado, se dedicó a diversos negocios, llegó a residir en Teziutlán en 1881, con gran visión descubrió la mina a la que denominó "La Aurora", convirtiéndose en un importante empresario, falleció en 1914 dejó descendencia, un pasado de abolengo y notabilidad que perdura en la memoria colectiva de la familia y los teziutecos, abuelo del intelectual Vicente Lombardo Toledano.
Krauze, Enrique. *Caudillos Culturales en la…, op. cit.,* pp. 21-40.
[302]Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 102.
[303]Juárez, Reyna y Gutiérrez, María Isabel. "El Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista" En: *Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. Memorias del tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril.* Puebla, México. MNFM, 1996, p. 153.
[304] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 102.

Marcos-Teziutlán y la mesa directiva quedó constituida por los señores Vicente Alfaro, vocal y tesorero, Cipriano Lavin y el Coronel Agustín Lozano, y como su director al Gral. Hermenegildo Carrillo[305].

La concesión de 1889 se modificó por la ley de 8 de Junio de 1890, quedando el trayecto de la siguiente forma: de San Marcos a la Barra de Nautla pasando por Teziutlán, con un ramal a Zacapoaxtla y con facultad de construir otro de Teziutlán a Perote, este sin subvención. La subvención acordada, era de $6,000 por kilómetro construido[306]. Además de que por decreto del 3 de junio de 1890 se unieron las dos concesiones del ferrocarril de San Juan de los Llanos a Teziutlán de 1889 y 1881, conformando así la compañía Los Ferrocarriles de la Sierra Norte de Puebla y de Puebla San Marcos-Los Virreyes[307].

Felipe Martel fue nombrado director de la Compañía del Ferrocarril de Nautla a San Marcos, según la escritura del 20 de agosto de 1890, posteriormente Felipe Martel reclamó por el pago de la subvención de los kilómetros 26 al 30, construidos paralelamente a la línea ya establecida por el Ferrocarril Interoceánico[308].

Para finales de la década de los años 90 el proyecto se modificó, ya no tenía la intención de llegar a la Barra de Nautla, ni comunicar Teziutlán con Perote, sino dejar comunicado a Teziutlán con San Marcos, llegando hasta Tecolutla[309].

Por lo cual el trayecto que seguiría el ramal sería el siguiente: saliendo de Virreyes, rumbo a Teziutlán, teniendo como paradas o estaciones Santa Lugarda, Concepción, Pochintoc, Martel, Huitzitzilapan, Otón, Zaragoza, Tezompan, Sosa y Teziutlán[310].

El 25 de Mayo de 1900 se aprobó el contrato por el cual se declararon insubsistentes los Artículos 2° y 3° del contrato de reformas de 30 de Marzo de 1897, relativo a la autorización dada a la Empresa para levantar los rieles y material que componen el tramo

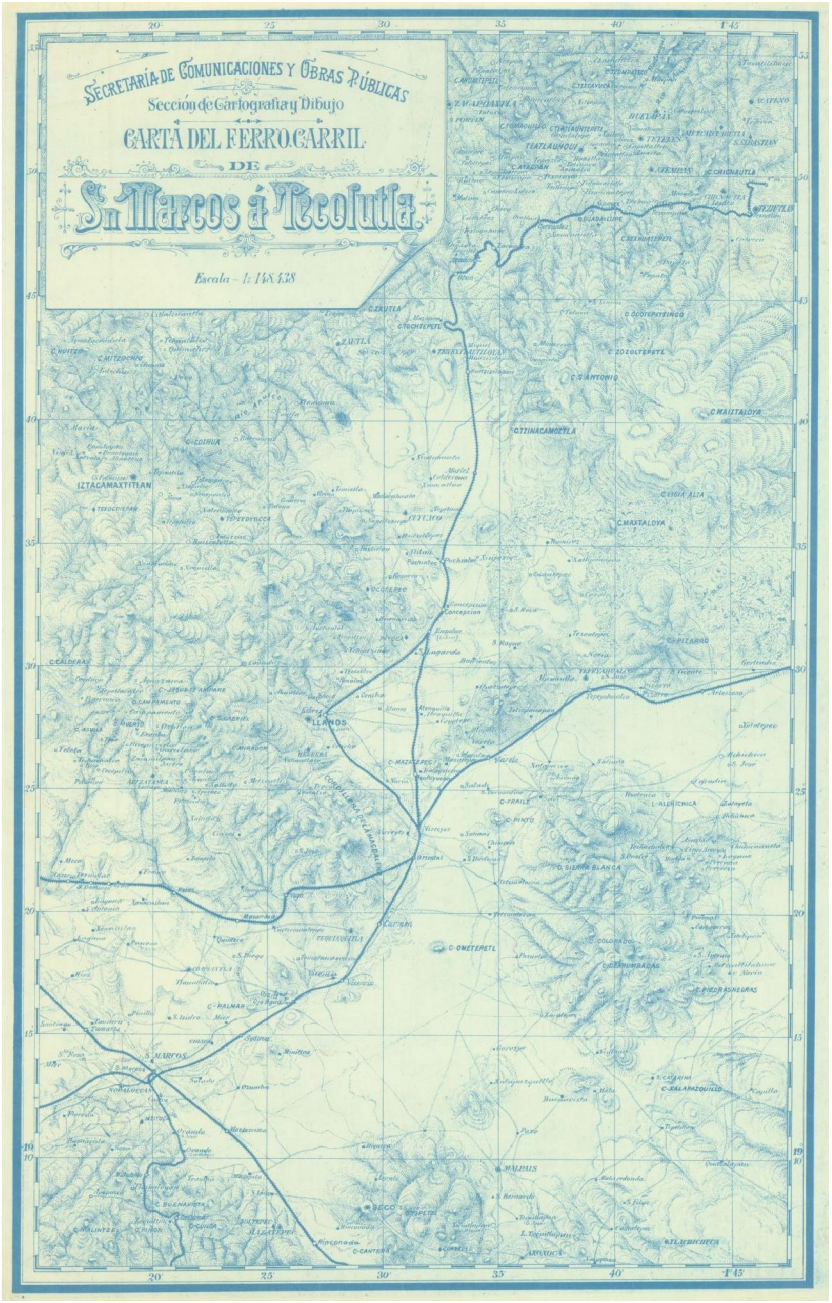
[305] *Ibídem*, p. 91.
[306] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal agosto de 1837 hasta diciembre de 1894…, op. cit.*, p. 42.
[307] Tirado, Gloria. *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 91.
[308] *Ibídem*, p. 91.
[309] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal agosto de 1837 hasta diciembre de 1894…, op. cit.*, p. 42.
[310] Trayecto obtenido de la Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, 1910. "Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla". *Mediateca INAH.* Acceso el 21 de junio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/mapa%3A346

de diez kilómetros quinientos metros que corresponden el ramal de Villa de Libres, la Empresa debía conservar en buen estado y explotar dicho Ramal, por el término de la concesión[311].

[311] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903*. México, DF: Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federal. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias, 1905, p. 13.

Imágenes

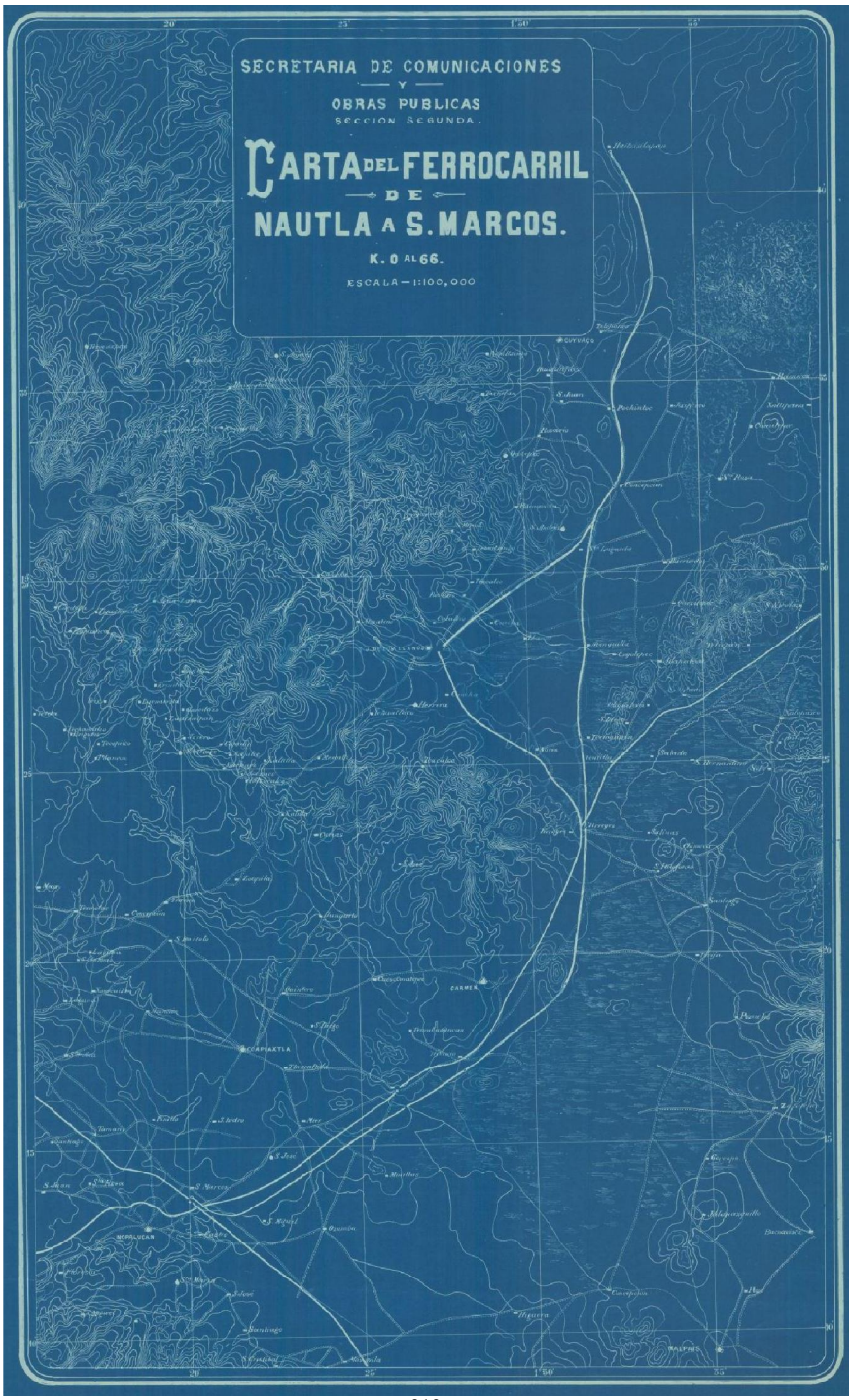
Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XX.



312

[312]"Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XX*". Mapoteca Manuel Orozco y Berra.* Consultado el 6 de Julio de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/chis-aas-m53-v4-0082/

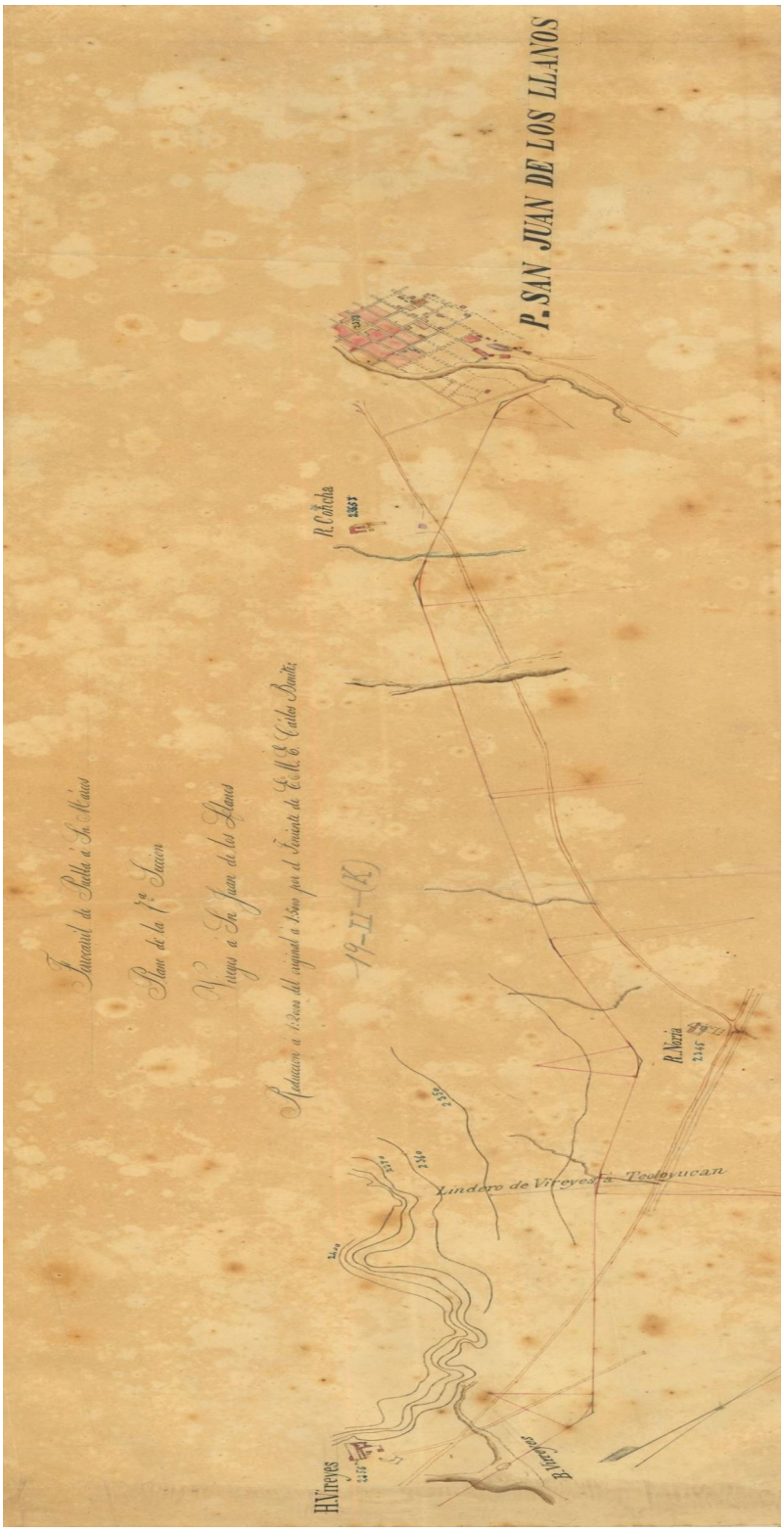
Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XIX.



313

313 "Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XIX". *Mapoteca Manuel Orozco y Berra.* Consultado el 6 de Julio de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/coyb-ver-m48-v6-0309/

Reducción del plano de la 7a sección, Virreyes – San Juan de los Llanos[314]



[314] "Reducción del plano de la 7a sección, Virreyes – San Juan de los Llanos". *Mapoteca Orozco y Berra.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-pue-m16-v11-0806/

Luis García Teruel Manso (1844-1915), Accionista y Presidente de la Junta de la Empresa del Ferrocarril Puebla-San Marcos[315]



Lic. Manuel Dublán Fernández de Varela, Representante de la Empresa del Ferrocarril Puebla-San Marcos en México [316]



[315] "Luis García-Teruel Manso". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet*. Consultado el 25 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=luis&n=garcia+teruel+manso

[316] "Lic. Sr. Manuel Dublán, tarjeta postal". *Mediateca INAH*. Consultado el 24 de junio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A391133

Pedro Escudero y Echanove, Presidente de la Empresa del Ferrocarril de la Sierra Norte de Puebla [317]



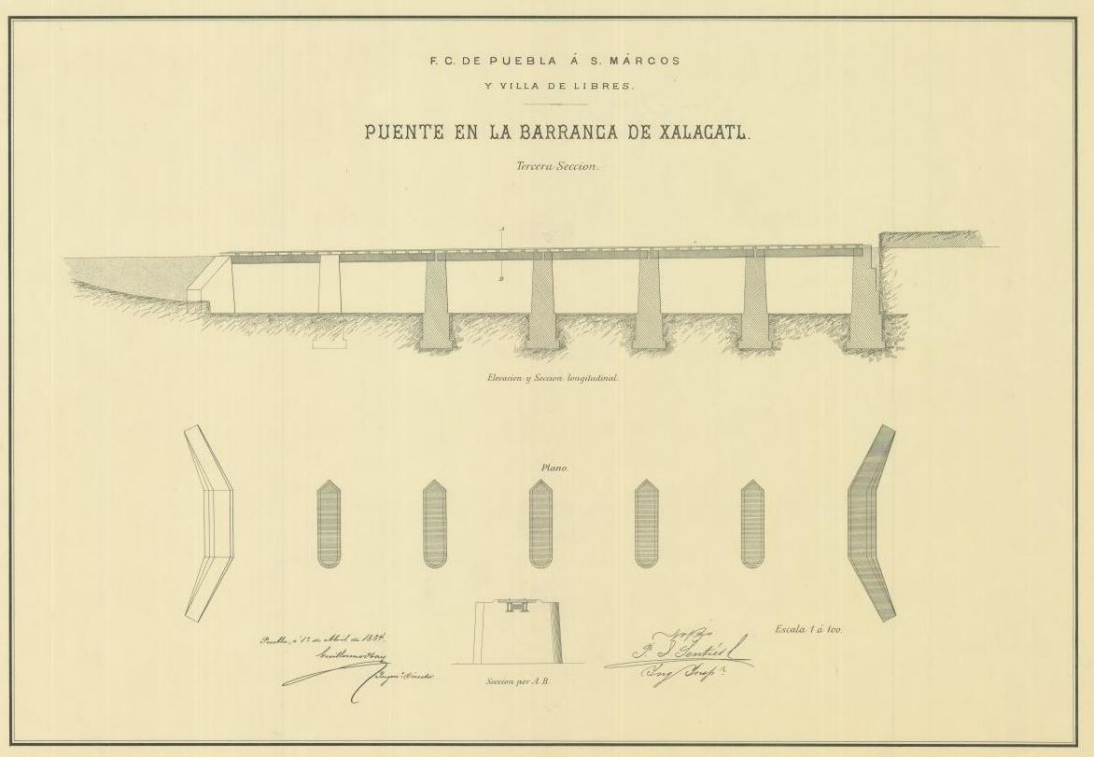
Gral. Hermenegildo Carrillo, presidente de la empresa del ferrocarril de la Villa de Libres a Teziutlán, 1889.[318]



[317] "Pedro Escudero y Echánove, retrato". *Mediateca INAH*. Consultado el 24 de junio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A392332

[318]"General Hermenegildo Carrillo, retrato de tres cuartos". *Mediateca INAH*. Consultado el 24 de junio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A362506

Plano del Puente de la Barranca de Xalacatl por Guillermo Hay[319]



[319] "Puente de la Barranca de Xalacatl por Guillermo Hay". *Mapoteca Manuel Orozco y Berra.* Consultado el 6 de Julio de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/coyb-pue-m46-v3-0119/

Estaciones del Ramal Puebla San Marcos, Villa de Libres y San Marcos-Teziutlán

Estación Ferrocarrilera de San Marcos, ramal Puebla-San Marcos[320]



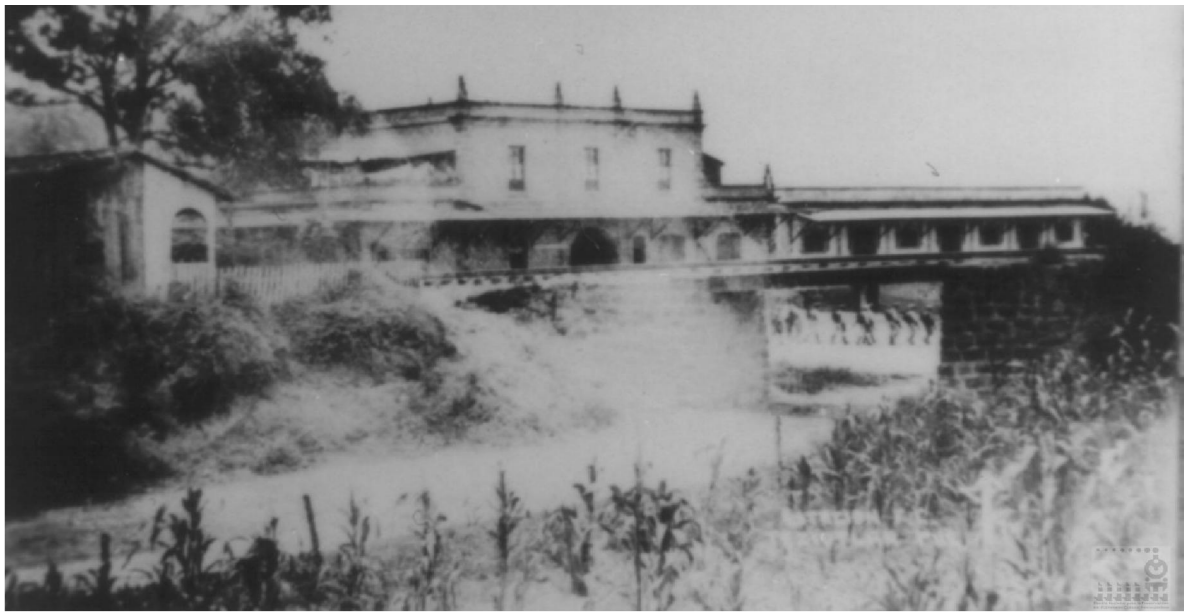
Estación Ferrocarrilera de San Marcos, ramal Puebla-San Marcos[321]



[320] "Estación del Ferrocarril San Marcos del rama Puebla San Marcos". *Rafael Lara Grajales. San Marcos "Tierra Privilegiada Facebook.* Consultado el 17 de julio de 2020, https://www.facebook.com/490305354487717/photos/a.490715601113359/1093671854151061/

[321] "Estación de San Marcos. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=351

Estación Ferrocarrilera de Teziutlán, ramal San Marcos- Teziutlán, 1925[322]



Estación Ferrocarrilera de Teziutlán, ramal San Marcos- Teziutlán, 1960[323]



[322]Segunda Estación. Estación de Teziutlán, ca. 1925. Colección Ramal Oriental-Teziutlán. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

[323]Andén de la estación de Teziutlán, ca. 1960. Colección Ramal Oriental-Teziutlán. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Estación Ferrocarrilera de Libres, ramal San Marcos- Teziutlán, 1947[324]



Estación Ferrocarrilera de Libres, ramal San Marcos- Teziutlán[325]



[324] "Estación del Ferrocarril de Libres, 1947". *Facebook.* Consultado el 16 de Noviembre de 2020, https://www.facebook.com/photo?fbid=2041362672661237&set=gm.3430422556978522

[325] "Estación de Libres. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=470

Estación Ferrocarrilera de Tepeaca, Puebla[326]



Estación Ferrocarrilera de Tepeaca, Puebla[327]



[326] "Estación del Ferrocarril de Tepeaca del rama Puebla San Marcos". *Cronista de Tepeaca Facebook.* Consultado el 16 de Noviembre de 2020, https://www.facebook.com/photo/?fbid=735994910335465&set=a.354343305167296

[327] "Estación de Tepeaca. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=113

Estación Ferrocarrilera de San José Chiapa, Puebla[328]



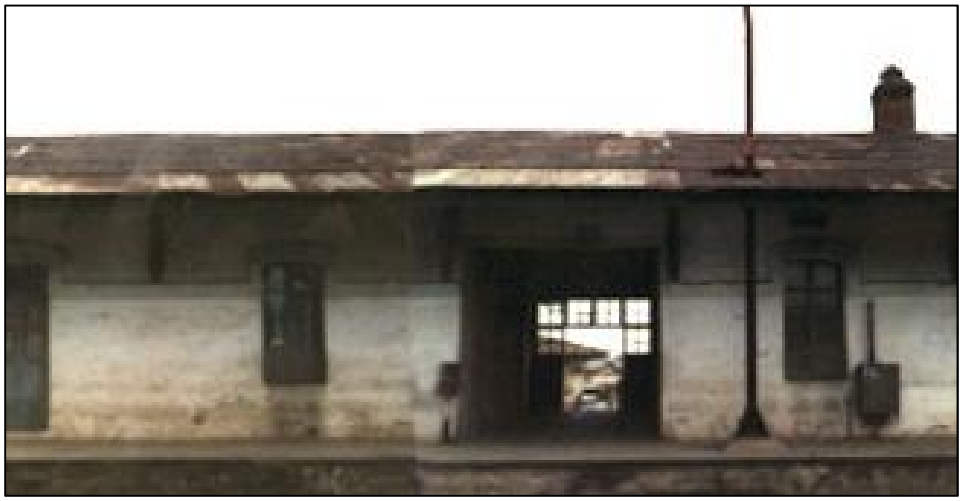
Estación Ferrocarrilera del Temascalito, Acajete Puebla[329]



[328]"Estación de San José Chiapa. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=456

[329]"Estación de Temascalito, Acajete Puebla. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=453

Estación Ferrocarrilera Zaragoza, Puebla[330]



Estación Ferrocarrilera Zautla, Puebla[331]



[330]Antes de su restauración. "Estación de Zaragoza, Puebla. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=472

[331]"Estación de Zautla, Puebla. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=471

Estación Ferrocarrilera Amozoc, Puebla[332]



Estación Ferrocarrilera Amozoc, Puebla[333]



[332]"Estación de Amozoc, Puebla. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=452

[333] Cabe enfatizar que las fotografías que se muestran en el Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero del Sistema de Información Cultural, como es el caso de las Estaciones de Oriental, Zaragoza y Amozoc, son bastante antiguas, por lo cual las estaciones han sufrido deterioros por el paso del tiempo o las decisiones políticas locales como Amozoc donde el presidente mandó a derrumbar parte de la estación. Es importante generar un proyecto de fotografía anual de las estaciones para guardar una memoria gráfica de éstas con el paso del tiempo.
Fotografía de la Estación de Amozoc, 21 de julio 2021 por Pedro Ayala Soledad.

Estación del Ferrocarril La Venta[334]



Antiguo autobus que llegaba a Oriental, Puebla. Aprox. en la década de 1930



[334]Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015, p. 9.

II. 2. La "Compañía del Ferrocarril Oriental de México"

El 31 de agosto de 1901 se autorizó provisionalmente el traspaso de la concesión a favor de la Compañía que organizó el C. Licenciado Pablo Martínez del Río, la cual se denominará: "Compañía del Ferrocarril Oriental de México", cuyo objeto es la construcción de una línea entre las estaciones de Virreyes y San Lorenzo del Ferrocarril Interoceánico, y la aplicación a esta nueva línea de los subsidios correspondientes a la prolongación no construida del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla. La aprobación definitiva de dicho traspaso se otorgó con fecha de 6 de Enero de 1902[335].

El 30 de enero de 1903 se celebró contrato con el representante de la Compañía del Ferrocarril Oriental de México, reformando la concesión del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla del 8 de Junio de 1890, en el sentido de que en lo sucesivo este Ferrocarril se sujetaría a las tarifas, reglas y disposiciones de la concesión del Ferrocarril de Virreyes a San Nicolás de 20 de Septiembre de 1901[336]: lo cual obedece a que ambos ferrocarriles pertenecen a la Compañía Limitada del Ferrocarril Oriental de México a fin de que la explotación de aquellos se haga bajo las mismas condiciones[337].

Algunas de las obras de ingeniería que se realizaron, fueron las siguientes: un puentecillo de tres luces situado en el primer kilómetro a 370 metros de la estación, en el punto en que el ferrocarril cruza el camino de Huamantla a la Rinconada[338].

La empresa contaba con el siguiente material rodante, una locomotora ligera modelo de Poster y Ca de Filadelfia, E.U., su peso, cargada, es de diez toneladas[339] y una locomotora

---

[335] *Ibídem*, p. 13.

[336]El Ferrocarril de San Marcos lo adquirió el Ferrocarril Oriental Mexicano por contrato celebrado con la Secretaría de Hacienda el 24 de septiembre de 1900. Ver Cuadro financiero de las Compañías de Ferrocarriles hasta el 31 de diciembre de 1903 en Secretaría de Fomento. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903…, op. cit.*

[337] Secretaría de Fomento. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903…, op. cit.*, pp. 13-14.

[338] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.,* pp. 882-883.

[339] *Ibídem*, p. 883.

modelo Poster de Pensilvania. Además con trece plataformas, cuatro furgones, cuatro coches de primera, segunda y tercera clase[340].

Posteriormente en 1900-1903 la empresa adquirió el siguiente material rodante, 7 locomotoras, 2 inglesas y 5 estadounidenses, 5 coches para pasajeros, 1 combinación de primera y segunda, 2 combinación de primera y tercera, 1 de tercera y 1 express con departamento de correo, 133 vehículos de carga, 12 furgones de 10,000 kg, 60 furgones de 18,000 kg, 9 periqueras de 10,000 kg, 11 plataformas de 10,000 kg, 1 plataforma de 18,000 kg, 20 góndolas de 20,000 kg y 20 jaulas de 18,000 kg, y entre los vehículos diversos contaba con 4 o 3 carros de auxilio y 1 caboose.[341]. EL material rodante era bastante pesado con unas dimensiones bastante grandes, por lo cual la fuerza de las locomotoras a pesar de ser un modelo pequeño para poder cruzar e internarse en la sierra tenía que ser de una fuerza potente para llegar hasta la estación de Teziutlán.

El material que utilizó la empresa para la construcción del ramal San Marcos Teziutlán, fue el siguiente:

Cuadro 7: Material de Construcción ramal San Marcos Teziutlán.[342]

Material de Construcción	Cantidad
Rieles de acero de 30 pies ingleses de longitud	263
Placas de unión, atados de diez placas cada uno	115
Cajas de clavos para rieles de 148 libras cada una	44
Cajas de tornillos para las placas	9
Durmientes	8,324
Vigas de 7 varas y de 4 y medio	214
Morrillos para tejado	102
Cintas para tejado	228
Tejamaniles	5,000
Acero fundido en barras	92 kilógramos
Fierro del país, redondo y cuadrado	23 kilógramos
Clavo Forjado, Barricas	3 kilógramos
Clavo Alfilerillo	41 kilógramos
Leña, zontles	22
Cal	3,267 kilógramos.

[340] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 1005.
[341] Secretaría de Fomento. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903…, op. cit.,* p. 304.
[342] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1877 a diciembre de 1882…, op. cit.*, p. 883.

Para el 5 de Mayo de 1900[343], el ramal que conectaba Teziutlán, la perla de la Sierra, había sido terminado, habiendo conectado un centro de intercambio comercial que daba acceso a comerciantes, artesanos, terratenientes de la ciudad y de pueblos circunvecinos como Zacapoaxtla, Tlatauquitepec, Hueyapan, Cuetzalan, Ixtacamaxtitlán, entre otros, comerciar sus mercancías y productos de una manera más rápida gracias a los caminos de hierro rumbo a la capital del estado o con rumbo a otro mercado regional. La inauguración comprendió toda la línea del ramal.

Para 1906-1907 el Ferrocarril Oriental estaba formado por la línea de San Marcos a Teziutlán del antiguo Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, cuya longitud, incluyendo el ramal de Concepción a San Juan de los Llanos, era de 126 kilómetros 600 metros, por la línea entre las estaciones de San Nicolás y Virreyes del Ferrocarril Interoceánico, que sirve para acortar la línea troncal de este último entre México y Veracruz, cuya longitud es de 100 kilómetros 380 metros[344].

Los trabajos realizados en las líneas de este Ferrocarril, durante el año de 1907, se concluyeron en los de la línea troncal del Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril Interoceánico es la empresa encargada para 1907 de la explotación y conservación del ramal de San Marcos-Teziutlán[345].

Es importante destacar las diferencias en la participación de la mano de obra: por un lado un gran número de trabajadores que se desempeñó en las diversas industrias durante el Porfiriato fue principalmente de origen extranjero. Por otro, Eugenia Romero y Mónica Blanco mencionan, que la mano de obra que se inserta en el ramo industrial era principalmente personas del campo que no tenían los conocimientos suficientes para manejar las diversas maquinarias que utilizaban las grandes industrias[346].

---

[343] "Inauguración del Ferrocarril de Vía Angosta Oriental-Teziutlán". *Mediateca INAH.* Acceso el 27 de abril de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A401123

[344] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, Ingeniero Leandro Fernández, del 1 julio de 1906 al 30 de junio de 1907*. México, DF: Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federal. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias, 1908, p. 70.

[345] Sin embargo a principios de S.XX ya había adquirido todo el ramal. *Ibídem*, p. 70.

[346] Romero, Eugenia y Blanco, Mónica. "Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)… *op. cit.*, p. 188.

La problemática se presentaba no en la cantidad, porque hubo muchos trabajadores que se incorporan en las industrias, sino más bien en la calidad, debido a que el país no contaba con operarios tecnificados. A pesar de que la mano de obra nacional no contaba con los conocimientos necesarios para el manejo de la maquinaría, las autoras puntualizan que poseían la habilidad que permitió obtener un adiestramiento rápido y eficaz[347].

La mano tecnificada, principalmente extranjera, era la encargada de adiestrar a la mano de obra nacional, las autoras ejemplifican este hecho puntualizando que al inicio del proceso de capacitación se requería un número regular de operarios adiestrados, sin embargo después de un tiempo, bajo una buena dirección, el trabajador mexicano se convirtió en un buen elemento[348], efectuando un trabajo productivo.

El caso del ferrocarril, como ya hemos mencionado, no es la excepción, debido a que los inversionistas de las empresas ferroviarias y los ingenieros encargados de construir los ramales eran de origen extranjero, principalmente estadounidenses e ingleses, así como también hubo presencia de mano de obra tecnificada entre los jefes de estación, los maquinistas y otros puestos de los ramales ferroviarios.

Para el caso del Ferrocarril Puebla San Marcos y San Marcos Teziutlán, se tiene confirmado la presencia del ingeniero Guillermo Hay Militz de origen belga, encargado de la planeación del Ferrocarril Puebla-San Marcos, y el ingeniero Arthur M. Wellington de origen estadounidense, trabajó en el ramal San Marcos-Xalapa[349], este ramal pasaba por la estación del Ferrocarril Oriental y un primer maquinista[350], se desconoce el nombre, sin embargo se puntualiza que no es mexicano.

Esto conllevó a diversas discrepancias entre los trabajadores nacionales y los trabajadores extranjeros, debido a que ellos no tenían las mismas condiciones laborales y los principales puestos de las estaciones y los ramales eran ocupados por extranjeros, lo mismo ocurría con conductores, maquinistas o superintendentes. El descontento de los ferrocarrileros ante lo

[347] *Ibídem*, p. 188.
[348] *Ibídem*, p. 188.
[349] Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge…*, *op. cit.,* p. 106.
[350] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…*, *op. cit.,* p. 919.

difícil que era ascender y ganar como los trabajadores extranjeros, llevó a la organización de huelgas por parte de los gremios rieleros, sin embargo como puntualizan Gloria A. Tirado Villegas y Francisco Javier Gorostiza, el desarrollo de las huelgas se llevó a cabo bajo el signo de la mexicanidad[351], es decir, que la oficialidad y el personal operativo que estaba integrado en su mayoría por extranjeros, principalmente estadounidenses, fueran reemplazados por trabadores mexicanos.

A inicios del S.XX el presidente Gral. Porfirio Díaz, tuvo que enfrentar diversas huelgas sociales, las más importantes fueron Cananea y Río Blanco, el gremio ferrocarrilero también realizó diversas huelgas: Huelga de Maquinistas del Ferrocarril Internacional en 1901, Huelga de la Unión de Mecánicos Mexicanos en 1901, Huelga del personal de talleres del Ferrocarril Mexicano en 1902, Huelga de faenas de patio del Ferrocarril Internacional en 1902, Huelga de fogoneros y maquinistas del Ferrocarril Nacional en 1902, Huelga de Garroteros en el Ferrocarril Interoceánico en 1903, Huelga de cambia vías y cargadores del Ferrocarril Mexicano, Huelga de la Unión de Mecánicos Mexicanos del Ferrocarril Central en 1906, Huelga de la Unión Internacional de Caldereros del Ferrocarril Nacional Mexicano en 1907, Huelga de la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril del Ferrocarril Nacional Mexicano en 1908, Felipe Pescador y la Huelga de conductores y despachadores estadounidenses en 1909, Huelga de empleados de los talleres de Apizaco del Ferrocarril Mexicano en 1911 y la Huelga de Maquinistas y Conductores Americanos de los Ferrocarriles Nacionales de México[352].

El proceso de mexicanización comenzó en 1909 y culminó en 1912, cuando el gobierno estadounidense mandó un comunicado oficial donde exhortaba a todos los trabajadores estadounidenses del ferrocarril abandonar México inmediatamente y regresar a su lugar de origen.[353]

[351] Para ver más en entorno a las Huelgas Ferrocarrileras y la mexicanización consultar el texto de *Los efectos sociales. Puebla en el Porfiriato* de. Gloria A. Tirado Villegas y *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana* de Francisco Javier Gorostiza.
[352] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, pp. 315-316.
[353] Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*…, *op. cit.,* p. 104.

Imágenes

Ingenieros civiles en la construcción de la ruta del Ferrocarril México, Cuernavaca y el Pacífico, 1888.[354]



Ingenieros civiles en la construcción de la ruta del Ferrocarril México, Cuernavaca y el Pacífico, 1888.[355]



[354] Márquez, Teresa. "El patrimonio ferroviario mexicano..., *op. cit.,* p. 1.

[355] Probablemente así debieron de haberse visto los ingenieros en la construcción del ramal Puebla-San Marcos y San Marcos-Teziutlán. *Ibídem*, p. 1.

Línea “VF” Oriental – Teziutlán, Puebla.[356]

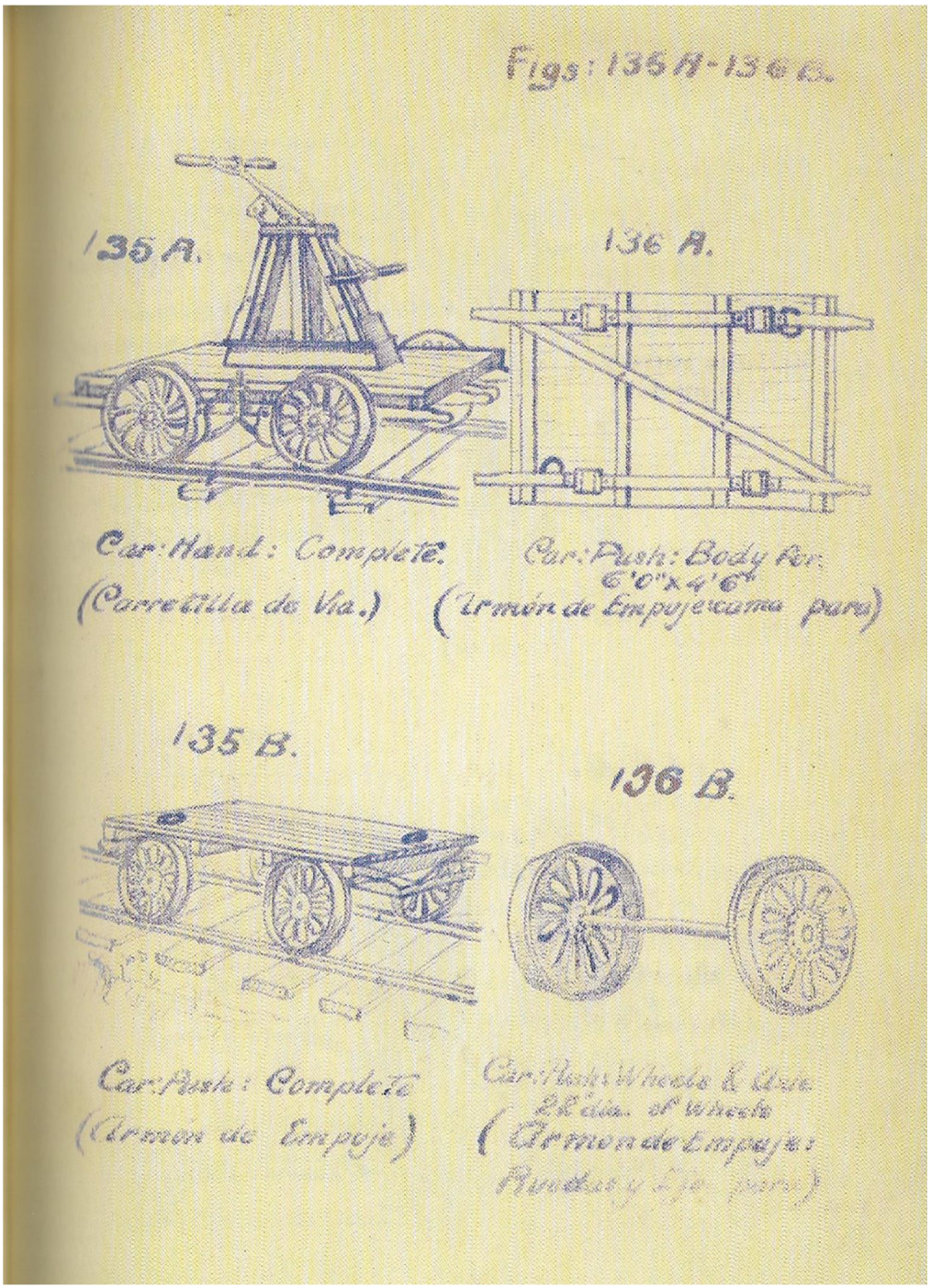


Línea “VF” Oriental – Teziutlán, Puebla.[357]



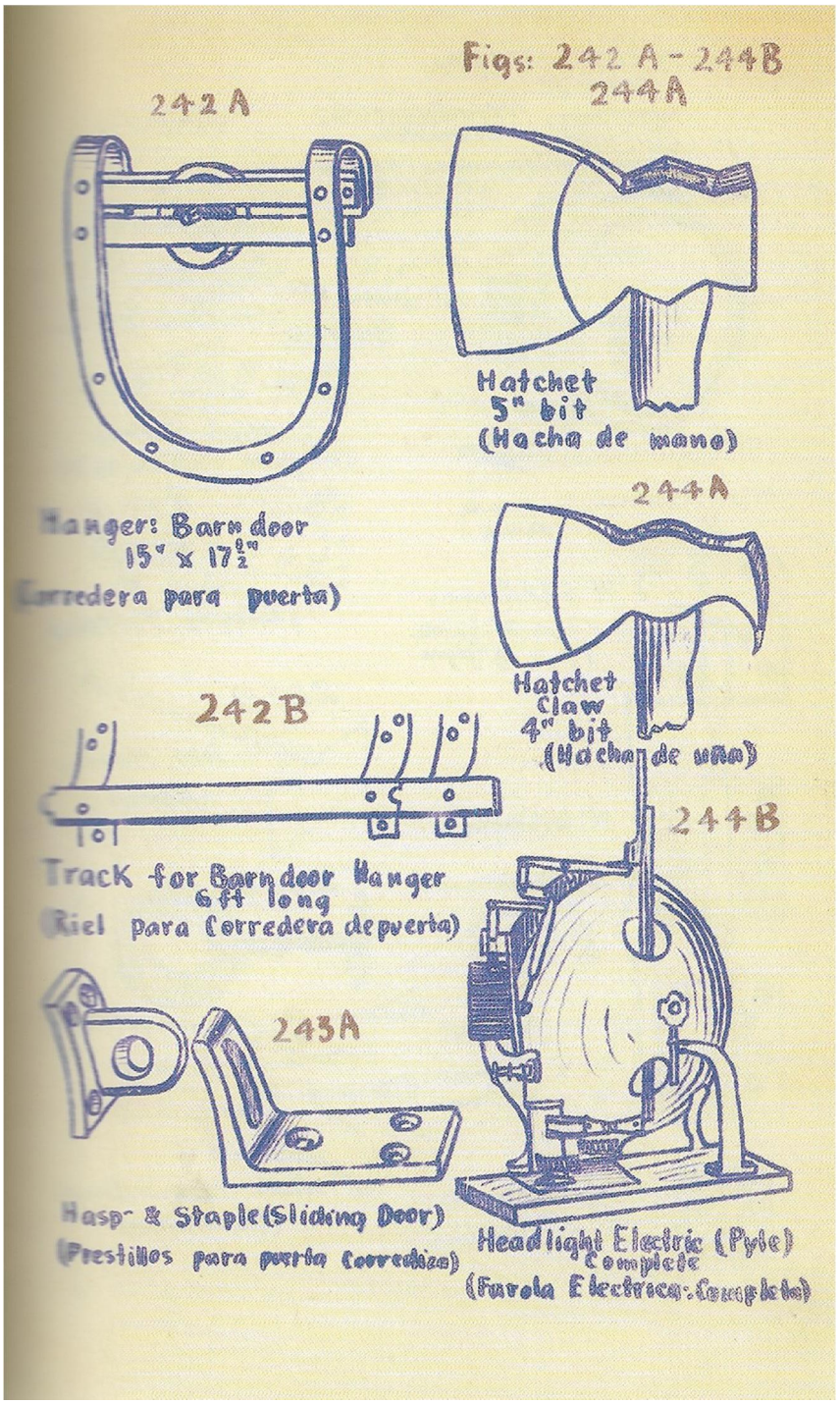
[356] *Ibídem*, p. 7.
[357] *Ibídem*, p. 7.

Material de trabajo del Índice de material estándar con bocetos del Ferrocarril Interoceánico, 1907.[358]



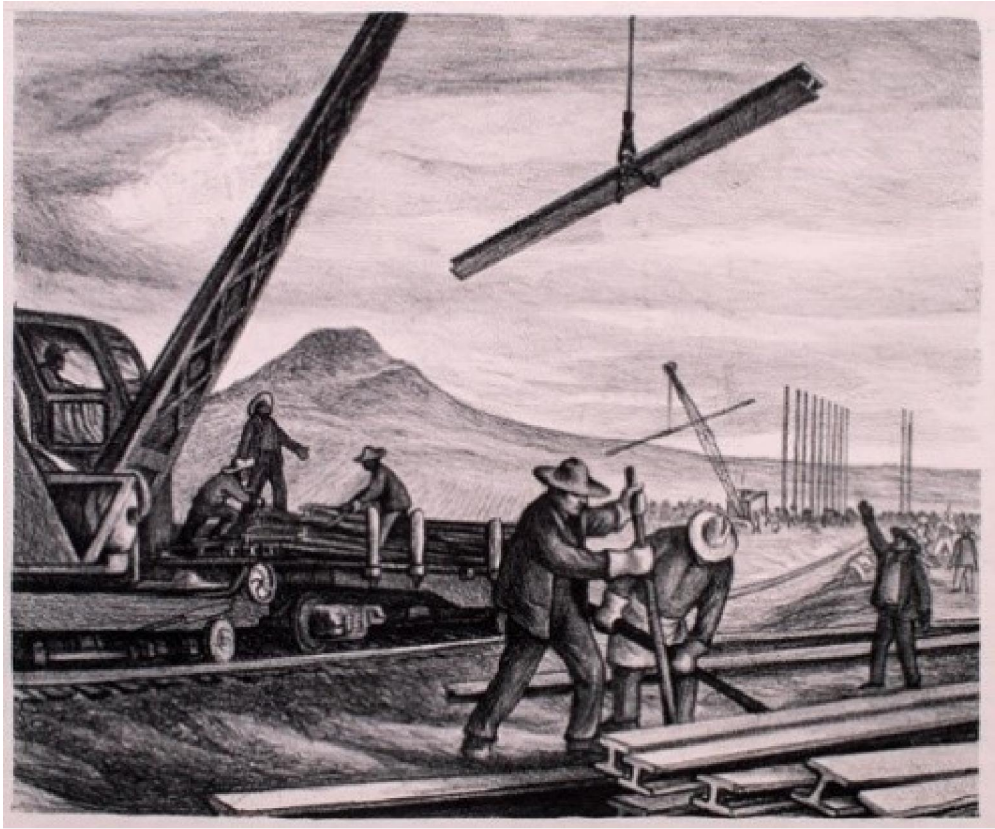
[358]Tirado, Gloria. "Los conocimientos técnicos en el Ferrocarril Interoceánico, Puebla 1907". En: *Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material with sketches, Puebla 1907.* México, D.F.: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, (Edición Facsimilar), 2013., p. 81.

Material de trabajo del Índice de material estándar con bocetos del Ferrocarril Interoceánico, 1907.[359]



[359] Herramientas similares debieron de haberse ocupado para la construcción del ramal Puebla-San Marcos y San Marcos-Teziutlán, para ver las demás herramientas que representan cultura material del gremio ferrocarrilero, consultar el texto *Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material with sketches*. *Ibídem*, p.108.

Grabado “Construyendo vías de ferrocarril" de Adolfo Mexiac[360]



Construcción del Ferrocarril del Sureste[361]



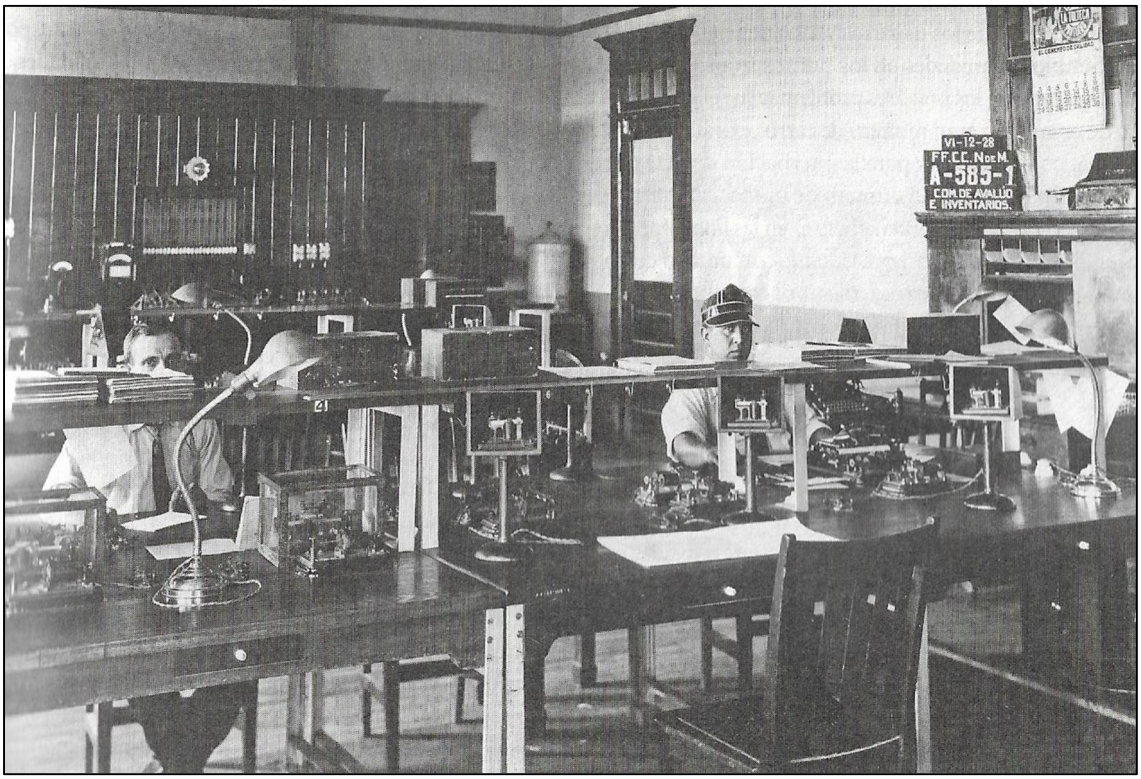
[360]Colección Caros Monsiváis. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. “Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias”. *Facebook*. Acceso el 22 de junio de 2020, https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=684269145474106&id=173803123187380

[361]“Ferrocarril del Sureste”. *Tabasco Hoy*. Acceso el 15 de Julio de 2020, https://detabascosoy.com/tabasco/ferrocarril-del-sureste/

Trabajadores de vía[362]

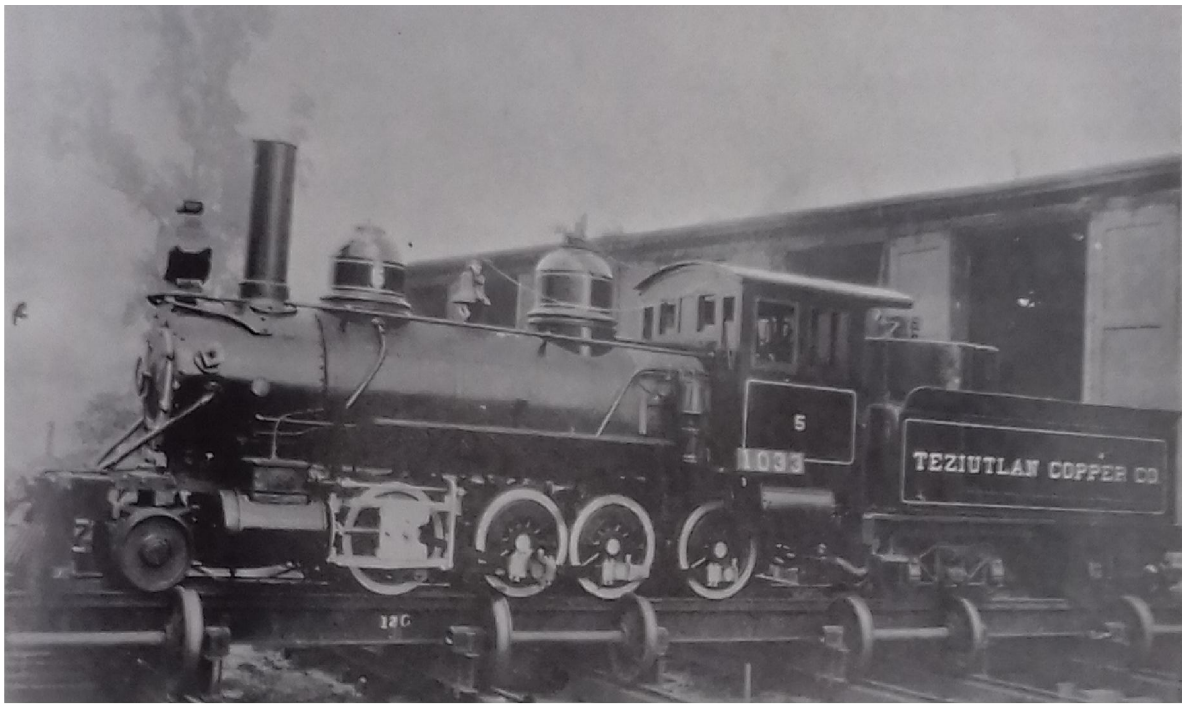


Despachadores de oficina Telegráfica del Ferrocarril[363]



[362]Gorostiza, Francisco Javier. *Los ferrocarriles en la…, op. cit.,* p. 548.
[363]*Ibídem*., p. 581.

Locomotora de la Teziutlán Copper, Co.'s. #5 en Atlanta, 1916.[364]



Locomotora de la Teziutlán Copper, Co.'s. #3[365]

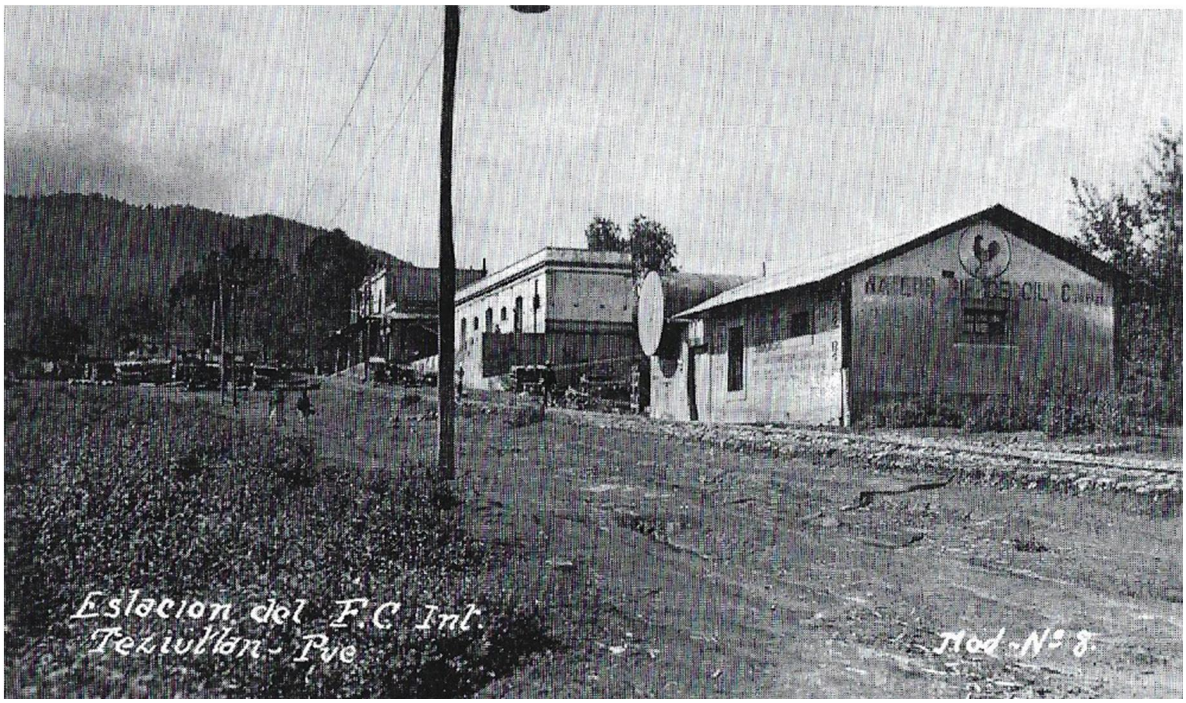


[364]Gerald Best menciona que la locomotora fue fotografiada en el sur de Iron & Equipment. Co en Atlanta en 1916. Su historia es desconocida, pero puntualiza que fue construida por la empresa estadounidense Baldwin. Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*…, *op. cit.,* p. 99.
[365] *Ibídem*, p. 97.

Estación de Teziutlán del Ferrocarril Interoceánico.[366]

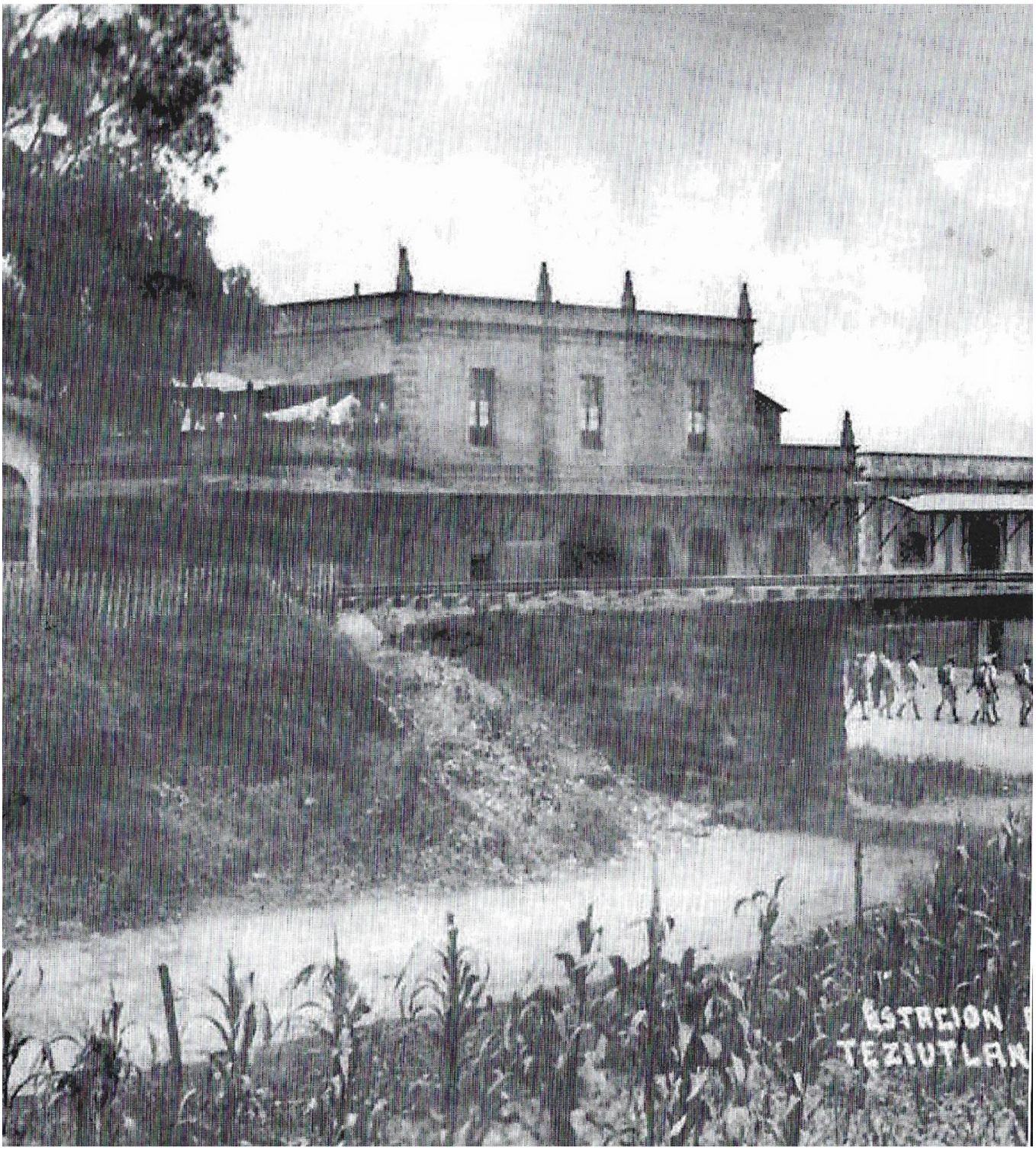


Estación de Teziutlán del Ferrocarril Interoceánico.[367]



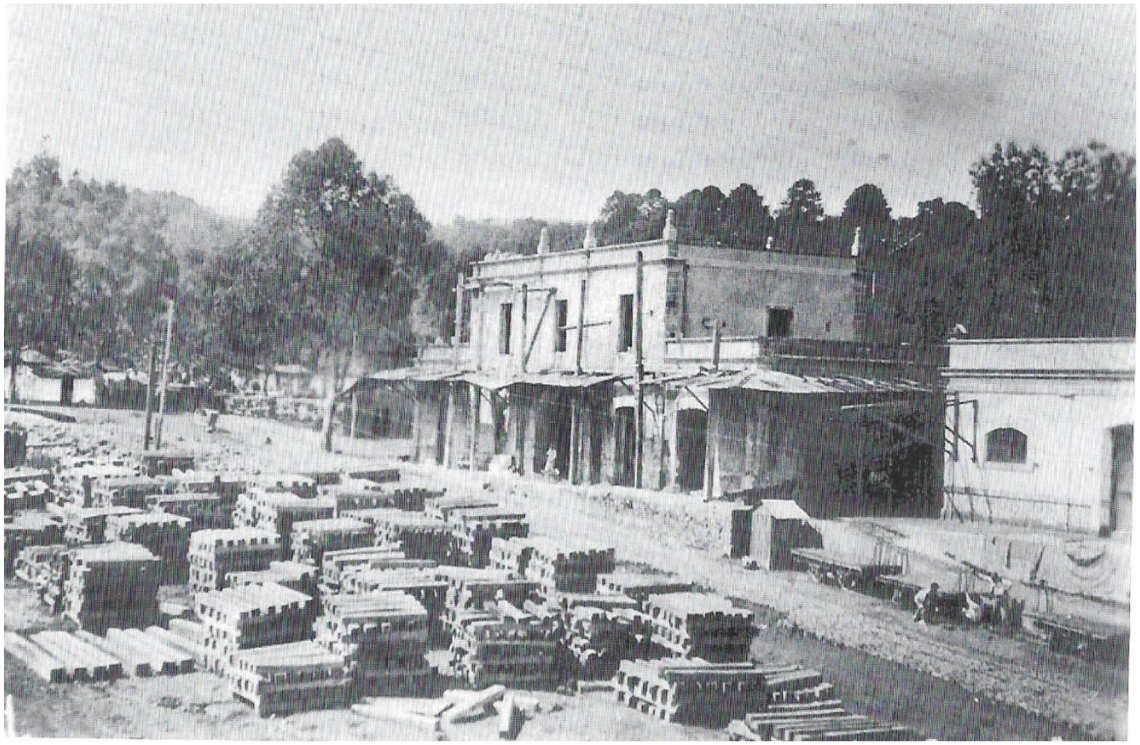
[366]Olazo, José Luis. *Teziutlán bajo la mirada.* Puebla, Pue: Dirección de Fomento Editorial, BUAP, 2013, p. 128.
[367] *Ibídem*, p. 129.

Estación de Teziutlán del Ferrocarril Interoceánico.[368]



[368] *Ibídem*, p. 130.

Estación de Teziutlán del Ferrocarril Interoceánico.[369]



Inauguración del Ferrocarril de vía angosta Oriental-Teziutlán el 5 de Mayo de 1900.[370]



[369]José Luis Olazo menciona que se llega a apreciar los durmientes para el Ferrocarril Interoceánico. *Ibídem*, p. 132.

[370]"Inauguración del Ferrocarril de Vía Angosta Oriental-Teziutlán". *Mediateca INAH.* Acceso el 27 de abril de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A401123

II 3. De la estación de bandera a la estación de primera clase de Oriental

La región que comprendía la antigua Alcaldía de San Juan de los Llanos en la época colonial, conformada por Xochitlán, Zacapoaxtla, Zautla y los señoríos indígenas de Tlatlauquitepec e Ixtacamaxtitlan se caracterizó, argumenta Peter Gerhad en su texto *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*, por el desarrollo de las encomiendas y la presencia de los frailes franciscanos[371], posteriormente por el fraccionamiento de estas encomiendas en haciendas, ranchos y rancherías modificó el paisaje geográfico de los Llanos para irse poblando por los terratenientes, peones y jornaleros. La región se caracterizó por el cultivo de cereales, la crianza de ganado y la actividad minera a lo largo del S.XIX,

En 1880, en pleno *boom ferroviario*, se conformó el Distrito de San Juan de los Llanos. Su delimitación geografía fue un poco más reducida que la antigua Alcaldía Mayor, debido a que Ixtacamaxtitlan dejó de pertenecer a San Juan de los Llanos y se integró al Distrito de Alatriste. Para 1884 el Distrito de San Juan de los Llanos comprendía las siguientes municipalidades: Cuyuaco, Libres (cabecera), Ocotepec, Tepeyahualco y Zautla, una villa, 6 pueblos, 19 rancherías, 36 haciendas, 33 ranchos y 1 una salina[372].

Cabe destacar la geografía donde se ubicó la primera estación denominada Virreyes, según la *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla*, menciona que la mayor parte de lo que ahora es el municipio de Oriental se localiza dentro de los Llanos de San Juan[373]. Describe que los Llanos de San Juan son una planicie de origen lacustre, formada por una pequeña cuenca, cuya parte más baja está ocupada por la laguna de Totolcingo; presentando floraciones salinas de tequexquite. Esta planicie ocupa la parte norte de la meseta poblana; limita al norte con las estribaciones meridionales de la Sierra

[371]Gerhard, Peter. *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*. México, DF. UNAM, 1986, pp. 234-238.
[372]Tirado, Gloria. "Breve Historia de la construcción del Ferrocarril Puebla Oriental, Libres, Teziutlán". En: Tirado, Gloria y Márquez Porfirio. *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su pasado*. Puebla, México: Kirón-comunicación gráfica, 1997, pp. 124-125.
[373]"Oriental". *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Acceso el 12 de julio de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

Norte, al sur con los Llanos de San Andrés, al este con la sierra de Quimixtlán y al oeste, con el valle de Tepeaca[374].

La región presenta como característica orográfica principal una topografía plana, que constituye la parte más deprimida de los Llanos de San Juan, con una altura promedio de 2,360 metros sobre el nivel del mar, ocupado en su mayor parte por la laguna de Totolcingo. Cuenta con algunos accidentes orográficos aislados como el cerro Bermejo y la loma La Colorinera[375].

El Cerro Pinto alcanza 3,000 metros de altura sobre el nivel del mar y se caracteriza por sus amplias faldas; se localiza al noreste del municipio. El complejo montañoso al occidente de la comunidad de Oriental, formado por varios cerros con una topografía irregular, como el Tres Cerros, que alcanza los 2,800 metros sobre el nivel del mar, la pequeña sierra que se levanta al sur del Fuerte de la Unión, con 180 metros de altura. En el oeste encontramos el cerro de Santa Cruz y al sureste el cerro de San Antonio, además se localizan las llanuras de El Salado, en tiempo de lluvias se convierte en laguna llamada El Salado al oriente del municipio. Otro complejo montañoso pequeño compuesto por los cerros Derrumbadas y Pinto al noreste del municipio[376].

La mayor parte del municipio está cubierto de pastizal halófilo, que ocupa las zonas sujetas a inundación que bordean la laguna de Totolcingo constituido por jarilla y romeritos; en el que pasta ganado bovino, ovino y caprino[377].

Las zonas montañosas del noroeste, las estribaciones del cerro Pinto y otros pequeños cerros presentan desde bosque de pino y táscate, hasta matorral desértico rosetófilo, así como pastizal inducido, nopal y maguey. En fauna tiene conejo, liebre, coyote y aves silvestres de diferentes especies. Cuenta con bancos de arena, grava y cantera de piedra que se extraen de los cerros las Derrumbadas, Pinto y el Torija[378].

---

[374] *Ibídem*.
[375] *Ibídem*.
[376] *Ibídem*.
[377] *Ibídem*.
[378] *Ibídem*.

Entre la 36 haciendas que se encontraban en el Distrito de San Juan de los Llanos, una de las más importantes fue la Hacienda Virreyes, propiedad de Matías Rivero Cajica, originario de San Juan de los Llanos hijo de Ignacio Rivero Moctezuma y María de la Merced Cajica López, su esposa Ramona Caso Casulo, originaria de Nativitas Tlaxcala hija de Bernardo Caso Gutiérrez de origen español e Isabel Casulo Barranco, fue beneficiada por la construcción del Ferrocarril Puebla-San Marcos

Los intereses particulares de los terratenientes locales fueron significativos para la planeación del trayecto del Ferrocarril, su interés de comunicar sus haciendas con los mercados regionales y las principales ciudades para comerciar sus mercancías, por ello permitían que los ramales se construyeran dentro de sus terrenos para un mejor acceso.

La familia Rivero Caso no fue la excepción, su participación en la construcción del ferrocarril fue fundamental, debido a que las vías pasaban bastante cerca del casco de la hacienda, además una estación de bandera (de paso) fue erigida en las inmediaciones de sus tierras y se le dio el nombre de la hacienda, aparece en las cartas ferroviarias y en los informes de los inspectores como estación Virreyes.

La estación Virreyes fue una estación de bandera o de paso, retomando la definición de estación del *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos*: es un lugar designado en el horario con determinado nombre[379].

La *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario* define como Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes[380].

Para complementar la definición de una estación retomamos lo que plantea el *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los Ferrocarriles* de 1883, publicado

[379]Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos.* México, DF: Secretaría de Comunicaciones y transportes, 1966, p. 10.
[380]"Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario", *Diario Oficial de la Federación*. 12 de mayo de 1995. Última reforma publicada DOF 24-04-2018.

como diccionario en 1892[381], como un lugar donde se detiene el tren, este reglamento contiene diversa información sobre el personal y las características de las estaciones.

La estación Virreyes cumplió con la definición de la *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles,* era un lugar designado en el itinerario de la vía con el nombre de la hacienda, donde se efectuaba la salida y llegada de locomotoras con sus vagones y había ascenso y descenso de pasajeros y mercancías, casi las 24 horas.

Como bien ratifica Gloria A. Tirado Villegas, muchas estaciones se construyeron y terminaron en diferentes momentos, al inicio algunas fueron provisionales, de madera, otras sólo estaban marcadas por una parada de bandera[382]. Por lo cual, lo más seguro es que la estación Virreyes fuera una parada de bandera.

Los trabajadores con los que contaba la empresa Ferrocarril Puebla-San Marcos, son los siguientes: 6 trabajadores de superintendencia y sección de contabilidad, 2 en la sección de ingenieros, 10 de servicio de tráfico, 11 de servicio de telégrafo entre los operarios se contaba con 20 trabajadores en los talleres, 11 en los servicio de trenes, 47 cambiadores, cargadores y veladores, 30 albañiles, 11 cabos de cuadrilla, 108 peones y 8 guardas tanto un total de 235 empleados y operarios[383]. Dichas cifras muestran lo grande que era esta empresa.

Los veinte trabajadores de los talleres, merecen una atención especial debido a que ellos eran encargados de la reparación de las máquinas y el material rodante con que contaba la empresa, además no todas las estaciones del ferrocarril contaban con talleres, en caso de que un tren sufriera descompostura ellos se trasladaban en un armón a repararlo. Con la construcción de los talleres en Oriental, esta estación se volvió de primera clase teniendo un alto impacto en el proceso de reparación y conservación de la maquinaría ferroviaria mexicana.

---

[381]Secretaría de Transportes y Obra Públicas. *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles.* México, DF: Imprenta de la Oficina de Impresora de Estampilla, 1892.

[382] Tirado, Gloria y Márquez Porfirio. *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su…*, *op. cit.*, p. 134.

[383]Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 922.

Las estaciones del ramal Puebla-San Marcos y Villa de Libres tenía a los siguientes trabajadores: la administración y dirección contaba con un representante de la Junta Directiva, un Ingeniero Inspector, un superintendente general, un ingeniero director, un ayudante, un jefe de contabilidad y secretario, tres escribientes y un mozo[384].

Para dar servicio de las estaciones, la estación de Puebla contaba con un Jefe de estación, un expendedor de boletos, un encargado de bodega, un cabo de cargadores, seis cargadores, dos cambiadores y dos veladores. Las estaciones de Amozoc, Acajete y Venta del Pinar contaban con un jefe de estación, dos cargadores y cambiadores, dos cargadores y un velador. La estación de San Marcos contaba con un jefe de estación, dos cargadores y cambiadores, cuatro cargadores y un velador. La estación del Carmen un Jefe de Estación, dos cargadores y cambiadores, dos cargadores y un velador y la estación de San Juan de los Llanos un jefe de estación, dos cargadores y cambiadores, dos cargadores y un velador[385].

El personal del servicio de tráfico del ramal San Marcos-Teziutlán en 1885 era el siguiente: dos maquinistas, tres fogoneros, un engrasador y revisador de ejes, dos limpiadores, dos conductores, un guarda-equipaje, dos garroteros mayores y seis garroteros. Los reparadores de vía eran un sobrestante mayor, diez cabos de cuadrillas, ochenta peones, once guardavías, un maestro albañil, dos oficiales, y seis peones extras[386].

En tanto que el personal de los Talleres fueron un maestro mecánico, dos ajustadores, un peón, un velador un maestro carpintero, un oficial, tres aprendices, un maestro herrero, un peón y un aprendiz. Y para finalizar el personal del Telégrafo, un inspector de la línea, un jefe de oficina en Puebla, tres jefes de oficina en Amozoc, San Marcos y el Carmen, un jefe de oficina en San Juan de los Llanos, Acajete y la Venta, tres celadores, y un mensajero en Puebla[387].

Incluso retomando lo planteado por Peter Gerhard en su texto *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821* sobre la Alcaldía Mayor de San Juan de los Llanos, no existió ninguna congregación o comunidad prehispánica cercana, los pueblos con pasado

[384] *Ibídem*., p. 931.
[385] *Ibídem*., pp. 931-932.
[386] *Ibídem*., p. 932.
[387] *Ibídem*., p. 932.

prehispánico fueron Ixtacamaxtitlan y Tlatlauquitepec[388], por lo cual el pasado de la comunidad que se asentó a principios del S.XX son migrantes de los pueblos aledaños y el pasado más remoto está ligado a la construcción del ferrocarril.

La Hacienda Virreyes no necesitó construir una vía de Decauville, esta vía estrecha que utilizaba caballos o pequeñas locomotoras, construida por los empresarios para comunicar las haciendas, fábricas, ranchos y empresas con los ramales y estaciones principales de las compañías ferroviarias, debido a que la estación de Virreyes se encontraba bastante cerca de la Hacienda y podían llegar con carreta para transportar sus mercancías por los caminos de hierro[389].

Desde 1883 hasta finales del S.XIX la estación Virreyes cumplió con sus funciones genéricas, sin embargo por la gran movilidad de pasajeros y mercancías comenzó a necesitarse otro espacio que desempeñara eficazmente con el desplazamiento acrecentando de pasajeros y mercancías, en este punto se planteó el transbordo entre la vía ancha y la vía angosta rumbo a Xalapa y Veracruz al este y Teziutlán al noroeste.

Incluso, los ingenieros destacaban que para 1884, se despachaba un tren mixto[390] que salía de Puebla a las 8:20 a.m. y regresaba a las 5:15 p.m., permaneciendo hora y media en San

[388] Gerhard, Peter. *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*. México, DF. UNAM, 1986, pp. 234-238.

[389] A pesar de que los reportes de los ingenieros son detallados sobre su personal de las estaciones, talleres y telégrafo, no describen el personal de la estación Virreyes, lo más probable se trataba de una estación de paso, a pesar de que en la Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla considera que el primitivo nombre de la población, se origina de las voces nahuas: xalla, arenal y con, en; que quiere decir: "En el arenal" y destaca que ciertos grupos nahuas se establecieron en la región; la población principal era Xalaco; posteriormente los españoles se ubicaron en la región y fundaron encomiendas. A pesar de esta información no se ha encontrado ninguna congregación o comunidad aledaña a la estación, como es el caso de las otras estaciones, solamente se encontraba en sus inmediaciones la Hacienda Virreyes y en el trayecto rumbo a la Villa de Libres los ranchos de la Noria y de la Concha.
*"*Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Acceso el 15 de julio de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

[390] Según los reportes de los ingenieros un tren mixto transportaba al mismo tiempo vagones de carga para mercancías y vagones de pasajeros.
Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 922.

Juan de los Llanos. Llegaba este tren a San Marcos a las 10:40 a.m. y a las 2:50 p.m. para recibir a los pasajeros y carga que conducía el Ferrocarril Mexicano[391].

La explotación del ramal desde 1883 fue de gran actividad y se fue incrementando en los años posteriores, comenzó el 20 de Mayo de 1883 y el primer corte para conocer las ganancias fue el 31 de Diciembre de 1883, el resultado de la explotación y el movimiento de pasajeros fue el siguiente: en primera clase fue de 7,094 pasajeros, en segunda clase fue de 17, 887 y en tercera clase 82,401 dando un total de 107 pasajeros diarios que circularon por ese ramal, generando la cantidad de $27,131[392].

La circulación de fletes se llevó de la siguiente manera: carga del público 409 toneladas y 330 kilos de primera clase, 1,821 600 de segunda clase y 2,981 001 de tercera clase dando un total de 5,211 toneladas 931 kilos que generaron la cantidad de $17,376.40; el equipaje transportado fue de 318 toneladas 978 kilos que generaron la cantidad de $1,734.50; los animales de diversas clases fueron 3,908 que generaron 3,099.70 y los fletes diversos, donde se destaca un carruaje, generó $72.80 dando un total de los fletes la cantidad de $22,283.40[393].

A pesar de que los resultados entre 1883-1884 fueron benéficos para la empresa con algunos altercados mínimos, los inversionistas e ingenieros se percataron de que la extensión del ferrocarril favorecería a los propietarios de ganado porcino que se traía del Distrito de San Juan de los Llanos, así como a los agricultores que tenían fincas de campo inmediatas a las estación del ferrocarril, proporcionando la conducción fácil y poco costosa de sus semillas[394]. Y si el proyecto lograba conectar Teziutlán, un mercado regional muy importante de la Sierra Norte, tendrían mayor ganancia en la explotación por el traslado de mercancías y el tránsito de los pasajeros.

De 1885-1890 la explotación se llevó con regularidad aumentando las mercancías y productos transportados así como el tránsito de pasajeros por el ramal, poco a poco, el

[391] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 922.
[392] *Ibídem*., p. 925.
[393] *Ibídem*., p. 925.
[394] *Ibídem*., p. 928.

camino de hierro con sus caballos metálicos se fue convirtiendo en un trayecto económico (en tiempo y costo) de transporte significativo para la región y el estado. Por lo cual, como ya vimos en el proceso de construcción, se extendió hasta la Perla de la Sierra.

Para 1891-1894 la explotación del Ramal Puebla-San Marcos y la Villa de Libres se llevó a cabo como corrobora la información oficial con números activos, sobre todo de pasajeros:

Cuadro 8:
Explotación del Ramal Puebla-San Marcos y la Villa de Libres 1891-1894.[395]

Años	Pasajeros	Productos de Pasajes	Carga Toneladas	Carga Kilos	Productos Diversos	Total Productos
1891	4,582	$3,181.70	5,307	750	$5,968.12	$9,149.82
1892	10,894	$5,968.34	12,000	570	17,835.93	$23,804.27
1893	14,136	7,339.14	19,576	000	$27,008.47	$,34,347.61
1894	15,481	7,918.63			$29,519.97	$37,438.60

De igual forma, podemos percatarnos del incremento anual de productos transportados y el tránsito de pasajeros en los primeros cuatro años de la década de los noventa del S.XIX. Las estaciones se volvieron el punto focal del intercambio comercial y el abastecimiento de materias para las fábricas y haciendas aledañas a las estaciones.

Como bien mencionan los autores citados, los beneficios del ferrocarril fueron principalmente económicos, sin embargo con estos cuadros de información sobre el tránsito de pasajeros como los señalan Gorostiza y Gamboa, los 16,000 pasajeros que se trasladaban en 1910 fue un logro sin precedentes en la movilidad de la población por la nación, a pesar de que en un inicio, según algunas crónicas, la población tenía miedo subirse en ferrocarril, sin embargo con el paso del tiempo este paradigma se fue superando y el ferrocarril se volvió parte fundamental del transporte cotidiano de finales del S.XIX hasta mediados del S.XX.

Como se mencionó, el proceso de extender la vía fue una idea que tomó forma en la tinta y el papel, posteriormente pasó a la acción con la planeación y conformación de las empresas, el capital y el otorgamiento de la concesión. La explotación de las vías férreas se hacía,

[395] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal agosto de 1837 hasta diciembre de 1894…, op. cit.*, p. 131.

incluso antes de terminar todo el tramo, las divisiones que se hacían conforme se iban terminando se le autorizaba a la empresa la explotación, en el caso del ramal Puebla San Marcos la empresa negó la explotación y el ramal San Marcos-Teziutlán fue explotando las secciones construidas antes de la inauguración del ramal el 5 de Mayo de 1900.

Entre los informes de los ingenieros no aparecen los datos de la explotación de años anteriores de la década de los 90, sin embargo entre los informes se encuentra la explotación entre 1899-1903 y muestran que entre 1899-1903 la explotación se llevó a cabo de la siguiente manera:

Cuadro 9:
Explotación del Ramal San Marcos Teziutlán 1899-1903.[396]

Años	Productos de Pasajes	Productos Diversos	Total Productos	Gastos	Producto Líquido
1899	$ 14,247,79	$ 49, 318, 56	$ 63,566,35	$ 72, 373,16	$ 8,806,81
1900	$ 17,889,71	$ 55,739,08	$ 73,628,79	$ 101,402,07	$ 27,773,28
1901	$ 30,815,64	$92,158,27	$ 122,973,91	$83,963,92	$ 39,009,99
1902	$ 17,816,14	$89,432,71	$ 107,248,85	$ 106,169,63	$ 1,079,22
1903	$ 39, 511, 43	$ 236,576,60	$ 276,088,03	$ 281,713,69	$ 5,625,66

La información que se presenta en los cuadros, la ganancia de los productos transportados y la movilidad de pasajeros nos permite destacar la importancia del intercambio comercial y el desplazamiento de población de la región, una región que estaba llena de haciendas y una geografía benéfica que fue modificada por el sonido de las locomotoras que surcaban los caminos de hierro y tuvo un gran auge económico durante el Porfiriato.

Entre los productos que trasladaba el Ferrocarril Puebla-San Marcos y San Marcos Teziutlán se encuentran material de ferretería, diversas frutas, ganado porcino, vacuno, caprino y caballar, legumbres, maderas, piedra, diversas semillas, carbón, cal, tabaco, producto de las selvas, agrícolas, industriales, y mercancías en general, así como minerales que se extraían en la mina "La Aurora". Todos estos productos iban a los mercados regionales, locales y a las principales ciudades, así como también gracias al ferrocarril

[396]Secretaría de Fomento. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903…, op. cit.,* p. 270.

pudieron abastecerse las haciendas y fábricas de la región de diversas materias primas para su producción. La lista de productos nos muestra la diversidad mercancías entre verduras y animales que se transportaban en la región a mercados más grandes para su comercialización, lo que hace pensar en la importancia de la región como una productora importante y significativa para el comercio estatal.

La explotación, como pudimos apreciar en los cuadros de los informes de varios años, se fue acrecentando a finales del S.XIX y principios del S.XX, por lo que la estación Virreyes tuvo que plantearse una modernización o, en su defecto, la construcción de otro edificio para poder solventar las necesidades de la población y el tránsito local.

Es por ello que cuando se comienza a planear la construcción de una vía férrea que comunique las estaciones de Metepec y San Lorenzo con las estaciones de Xalapa y Veracruz, el trayecto por el cual pasaría sería las inmediaciones de la estación de Virreyes. Gracias a este proyecto y el resultado de la explotación que las empresas decidieron en lugar de modificar la estación Virreyes decidieron construir otra estación más grande, una estación de primera clase. Esto se confirma con lo planteado por la Mtra. Elisa Vera en su tesis de maestría "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla" donde destaca que la actual bodega de la estación fue la antigua estación de Oriental[397], probablemente se trate de una estación que se construyó posterior a la Estación Virreyes pero que debido a la explotación necesitó ampliarse y formar el conjunto ferroviario.

Por su parte Delia Domínguez Cuanalo en su tesis de maestría retoma el texto *Railroads in Mexico* de Francisco Garma donde confirma que el tramo entre Virreyes y San Nicolás fue construido en 1902 y 1903, con una longitud de 93.5 kilómetros (115.8 a San Lorenzo) y reducida la línea del Interoceánico Ciudad de México - Veracruz por 76 kilómetros, comparado a 424 km[398].

[397] Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015, p. 24.
[398]Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental, Puebla. Un estudio histórico, arquitectónico y urbano del asentamiento, para su conservación" tesis de Maestría. UPAEP, 2001, p. 20.

En el Ferrocarril Mexicano, la distancia fue reducida pocos años después cuando el Interoceánico pasó directamente esta ruta entre San Lorenzo y Metepec, eliminando la desviación de Irolo. Después el Ferrocarril Interoceánico comenzó administrando la línea Virreyes- San Nicolás (llamada línea corta), y con ello se estableció un punto de división en Virreyes, construyendo un largo patio y un edificio de oficinas, cambiando el nombre a Oriental[399]

Considero que no cambió de nombre, sino más bien se planeó la construcción de una nueva estación un poco más lejos de la Hacienda Virreyes, al consultar la *Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XX,* mencionada anteriormente. Nos podemos dar cuenta de que el transbordo de la vía férrea, que iba a comunicar las estaciones Metepec-San Lorenzo con Xalapa-Veracruz, no cruza por Virreyes, sino por la nueva estación del Ferrocarril Oriental, donde aparece el nombre de Oriental y al mismo tiempo Virreyes, como estaciones del ramal.

Más aún, si contrastamos la información con la *Carta del Ferrocarril de San Marcos a Tecolutla, S.XIX*, referida con anterioridad, nos podemos dar cuenta de que aún no ha sido finalizada o está en proceso de construcción la estación del Ferrocarril Oriental, por lo que sólo aparece la estación Virreyes.

El recinto monumental de la estación del Ferrocarril Oriental Mexicano, era el edificio principal, y al único que podía acceder el público libremente, es de 2 niveles: en la planta baja, retomando a Delia Domínguez Cuanalo, menciona que existen 6 zonas claramente definidas y delimitadas por los elementos constructivos verticales originales. De sur a norte se presentan[400]:

1) La zona del jefe de estación, aún se encuentran 5 oficinas donde la actividad principal es el control y el funcionamiento administrativo del sitio[401].
2) La zona del jefe de patio, está divida en 3 oficinas y comparte el mismo espacio que el área del velador, con la función específica del control técnico y control con los operadores del sitio[402].

[399] *Ibídem*., p. 20.
[400] *Ibídem*., p. 39.
[401] *Ibídem*., p. 39.
[402] *Ibídem*., p. 39.

3) La zona de oficinas de servicio al público donde se encuentra la oficina del telégrafo[403].
4) La zona de estar donde hay comunicación con el exterior tanto por la fachada oriente como por el poniente y las entradas a las oficinas y al área del restaurante[404].
5) La zona de alimentos, área de mayor dimensión de todo el inmueble. Tiene acceso por los lados sur, oriente y poniente, cuenta con 2 dependencias de servicio separadas por el pasillo que da acceso desde la fachada poniente del edifico. Desde este punto arranca la única circulación vertical de todo el inmueble mediante una escalera de madera, único acceso a la planta alta[405].
6) La zona de servicio, donde existe un acceso desde la fachada oriente, el cual solo conduce a un despacho. El acceso al resto de las oficinas se realiza por el interior, desde la zona del restaurante. De forma secuencial encontramos 2 áreas: la primera cubierta donde hay un corredor que lleva a un despacho y un sanitario que daba servicio al personal administrativo; y, la segunda descubierta, en su mayor parte, donde se encuentra un sanitario, una bodega y un patio de servicio con 2 pilas de agua[406].

La planta alta donde se encuentra un hotel, expresa Delia Domínguez Cuanalo, solo tiene acceso por la escalera que arranca desde el restaurante. Tiene 18 habitaciones dispuestas a lo largo de un ancho pasillo longitudinal en el centro del inmueble. Este remata, en su lado norte, con un amplio balcón de fecha posterior al inmueble. Cada una de las habitaciones cuenta con iluminación y ventilación externa[407]. No contaba con sistema de drenaje, había un baño a la mitad del pasillo para todas las habitaciones.

El inmueble de la estación, alude la autora citada, tiene un carácter importante en cuanto a la significación cultural de la actividad ferroviaria del siglo XIX. Su diseño arquitectónico hace referencia inmediata a la necesidad de un gran espacio para el abordaje de los trenes del ferrocarril y expresa la riqueza económica del país y la necesidad de comunicación terrestre para el mejoramiento y desarrollo de la actividad productiva de la zona[408].

Por otro lado, destaca también, que en el mismo diseño arquitectónico se encuentra reflejada la gran influencia que tuvieron los ingleses en el apoyo económico para la implantación de la red ferroviaria de dicha zona. La historicidad del inmueble está

[403] *Ibídem*., pp. 39-40.
[404] *Ibídem*., p. 40.
[405] *Ibídem*., p. 40.
[406] *Ibídem*., pp. 40-41.
[407] *Ibídem*., p. 41.
[408] *Ibídem*., p. 45.

expresada por el empleo de los sistemas constructivos y de los materiales naturales de la región, como es el caso de la cantera que se utilizó. Así se presentan los muros corridos de mampostería irregular y el empleo de madera para las cubiertas. Es hasta el siglo XX cuando se realizan algunas alteraciones, cambian los materiales originales tradicionales por los comercializados, ya que se les considera de mayor resistencia y durabilidad. Sin embargo, y a pesar de las alteraciones sufridas, el inmueble conserva su unidad espacial y expresiva, ya que el diseño logró un buen funcionamiento respondiendo a la actividad desarrollada, lo que ha hecho que las alteraciones sean solo en algunas partes y debido a la necesidad del mantenimiento con pocos recursos.[409].

Si bien Delia Domínguez Cuanalo, destaca bastante el edificio principal por todos los atributos arquitectónicos que analiza, describe y puntualiza en su tesis. Sin embargo la estación no sólo fue el edificio principal, sino también las construcciones aledañas que estaban dentro de los terrenos de la estación y que brindaban servicio a los trabajadores y a las máquinas, es decir, se destaca no sólo el edificio público, sino también los demás edificios privados donde sólo tuvieron acceso los trabajadores del ferrocarril. Es decir, todo el paisaje ferroviario, que incluye la casa de máquinas, los talleres de reparación de máquinas, los baños para los trabajadores, el patio con sus vías, los campamentos, la casa del jefe mecánico y todo lo que forma parte de la estación.

Los terrenos aledaños al edificio principal que pertenecieron a la estación abarcaban una gran extensión territorial, y dentro de esos terrenos, como ya se mencionó, hubo construcciones que solamente podían ingresar los trabajadores del ferrocarril para laborar, e incluso se les prestaba algún servicio como trabajadores.

Considero necesario insistir: se encontraban los campamentos, las casas de los trabajadores, los baños de vapor, los tanques de aguas, la bodega, la Casa de Máquinas, los Talleres, todos estos lugares fueron fundamentales para que la estación se haya convertido en un espacio de sociabilidad y se asentara una congregación de trabajadores del ferrocarril, que en un inicio vivieron en los propios vagones del ferrocarril, y posteriormente fueron

[409] *Ibídem*., p. 45.

creando sus residencias, paralelamente, a lo largo de las vías del ferrocarril, el punto focal de la urbanización como lo veremos más adelante fue la estación del ferrocarril.

La historiadora Tirado Villegas sostiene que la estación de Oriental fue sin duda una de las más grandes en el estado, después de la estación del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla, pues como ya vimos contó con su Casa de Máquinas y Taller[410] donde se repararon diversas máquinas que aún se conservan en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla, se puede ver en algunas locomotoras la placa de reparación. Este conjunto de Casa de Máquinas y Taller le dio el rango de primera clase, según el Reglamento de Ferrocarriles.

Esta estación como ya hemos mencionado, por el incremento en su explotación del traslado de mercancías, el tránsito de pasajeros y otorgar ofertas de trabajo en esta movilidad industrial, trajo consigo que albergara a un gran número de trabajadores migrantes que se desplazaron de su lugar de origen para buscar nuevas oportunidades, durante el Porfiriato y la lucha armada.

Creando así la congregación que tiene su antecedente en 1904 según los planos de la Estación de ese mismo año y que desde aproximadamente 1911 solicitó a los gobiernos en turno su elevación a pueblo, y no sería hasta 1917 que los pobladores lograron que su comunidad fuera elevada, y pasó a ser el pueblo de Oriental, un pueblo ferrocarrilero.

Es por ello que la historia de la comunidad de Oriental, está totalmente ligada al ferrocarril de manera directa o indirecta, por las venas de los nativos de Oriental corren las locomotoras, se escuchan los silbatos y la llegada de los trenes, añorando ese pasado remoto permeable en el imaginario colectivo de la comunidad.

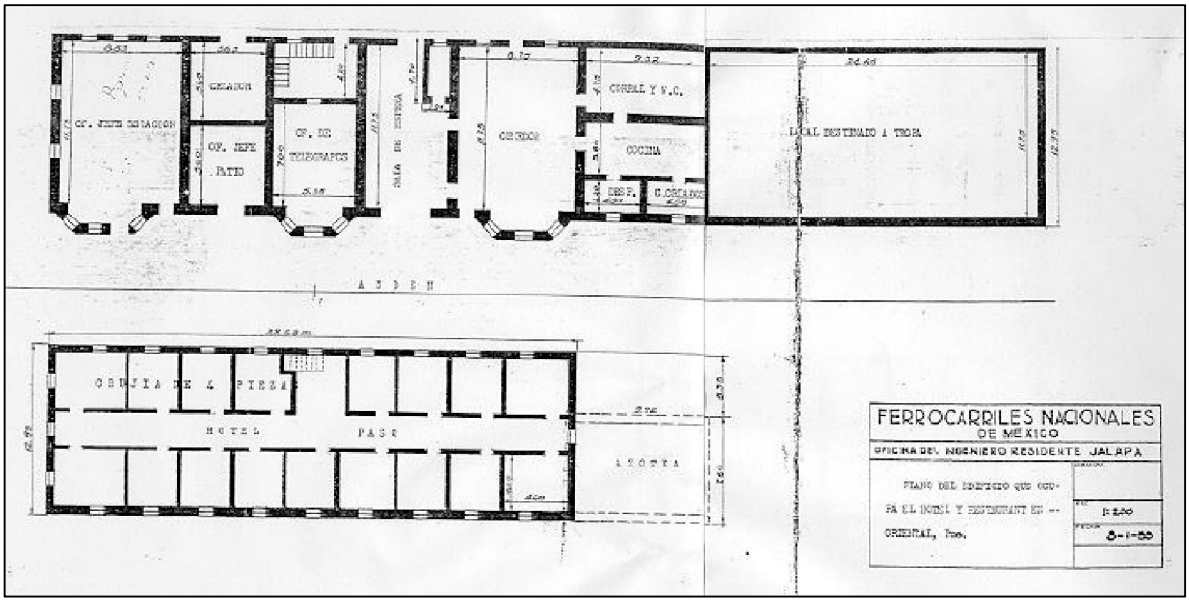
[410] Tirado, Gloria y Márquez Porfirio. *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su…*, *op. cit.*, pp. 134.

Imágenes

Estación del Ferrocarril Oriental en 1940[411]



Plano de la Estación del Ferrocarril Oriental[412]



Fuente: Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental…, op. cit., p. 37.

[411]Edificio de la estación Oriental, Ca. 1940. Colección *Ramal Oriental-Teziutlán*. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

[412]Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental…, *op. cit.,* p. 37.

Talleres de la Estación del Ferrocarril Oriental[413]



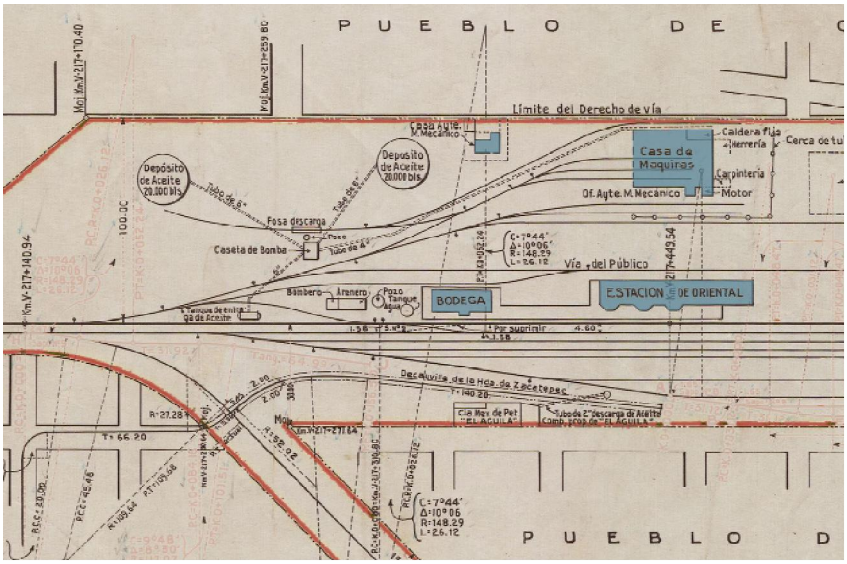
Patios de la estación Oriental, aprox.1920[414]



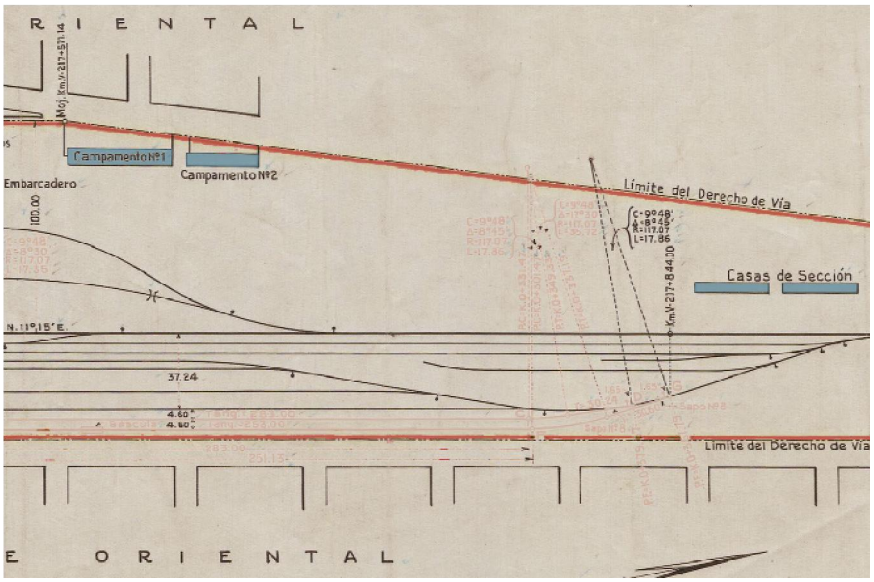
[413]Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*…, *op. cit.,* p. 111.

[414]Patios de la estación Oriental, Ca. 1920. Colección *Ramal Oriental-Teziutlán*. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Levantamiento del Conjunto Ferroviario de Oriental, 1904[415]



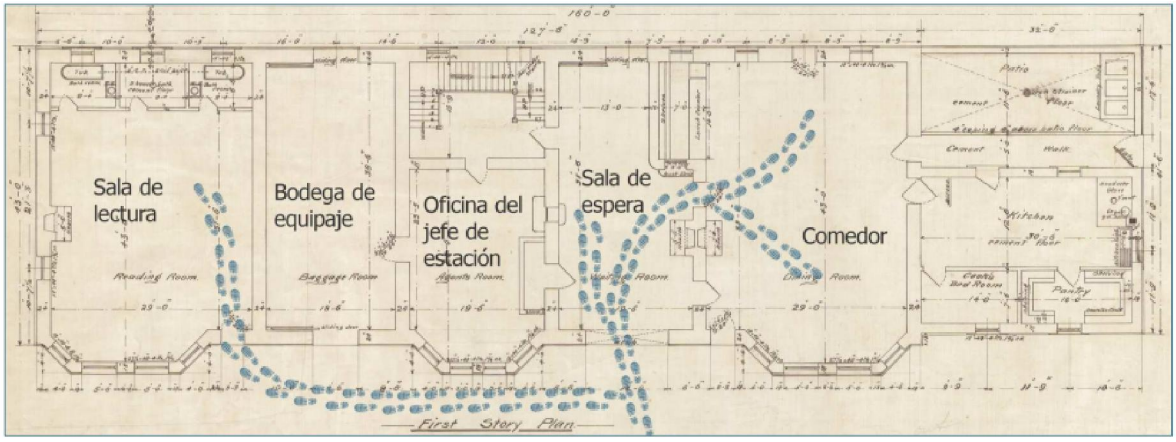
Levantamiento del Conjunto Ferroviario de Oriental, 1904[416]



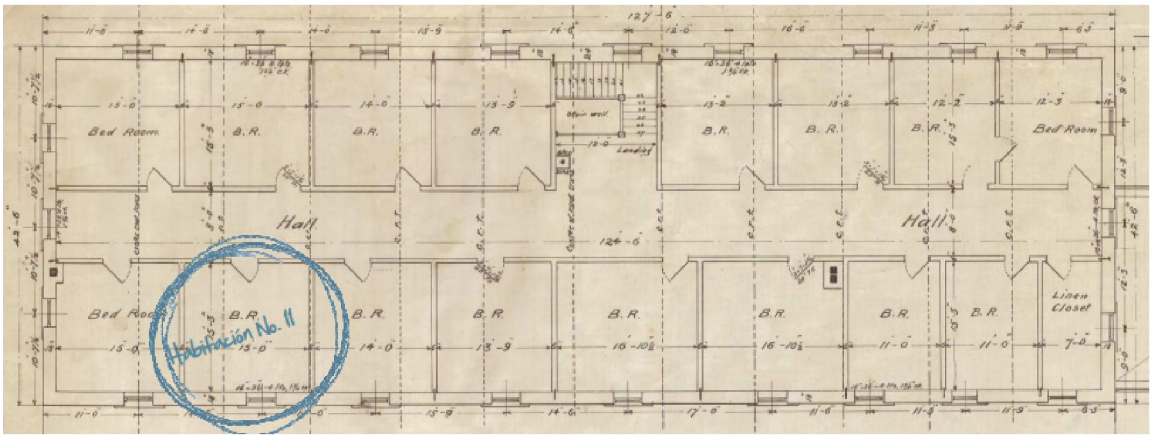
[415] Elisa Vera puntualiza, en línea roja, la delimitación de la estación y en azul los inmuebles que conforman al complejo, de izquierda a derecha son: La Bodega fabricada en piedra brasa y cubierta a cuatro aguas de armadura de madera y lámina de asbesto. La Casa del Maestro Mecánico, construida con cantera rosa careada con cornisas de ladrillo, al centro están la Estación de Oriental, que en la planta alta albergaba una posada (hotel) para viajeros, y la Casa de Máquinas, ambos edificios hechos de cantera rosa con cubiertas de armaduras de madera y lámina de asbesto, y por último, del lado derecho se encuentran los campamentos de los trabajadores de la estación cuyos materiales de construcción son similares a los de la Estación y la Casa de Máquinas. Se puede observar en este plano que ya se representaba el poblado de Oriental alrededor de los linderos de la estación.
Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015, p. 15.

[416] *Ibídem.,* p. 16.

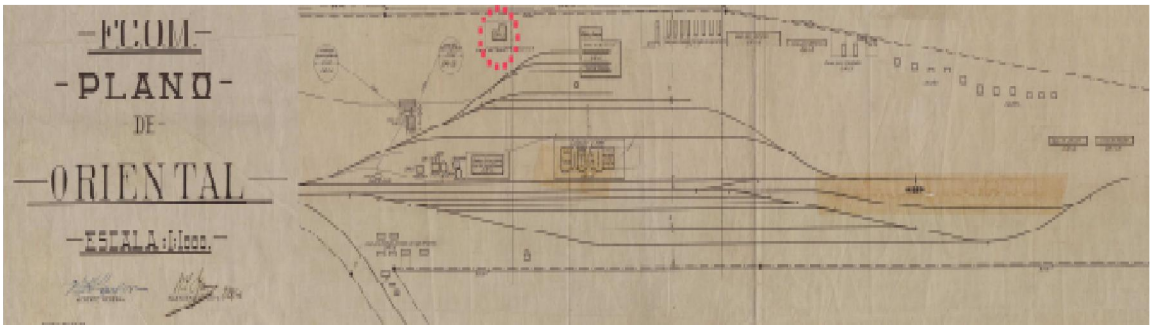
Plano de la Planta Baja de la Estación de Oriental, 1904[417]



Plano de la Planta Baja de la Estación de Oriental, 1904[418]

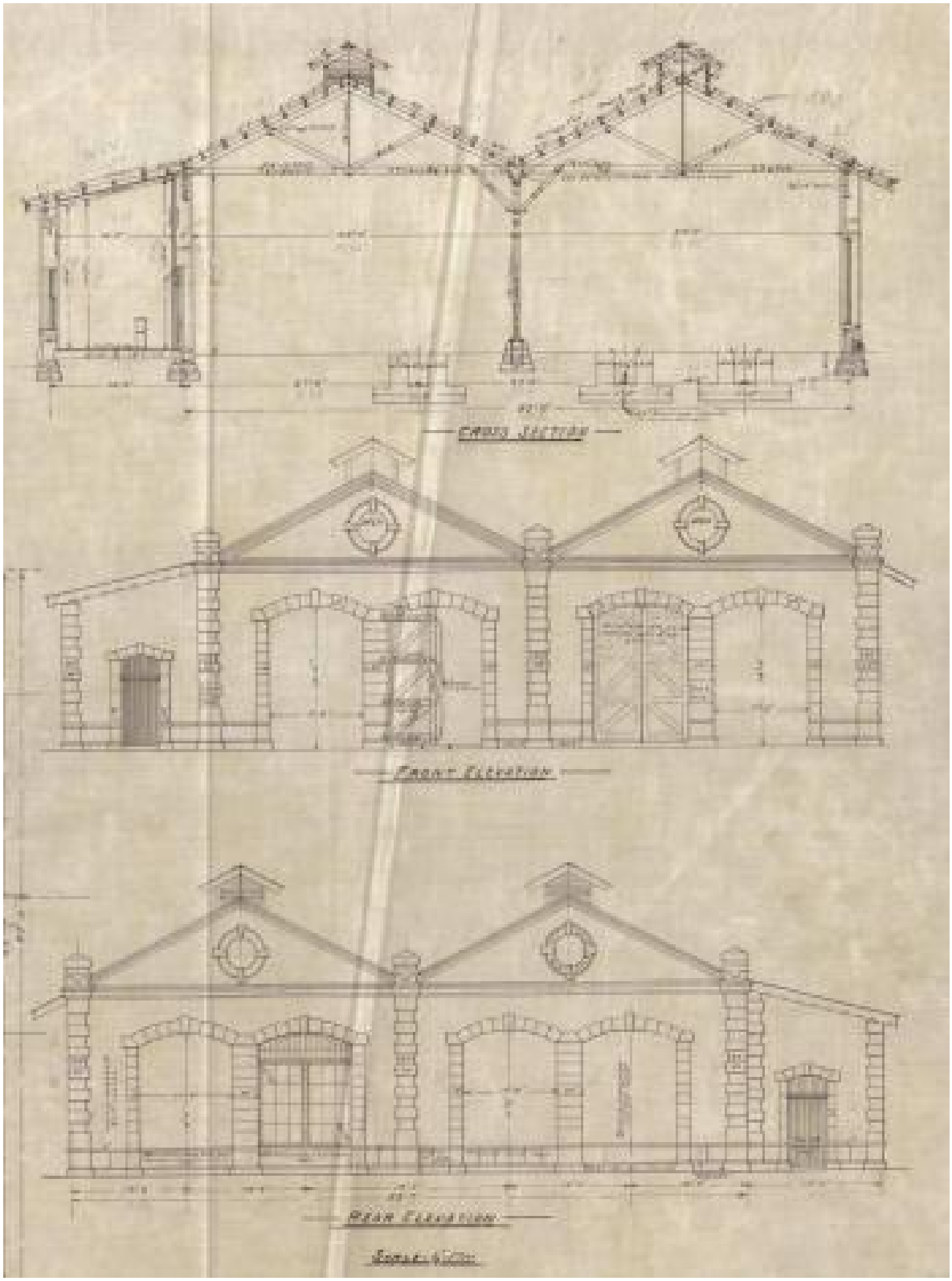


Plano de Oriental[419]



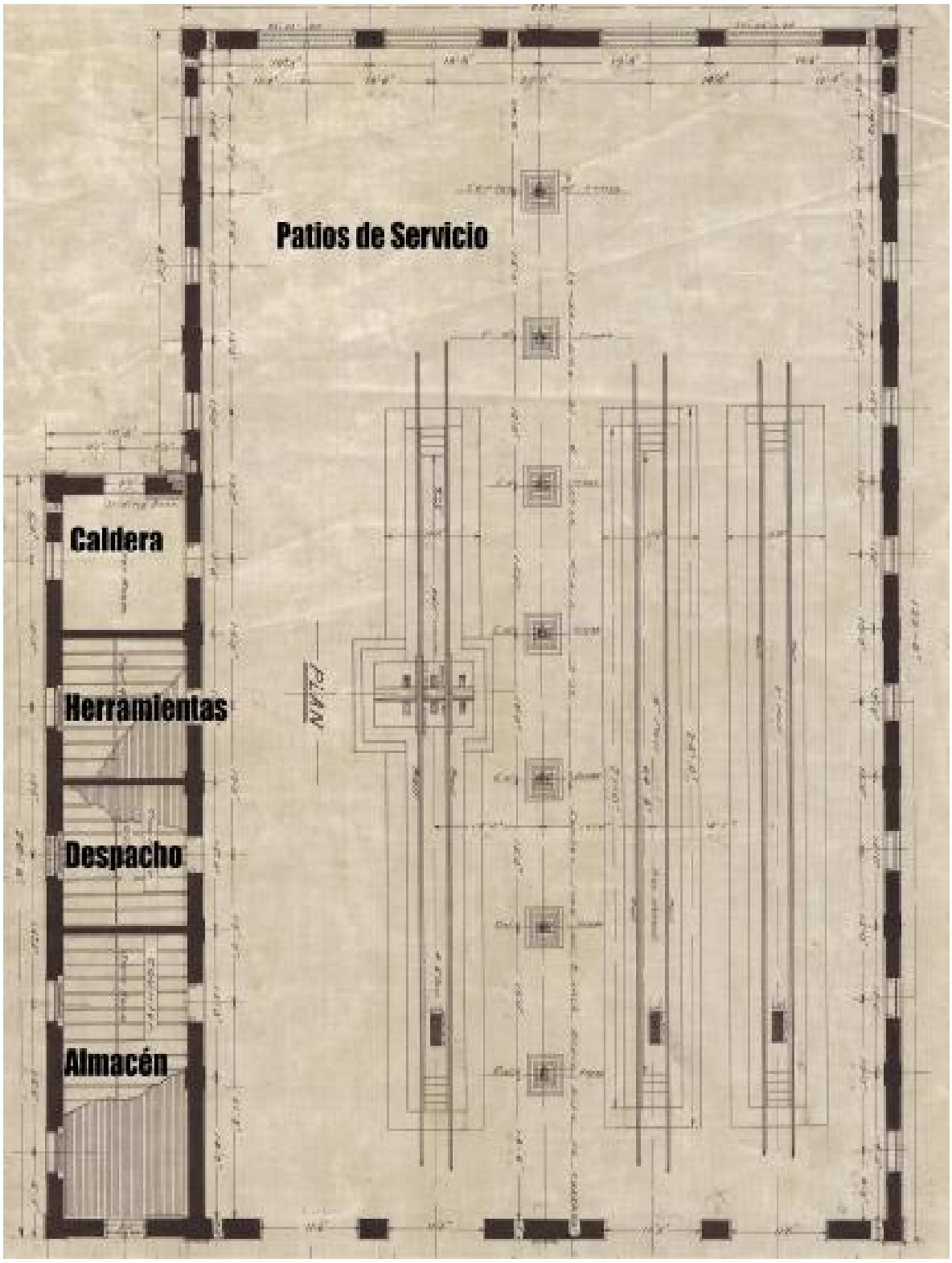
[417] *Ibídem.,* p. 19.
[418] Elisa Vera destaca que el hotel contaba con 16 habitaciones y un armario de blancos. *Ibídem.,* p. 20.
[419] *Ibídem.,* p. 80.

Plano de las fachadas y secciones del Taller en la estación de Oriental, 1904[420]



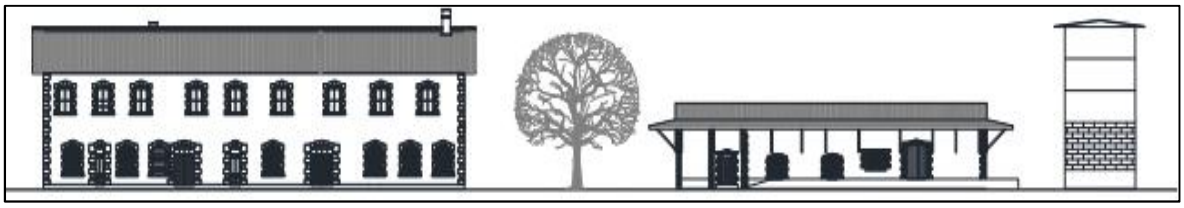
[420] *Ibídem.,* p. 22.

Plano de las fachadas y secciones del Taller en la estación de Oriental, 1904[421]



[421] *Ibídem.,* p. 70.

Estación de Primera Clase (Tercera Estación) y la Antigua Estación de Oriental (Segunda Estación)[422]



Estación de Primera Clase (Tercera Estación) y la Antigua Estación de Oriental (Segunda Estación), aprox. 1970.[423]



Inauguración del ramal de Vía Ancha por el Presidente Miguel Alemán Valdez en Oriental[424].



[422] *Ibídem.,* p. 24.
[423] Colección Personal "Con esencia Orientalense. JPJS".
[424] Colección Personal "Con esencia Orientalense. JPJS".

Accidente en los patios de la estación de Oriental aprox. 1930[425]



Campamentos del Consultorio de la estación de Oriental aprox. 1930[426]



Casa del Maestro Mecánico de la Estación de Oriental aprox. 1930[427]



[425]Se alcanza a ver el tanque de agua. Accidente en los patios de la estación de Oriental, Ca. 1930. Colección *Ramal Oriental-Teziutlán*. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
[426]Fotografía Personal, 2020. La foto original se encuentra en la actualidad en la Estación de Oriental.
[427]Fotografía Personal, 2020. La foto original se encuentra en la actualidad en la Estación de Oriental.

Estación del Ferrocarril Oriental[428].



Campamentos[429]



Campamentos de la estación de Oriental[430]



[428] Colección Personal "Con esencia Orientalense. JPJS".
[429]Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental…, *op. cit.,* p. 35.
[430] *Ibídem*., p. 26.

Casa del Jefe de la Estación[431]



Casa del Maestro Mecánico[432]



[431]Fotografía Personal, 2017.
[432]Fotografía Personal, 2017.

Taquilla de la estación[433]



Area de Taquillas[434]



[433]Fotografía Personal, 2017.
[434]Domínguez, Delia. "El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental…, *op. cit.,* p. 40.

Entrada al Hotel, Restaurant y Sanitarios[435]



Restaurante[436]



[435]*Ibídem*, p. 42.
[436]*Ibídem*, p. 40.

Pasillo principal del Hotel de les Estación del Ferrocarril Oriental[437]



Letrero Oficial de la estación del Ferrocaril Oriental[438]



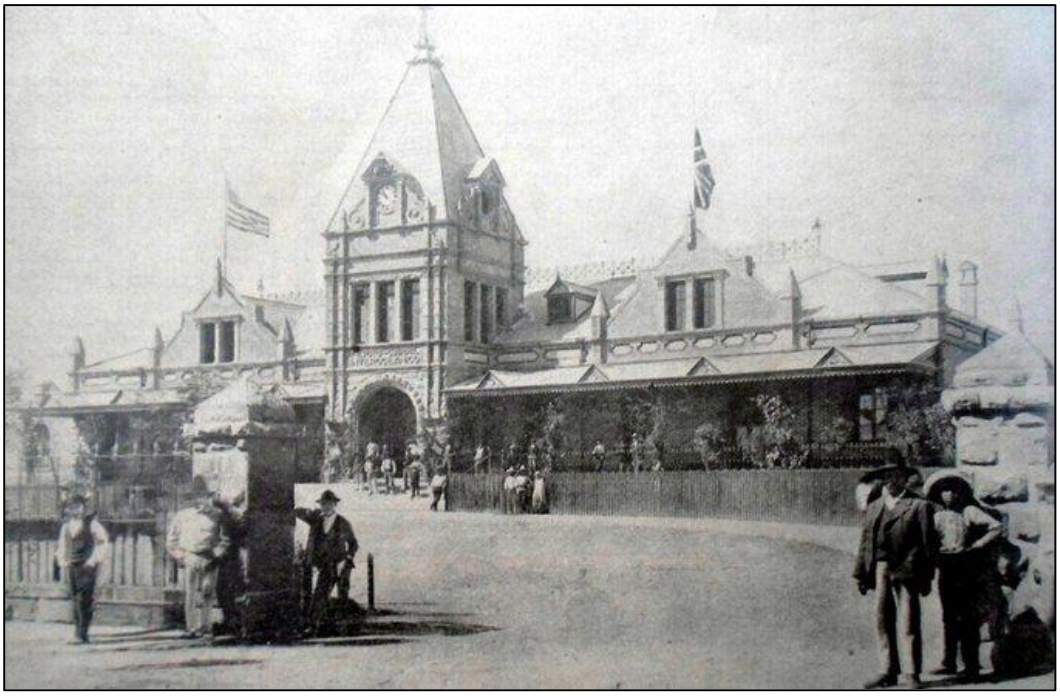
[437]*Ibídem*, p. 41.
[438]Colección particular de Álvaro Navarrete, restaurante Santa Anita, Oriental. Fotografía Personal, 2017.

CAPÍTULO III
EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO Y LA ELEVACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ORIENTAL, ESPACIO DE SOCIABILIDAD. 1890-1917

Estación del Ferrocarril Oriental[439]



Estación del Ferrocarril Interoceánico de Puebla[440]



[439] "Estación del Ferrocarril Oriental". *Mapio.Net.* Acceso el 31 de Julio de 2020, https://mapio.net/pic/p-31846132/

[440] "Estación del Ferrocarril Interoceánico de Puebla". *Twitter.* Acceso el 31 de Julio de 2020, https://twitter.com/marioriestra/status/937813711007428617?lang=c
Foto de Lorenzo Becerril del Semanario *El Mundo Ilustrado*

CAPÍTULO III
EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO Y LA ELEVACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ORIENTAL, ESPACIO DE SOCIABILIDAD. 1890-1917

"La empresa ferrocarrilera es una de las mayores obras constructivas del país y de las más costosas…hay que salvar no sólo obstáculos geográficos sino también financieros"[441]
Gral. Porfirio Díaz, Presidente de México, 1876-1910.

Introducción

El sistema ferroviario porfiriano, como se mencionó en el antecedente, no era homogéneo, sino que estuvo integrado por diversas líneas férreas que fueron construidas por múltiples compañías, con la finalidad de comunicar diversas regiones del país, principalmente con fines económicos, integrando los mercados regionales y pueblos cercanos a una nueva dinámica comercial donde el ferrocarril fue el andamiaje y el principal medio de transporte.

En este caso, es importante dedicar nuestra atención a la empresa del Ferrocarril Interoceánico, empresa ferroviaria inglesa que construyó, entre 1880-1910, diversos ramales que conectaron lugares en el centro del país, esta empresa se convirtió en una de las más importantes y principales de la industria del ferrocarril.

Por lo cual es imprescindible mencionar las principales investigaciones que analizan el Ferrocarril Interoceánico, en la construcción del estado del arte. Al momento de realizar la presente investigación, a pesar de la proliferación de investigaciones recientes sobre el ferrocarril y los trabajos de investigadores rieleros consumados como los de Sergio Ortiz, Sandra Kuntz, Víctor Mata, Santiago Méndez, Francisco Calderón, John Coatsworth, por mencionar algunos, las investigaciones más completas sobre el Ferrocarril Interoceánico son las que realizó Gloria A. Tirado Villegas, por lo cual concuerdo con la premisa que Lucia Salazar planteó en su tesis *El Ferrocarril de San Martín Texmelucan: Algunos de sus*

[441]Márquez, Teresa. "El patrimonio ferroviario mexicano..., *op. cit.,* p. 3.

efectos económicos y sociales en el Porfiriato[442], sobre los aportes a la historiografía ferrocarrilera que representó las investigaciones realizadas por la Tirado, debido a que nos mostró cuestiones particulares de este ferrocarril y la complejidad en aspectos sociales, políticos y económicos que modificó esta empresa, cuyo enfoque fue desde la historia social.

En este capítulo se retoma metodología del historiador Luis González y González en su texto *Pueblo en Vilo. Microhistoria de San José de Gracia*[443], se reconstruirá de manera general la microhistoria del pueblo de Oriental.

Por ello objetivo principal de este capítulo es reconstruir la vida cotidiana, el espacio de sociabilidad, conformación de instituciones locales, servicios y el trabajo ferrocarrilero del poblado de Oriental. Para su exposición se dividió en siete apartados, donde se irán analizando los aspectos mencionados de la comunidad.

III. 1. El Ferrocarril Interoceánico en Puebla 1880-1897

La historiadora Tirado desmenuza toda la complejidad del Ferrocarril Interoceánico, de ahí que algunas tesis del Colegio de Historia de la BUAP siguieran con esta línea de investigación por el ramal y se detuvieran en algunas estaciones para analizar de manera más puntual los aspectos específicos en la comunidad, el mercado regional y los cambios que trajo el ferrocarril como es la tesis de María de los Ángeles Domínguez *Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico una Historia Gráfica*[444].

El Ferrocarril Interoceánico enfrentó diversas dificultades a lo largo de su planeación y construcción, sin embargo el antecedente inmediato de esta empresa es el proyecto del Ferrocarril Acapulco-Veracruz, debido a que la intención, como se mencionó con anterioridad, era tender una comunicación entre los dos mares que mejorara el comercio y el traslado de mercancías, sin embargo la construcción no pudo efectuarse debido a diversas

[442]Salazar, Lucia. "El Ferrocarril de San Martín Texmelucan. Algunos de sus efectos económicos y sociales en el Porfiriato", tesis de licenciatura en Historia. FFyL-BUAP, 1994, pp. 45-48.
[443]Gonzales, Luis. *Pueblo en Vilo. Microhistoria de San José de Gracia*. México, DF: Colegio de México, 1968, pp. 5-7.
[444] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico una Historia Gráfica", tesis de licenciatura en Historia. FFyL-BUAP, 2005.

modificaciones que sufrió el proyecto, principalmente por cuestiones económicas y geográficas[445].

Mientras tanto otras empresas e inversionistas en el estado de Puebla, comenzaron a construir ramales rumbo a diversos lugares del estado, como el Ferrocarril de Izúcar de Matamoros, el Ferrocarril Puebla San Marcos y el Ferrocarril de San Martín Texmelucan. Estas líneas surgieron por intereses locales, afirma la citada autora, y formaron parte del ambicioso proyecto de un Ferrocarril Interoceánico, que se basó en la fusión de diversas concesiones[446]. Esos intereses eran de hacendados, empresarios y gente de dinero cuyas propiedades quedaron fuera de la construcción de rieles del Ferrocarril Mexicano.

La participación de la Empresa del Ferrocarril Interoceánico, tuvo un alto impacto en la modernización de los ramales, como es el caso del ramal Puebla-San Martín Texmelucan, el cual fue terminado el 16 de Septiembre de 1882 y utilizaba tracción animal, cuatro años después en 1886 fue adquirida por el Interoceánico continuando con el tendido de vías férreas hasta la ciudad de México y cambiado la tracción animal por la de vapor, levantando y remodelando las vías[447].

En el caso del Ferrocarril Izúcar de Matamoros, el cual fue inaugurado en 1890, también se integró a la red ferroviaria del Interoceánico haciendo oficial la compra de la concesión el 27 de julio de 1891[448], por lo cual para ese año de 1891 se conformó el Ferrocarril Interoceánico México-Veracruz con la consolidación de diversas vías férreas construidas: como la línea México-Cuautla y Cuernavaca, Jalapa-San Andrés Chalchicomula, Xalapa-Veracruz, Izúcar de Matamoros-Morelos, San Martín Texmelucan-Puebla, Cuautla-Yautepec, San Lorenzo-Puebla y Veracruz-Jalapa[449].

El día 22 de marzo de 1891, nos menciona la autora multicitada, partió el primer tren de pasajeros que corrió en la línea del Interoceánico entre Puebla y Veracruz, fue un tren

[445] Para comprender el gran trabajo que costo construir los caminos de hierro, se recomienda ver la película Viento Negro (1965), donde los actores reconstruyen el arduo proceso, los problemas climatológicos y geográficos que tuvieron que superar los trabajadores, de igual forma, que todos los trabajadores que construyeron los diversos ramales en diversas regiones de México.
[446] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 125.
[447] *Ibídem*., p. 126.
[448] *Ibídem*., p. 126.
[449] Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 137.

express que condujo de Puebla a Veracruz al gobernador veracruzano Gral. Juan de la Luz Enríquez Lara.[450] Puntualiza que sesenta estaciones fueron construidas en la línea del Ferrocarril Interoceánico, incluso las que estaban por abrirse al servicio público en el tramo de Xalapa-Veracruz y la de Morelos-Izúcar de Matamoros[451], todas estas estaciones contaban con su oficina de telégrafo.

Después de la consolidación en 1891 la empresa comenzó el proceso de expansión del Ferrocarril Interoceánico, durante las siguientes décadas del régimen se convirtió en una de las empresas ferrocarrileras más importantes del Porfiriato, junto con el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril Central y juntos con los sonidos de las locomotoras y los caminos de hierro a su paso fueron modificando los panoramas de las ciudades y las regiones por donde fue pasando el ferrocarril.

Es importante destacar la transformación de la urbanidad que representó la construcción de las diversas vías férreas, un cambio significativo en el paisaje urbano de las ciudades y los pueblos, generando otro espacio de sociabilidad e intercambio comercial.

En el caso de Puebla, después de que fue terminaba la estación del Ferrocarril Mexicano en 1869, marcó un cambio significativo en el traslado de pasajeros y mercancías, precisa que se planeó que las siguientes estaciones serían construidas cerca del lugar de la estación del Ferrocarril Mexicano por la lejanía de la urbe, así a finales del siglo XIX, concretamente en 1897 se inauguraron dos estaciones más: la del Ferrocarril Mexicano del Sur y la del Interoceánico, además la del Ferrocarril Industrial de Puebla y la de los Ferrocarriles Urbanos de Puebla[452].

La construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico entre 1891-1897, representó un cambio significativo que conllevó a que hubiera un desplazamientos de trabajadores hasta la zona norponiente, la portentosa construcción arquitectónica tipo inglés resaltó el contraste con la estación del Mexicano, destaca que la estación no sólo se concebía como un edificio aislado sino como un edificio público[453], como espacio de sociabilidad e

[450] *Ibídem*., p. 137.
[451] *Ibídem*., p. 137.
[452] *Ibídem*., p. 169.
[453] *Ibídem*., p. 180.

intercambio comercial. Además de que impactó la vida urbana, fue la puerta a la ciudad de los Ángeles[454].

Gracias a la construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico, el desplazamiento de trabajadores fue bastante significativo, los terrenos aledaños a la estación que antiguamente pertenecían a ranchos, fueron vendidos para el trazo de nuevas calles y el nuevo proyecto de urbanidad. Los trabajadores comenzaron a adquirir los predios y a edificar sus casas, dejando las vecindades de los barrios aledaños[455]. A pesar de que el Barrio de San Miguelito es un barrio antiguo tuvo una nueva fundación, a partir de la construcción de las estaciones, asentándose a vivir los trabajadores y conformando el barrio ferrocarrilero de la ciudad de los Ángeles.

[454] *Ibídem*., p. 182.
[455] *Ibídem*., p. 203.

III. 2. Compra del ramal Puebla-Oriental-Teziutlán y la elevación de la Estación del Ferrocarril Oriental

Posteriormente y cuando se anunciaba la llegada de un nuevo siglo, la empresa del Ferrocarril Interoceánico siguió con su política de expansión a lo largo de la primera década del S.XX, durante la última década del régimen Porfirista, continuó explotando los ramales que había adquirido en las décadas de los setenta, ochenta y noventa del siglo XIX. A pesar de los conflictos que tuvo con la mexicanización y el proceso nacionalista que pugnaban las huelgas que se llevaron a cabo en las diversas compañías rieleras por los diversos gremios en la primera y segunda década del S.XX, adquirió entre 1902-1907 el ramal San Marcos-Teziutlán.

Consultando el cuadro de los precios del pasajes del Ferrocarril Interoceánico de 1898[456] tiene los destinos: partiendo de Puebla rumbo a Amozoc, Acajete, La Venta, San Marcos, y curiosamente, Ojo de Agua, Virreyes y San Juan de los Llanos pertenecientes al ramal Puebla-San Marcos, esto confirma que en la última década del S.XIX el Interoceánico compró el ramal hasta San Juan de los Llanos, sin embargo en los reportes para la construcción enviados a la *Secretaría de Fomento* se menciona que la Empresa de Puebla-San Marcos y la Villa de Libres aún no había sido fusionada a ninguna otra concesión hasta 1902.

Como se mencionó con anterioridad en 1901 se autorizó provisionalmente el traspaso de la concesión a favor de la Compañía que organizó el C. Licenciado Pablo Martínez del Río, la cual se denominaba: "Compañía del Ferrocarril Oriental de México", posteriormente se planteó la construcción de una vía férrea entre la estación de Virreyes de la compañía del Ferrocarril Oriental y la estación de San Lorenzo del Ferrocarril Interoceánico para comunicar Xalapa y Veracruz; la construcción de esta nueva línea se hizo con los subsidios correspondientes de la prolongación no construida del Ferrocarril de San Marcos a

[456] Palma, Miguel. *Guía del turista en la ciudad de Puebla*. Puebla, México: Imprenta M. Corona Cervantes, 1898, pp. 118-120. Consultado en Tirado, Gloria. *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico…, op. cit.*, p. 153-154.

Tecolutla. La aprobación definitiva de dicho traspaso se otorgó con fecha de 6 de Enero de 1902.[457]

Después de la aprobación en 1902 del traspaso a la Compañía del Ferrocarril Oriental, esta empresa se encargó de la explotación y el mantenimiento del ramal, sin embargo en años posteriores la empresa del Ferrocarril Interoceánico compró el ramal, debido a que para el año de 1907 figura como la empresa encargada de la explotación y conservación del ramal San Marcos-Teziutlán[458].

Es en el período comprendido entre 1907-1917 cuando comenzó a haber más desplazamientos y migración a la estación después de Oriental, cuando la empresa encargada del ramal es el Ferrocarril Interoceánico. La participación de la estación y de la empresa en la fundación de la comunidad es importante debido a que integró a la mayoría de los migrantes como trabajadores del ferrocarril y otorgó los servicios básicos, un comportamiento similar al barrio de San Miguelito con la construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico en Puebla finalizada en diciembre 1897. Hay que puntualizar una diferencia, en Oriental fue la empresa la que dio terreno para fincar, mientras que en Puebla ellos compraron los predios que se encontraban en la periferia de las estaciones del ferrocarril.

[457] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903… op. cit.*, p. 13.
[458]Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, Ingeniero Leandro Fernández, del 1 julio de 1906 al 30 de junio de 1907… op. cit.*, p. 70.

Imágenes

Estación del Ferrocarril Interoceánico de Puebla en 1912[459]



Estación del Ferrocarril Interoceánico de Puebla en 1940[460]



[459] "Estación del Ferrocarril Interoceánico de Puebla en 1912*"*. *Puebla Antigua Twitter.* Acceso el 27 de junio de 2020, https://twitter.com/PueblaAntigua/status/795658787109670912/photo/1

[460] Tirado, Gloria. *Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material*…, *op. cit.,* p 29. Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias. CEDIF.

Estación del Ferrocarril Mexicano de Puebla[461]



Estación del Ferrocarril Mexicano de Puebla 1950[462]



[461] "Estación del Ferrocarril Mexicano de Puebla". *Twitter*. Acceso el 27 de junio de 2020, https://twitter.com/Puebla/status/936304514478387201/photo/1
Fondo Privado de Francisco Bustamante.

[462] "Estación del ferrocarril, vista parcial, 1950". *Mediateca INAH*. Acceso el 27 de abril de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A438061

III 3. Migración de pobladores y la elevación a pueblo, 1917

Los movimientos de población han sido un fenómeno social presente en la historia de la humanidad desde la antigüedad hasta nuestros días, los grupos sociales han emigrado de su lugar de origen por diversas cuestiones: mejorar sus condiciones de vida, buscar otras oportunidades laborales, por cuestiones bélicas e incluso enfermedades que los hacían abandonar el terruño.

México desde el S.XVI sufrió una de las primeras migraciones que marcarían la historia, la llegada de los conquistadores, hecho coyuntural que transformó la sociedad autóctona en una sociedad multicultural, posteriormente hubo diversas oleadas de migrantes que tanto españoles como de otras regiones europeas que venían al nuevo mundo con la mentalidad de mejorar su calidad social.

A partir de la industrialización y la tecnificación del trabajo operario, se añaden otras características a la movilidad social, Leticia Gamboa en su texto *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924,* retomó lo que propuso Eric Hobsbawn en *La era del Capitalismo*: "los movimientos de población y de industrialización van juntos, porque el desarrollo económico moderno ha requerido en el mundo entero de grandes trasvases de población", añade Gamboa que Hobsbawn advirtió que "la historia del movimiento obrero del S.XIX es una historia de desplazamiento y emigración"[463]

Dos aspectos cruciales que Gamboa puntualiza que la historia de la industrialización y la clase obrera en México se aplican ambos términos, sobre todo entre mediados del S.XIX y la tercera década del S.XX, miles y miles de mexicanos abandonaron sus lugares de origen o de residencia para mudarse a los sitios donde la industria se fue asentando.[464]

Puntualiza que el impulso industrializador del Porfiriato generó una reubicación de población en gran parte del territorio nacional. Destacando que la movilidad de población más importante que se desarrolló fue de los estados del centro-sur a los deshabitados del

[463]Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*. México, DF: F.C.E., 2001, p. 67.
[464]*Ibídem*., p. 67.

norte del país[465]. Sin embargo también hubo movilidad poblacional entre los estados del centro, e incluso entre los municipios de los estados a las ciudades más cercanas donde se encontraban mercados regionales y se desarrollaba un comercio significativo, y algunos empresarios oriundos del lugar fundaron industrias incrementando la movilidad y el intercambio comercial.

Por lo tanto, la dinámica de movilidad social que se vivió en el Porfiriato se desarrolló entre las diversas regiones, municipios y estados del territorio nacional. Coincido en que el ferrocarril hizo posible el ir y venir masivo, una movilización de población que hasta esa época nunca antes vista, debido a que el ferrocarril comunicó regiones y acortó el tiempo entre las distancias[466].

Debido a que los que buscaban trabajo fuera de sus lugares de residencia hallaron en el "caballo de hierro", un conducto rápido de traslado y un medio para enterarse de oportunidades, ya que a menudo los empleados rieleros y usuarios fueron conductores de noticias de trabajo que se ofrecían en las diversas partes del país[467]. No dejemos de lado que las empresas ferrocarrileras también ofrecían otro tipo de oportunidades laborales y beneficios para mejorar la calidad de vida.

Un ejemplo del fenómeno de migración y trabajo lo podemos constatar en la gran cantidad de peones que contrataron en la construcción del Ferrocarril San Marcos en el año de 1881-1882 fue de 1,147 trabajadores se incrementó a 1,450 trabajadores trabajando diariamente, de los cuales 300 eran albañiles[468]

Hubo diversos proyectos de urbanización y modificaciones en las ciudades por la implementación de los caminos de hierro, se fundaron algunos pueblos gracias a la industria del ferrocarril, debido a que las estaciones se convertían en un punto de atracción y, por tanto, en un espacio de sociabilidad por excelencia donde concurría la población a enterarse de noticias, a intercambiar o recibir productos, a recibir a pasajeros (familiares o

[465] *Ibídem*., p. 67.
[466] *Ibídem*., p. 71
[467] *Ibídem*., p. 72.
[468] *Ibídem*, p. 699.

visitantes), a recibir cartas o telegramas. Las estaciones ferrocarrileras eran parte de la dinámica social de la vida cotidiana de las urbes y de los pueblos del territorio nacional.

Aunado a los casi 16, 000,000 de pasajeros que transportaba el ferrocarril en 1910[469], el estallido de la Revolución Mexicana el 20 de noviembre de 1910 modificó los procesos de desplazamiento, porque el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte para los revolucionarios. Los ejércitos revolucionarios iban arriba de los vagones, mientras que el ejército federal viajaba en el vagón al final del tren. El ferrocarril se convirtió en un instrumento táctico militar e incluso como un arma, en este gran conflicto bélico que duró 24 años[470].

La movilización de población tuvo que modificar la dinámica que había seguido en el Porfiriato, ahora los trabajadores tuvieron que buscar mejores condiciones laborales entre la lucha de las facciones revolucionarias contra el gobierno Porfirista, y después del exilio de Porfirio Díaz el 31 de mayo de 1911, en un país sumergido en un conflicto militar entre las facciones revolucionarias hasta 1934, cuando asume la presidencia Lázaro Cárdenas se pacifica el país.

La población que ocupaba el ferrocarril como principal medio de transporte para el traslado a las diversas regiones del país tenía que estar pendiente del secuestro de ferrocarriles por los revolucionarios, la dinamización de las vías férreas para incomunicar ciudades y regiones, las famosas locomotoras locas que colisionaban con otras locomotoras, la quema de estaciones como ocurrió con la estación del Ferrocarril Interoceánico en Puebla por los zapatistas en 1914[471], entre otros aspectos que sufrió la infraestructura de la industria ferrocarrilera, además de la pérdida de trabajadores del gremio rielero porque se unían al movimiento revolucionario.

Durante la lucha de facciones, la participación de Venustiano Carranza en el movimiento armado marcó un cambio significativo, debido a que Carranza planificó la legalidad de la

[469] *Ibídem*., p. 71.

[470] Para ver conocer más sobre la participación de los ferrocarrileros en la lucha revolucionaria y como se encontraban las empresas ferroviarias en esta época, consultar los textos de *Los Ferrocarriles en la Revolución Mexicana* de Francisco Javier Gorostiza *y Los Ferrocarrileros en el escenario de la Revolución Mexicana* de Gonzalo Márquez González.

[471]Tirado, Gloria. *La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla, México. Asociación Periodística Síntesis, 1997, pp. 21-22.

lucha armada, modificando el orden jurídico establecido promulgando nuevas leyes y una nueva constitución donde se integraba el carácter social que pugnaba el discurso revolucionario en beneficio de los trabajadores y "los de abajo".

Dentro de las demandas sociales que pugnaba la revolución, una de las más importantes era el reparto agrario, demanda solicitada con insistencia por Emiliano Zapata y su lucha revolucionaria en Morelos, es por ello que Carranza buscó implementar en las leyes una reglamentación para que se efectuará un reparto agrario justo, y el 6 de enero de 1915 es promulgada La Ley Agraria estructurada por el Lic. Luis Cabrera Lobato[472], el ideólogo de la Revolución.

La Ley Agraria del 6 de Enero de 1915 estipulaba, que una de las causas más generales del malestar y descontento de las poblaciones agrícolas del país, ha sido el despojo de los terrenos, de propiedad comunal o de repartimiento, que les habían sido concedidos por el gobierno colonial como medio de asegurar la existencia de los indígenas, y que, a pretexto de cumplir con la ley de 25 de junio de 1856 y demás disposiciones que ordenaron el fraccionamiento y reducción a propiedad privada de aquellas tierras entre los vecinos del pueblo al que pertenecían, quedaron en poder de unos cuantos especuladores[473].

Que en el mismo caso se encuentran multitud de otros poblados de diferentes partes de la República, y que, llamados congregaciones o rancherías, tuvieron origen en alguna familia o familias que poseían en común extensiones más o menos grandes de terreno, los cuales siguieron conservándose indivisos por varias generaciones, o bien en cierto número de habitantes que se reunían en lugares propicios, para adquirir y disfrutar mancomunadamente, aguas, tierras y montes, siguiendo la antigua y general costumbre de los pueblos indígenas[474].

---

[472] Luis Cabrera Lobato (1876-1954) Abogado y político mexicano, originario de Zacatlán Puebla, hijo de Césareo Cabrera y Gertrudis Lobato Gutiérrez, sobrino de Daniel Cabrera Rivera redactor de *El Hijo del Ahuizote*. Opositor contundente del régimen Porfirista, adherido a los proyectos revolucionarios sociales, escritor de varias obras jurídicas y literarias, carrancista consumado y redactor de la Ley Agraria del 6 de Enero de 1915.
Meyer, Eugenia. *Luis Cabrera, hombre de todos los tiempos*. México, DF: UNAM, 1987.

[473] "Ley Agraria del 6 de Enero de 1915". *Legislación preconstitucional de la Revolución Mexicana.* Acceso el 3 de julio de 2020, http://congresojal.gob.mx/BibliotecaVirtual/libros/LegislacionPrecosntitucional1915.pdf.

[474] *Ibídem*.

Que el despojo de los referidos terrenos se hizo, no solamente por medio de enajenaciones llevadas a efecto por las autoridades políticas en contravención abierta de las leyes mencionadas, sino también por concesiones, composiciones o ventas concertadas con los ministros de Fomento y Hacienda o a pretexto de apeos y deslindes, para favorecer a los que hacían denuncios de excedencias o demasías, y las llamadas compañías deslindadoras; pues de todas estas maneras se invadieron los terrenos que durante largos años pertenecieron a los pueblos y en los cuales tenían éstos la base de su subsistencia[475].

Que según se desprende de los litigios existentes, siempre han quedado burlados los derechos de los pueblos y comunidades, debido a que, careciendo de ellos, conforme al artículo 27 de la Constitución Federal de capacidad para adquirir y poseer bienes raíces, se les hacía carecer también de personalidad jurídica para defender sus derechos, y, por otra parte, resultaba enteramente ilusoria la protección que la ley de terrenos baldíos, vigente, quiso otorgarles al facultar a los síndicos de los ayuntamientos de las municipalidades, para reclamar y defender los bienes comunales en las cuestiones en que esos bienes se confundiesen con los baldíos, ya que, por regla general, los síndicos nunca se ocupaban de cumplir esa misión, tanto porque les faltaba interés que los excitase a obrar, como porque los jefes políticos y los gobernadores de los Estados estuvieron casi siempre interesados en que se consumasen las expoliaciones de los terrenos de que se trata; Que privados los pueblos indígenas de las tierras, aguas y montes que el gobierno colonial les concedió, así como también las congregaciones y comunidades de sus terrenos, y concentrada la propiedad rural del resto del país en pocas manos, no ha quedado a la gran masa de la población de los campos otro recurso para proporcionarse lo necesario a su vida, que alquilar a vil precio su trabajo a los poderosos terratenientes, trayendo esto como resultado inevitable, el estado de miseria, abyección y esclavitud de hecho, en que esa enorme cantidad de trabajadores ha vivido y vive todavía[476].

Que en vista de lo expuesto, es palpable la necesidad de devolver a los pueblos los terrenos de que han sido despojados, como un acto de elemental justicia y como la única forma efectiva de asegurar la paz y de promover el bienestar y mejoramiento de nuestras clases

[475] *Ibídem*.
[476] *Ibídem*.

pobres, sin que a esto obsten los intereses creados a favor de las personas que actualmente poseen los predios en cuestión; porque aparte de que esos intereses no tienen fundamento legal, desde el momento en que fueron establecidos con violación expresa de las leyes que ordenaron solamente el repartimiento de los bienes comunales entre los mismos vecinos, y no su enajenación a favor de extraños, tampoco han podido sancionarse o legitimarse esos derechos por una larga posesión, tanto porque las leyes antes mencionadas no establecieron las prescripciones adquisitivas respecto de estos bienes, como porque los pueblos a que pertenecían estaban imposibilitados de defenderlos por falta de personalidad necesaria para comparecer en juicio[477].

Que es probable que en algunos casos no pueda realizarse la restitución de que se trata, ya porque las enajenaciones de los terrenos que pertenecían a los pueblos se hayan hecho con arreglo a la ley, ya porque los pueblos hayan extraviado los títulos o los que tengan sean deficientes, ya porque sea imposible identificar los terrenos o fijar la extensión precisa de ellos, ya, en fin, por cualquiera otra causa; pero como el motivo que impide la restitución, por más justo y legítimo que se le suponga, no arguye en contra de la difícil situación que guardan tantos pueblos, ni mucho menos justifica que esa situación angustiosa continúe subsistiendo, se hace preciso salvar la dificultad de otra manera que sea conciliable con los intereses de todos[478].

Que el modo de proveer a la necesidad que se acaba de apuntar, no puede ser otro que el de facultar a las autoridades militares superiores que operen en cada lugar, para que, efectuando las expropiaciones que fueren indispensables, den tierras suficientes a los pueblos que carecen de ellas, realizando de esta manera uno de los grandes principios inscritos en el programa de la Revolución, y estableciendo una de las primeras bases sobre qué debe apoyarse la reorganización del país[479].

Que proporcionando el modo de que los numerosos pueblos recobren los terrenos de que fueron despojados, o adquieran lo que necesiten para su bienestar y desarrollo, no se trata de revivir las antiguas comunidades, ni de crear otras semejantes, sino solamente de dar esa

[477] *Ibídem*.
[478] *Ibídem*.
[479] *Ibídem*.

tierra a la población rural miserable que hoy carece de ella, para que pueda desarrollar plenamente su derecho de vida y librarse de la servidumbre económica, a que está reducida; es de advertir que la propiedad de las tierras no pertenecerá al común del pueblo, sino que ha de quedar dividida en pleno dominio, aunque con las limitaciones necesarias para evitar que ávidos especuladores, particularmente extranjeros, puedan fácilmente acaparar esa propiedad, como sucedió casi invariablemente con el repartimiento legalmente hecho de los ejidos y fundos legales de pueblos, a raíz de la revolución de Ayutla[480].

Habiendo estipulado el antecedente histórico y jurídico, Carranza y Luis Cabrera presentaron el decreto y los artículos, a los cuales se tenían que sujetar los terratenientes por mandato presidencial que llevó a efecto cada uno de los estados de la nación, el decreto estipuló lo siguiente:

DECRETO

Art. 1º. Se declaran nulas: I. Todas las enajenaciones de tierras, aguas y montes pertenecientes a los pueblos, rancherías, congregaciones o comunidades, hechas por los jefes políticos, gobernadores de los Estados o cualquiera otra autoridad local, en contravención a lo dispuesto en la ley de 25 de junio de 1856 y demás leyes y disposiciones relativas; II. Todas las concesiones, composiciones o ventas de tierras, aguas y montes, hechas por las Secretarías de Fomento. Hacienda o cualquiera otra autoridad federal, desde el primero de diciembre de 1876, hasta la fecha, con las cuales se hayan invadido y ocupado ilegalmente los ejidos, terrenos de repartimiento o de cualquiera otra clase, pertenecientes a los pueblos, rancherías congregaciones o comunidades, y III. Todas las diligencias de apeo o deslinde practicadas durante el período de tiempo a que se refiere la fracción anterior por compañías, jueces u otras autoridades, de los Estados o de la Federación, con los cuales se hayan invadido y ocupado, ilegalmente, tierras, aguas y montes de los ejidos, terrenos de repartimiento o de cualquiera otra clase, pertenecientes a los pueblos, rancherías, congregaciones o comunidades[481].

[480] *Ibídem*.
[481] *Ibídem*.

Art. 2º. La división o reparto que se hubiere hecho legítimamente entre los vecinos de un pueblo, ranchería, congregación o comunidad, y en la que haya habido algún vicio, solamente podrá ser nulificada cuando así lo soliciten las dos terceras partes de aquellos vecinos o de sus causa habitantes[482].

Art. 3º. Los pueblos que, necesitándolos, carezcan de ejidos, o que no pudieren lograr su restitución por falta de títulos por imposibilidad de identificarlos o porque legalmente hubieren sido enajenados, podrán obtener que se les dote del terreno suficiente para restituirlos conforme a las necesidades de su población, expropiándose por cuenta del gobierno nacional el terreno indispensable para ese efecto, del que se encuentre inmediatamente colindante con los pueblos interesados[483].

Art. 4º. Para los efectos de esta ley y demás leyes agrarias que se expidieren de acuerdo con el programa político de la Revolución, se crearán: I. Una comisión nacional agraria de nueve personas y que, presidida por el Secretario de Fomento, tendrá las funciones que esta ley y las sucesivas le señalen; II. Una comisión local agraria, compuesta de cinco personas, por cada Estado o Territorio de la República, y con las atribuciones que las leyes determinen; III. Los comités particulares ejecutivos dependerán en cada Estado de la Comisión Local Agraria respectiva, la que a su vez, estará subordinada a la Comisión Nacional Agraria[484].

Art. 5°. Los comités particulares ejecutivos dependerán en cada Estado de la comisión local agraria respectiva, la que a su vez, estará subordinada a la Comisión Nacional Agraria[485].

Art. 6º. Las solicitudes de restitución de tierras pertenecientes a los pueblos que hubieren sido invadidos u ocupados ilegítimamente, y a que se refiere al artículo 1° de esta ley, se presentarán en los Estados directamente ante los Gobernadores, y en los Territorios y Distrito Federal, ante las autoridades políticas superiores, pero en los casos en que la falta de comunicaciones o el estado de guerra dificultare la acción de los gobiernos locales, las solicitudes podrán también presentarse ante los jefes militares que estén autorizados

[482] *Ibídem*.
[483] *Ibídem*.
[484] *Ibídem*.
[485] *Ibídem*.

especialmente para el efecto por el encargado del Poder Ejecutivo. A estas solicitudes se adjuntarán los documentos en que se funden. También se presentarán ante las mismas autoridades las solicitudes sobre concesión de tierras para dotar de ejidos a los pueblos que carecieron de ellos, o que no tengan títulos bastantes para justificar sus derechos de reivindicación[486].

Art. 7º. La autoridad respectiva, en vista de las solicitudes presentadas, oirá el parecer de la Comisión Local Agraria sobre la justicia de las reivindicaciones y sobre la conveniencia, necesidad y extensión de las concesiones de tierras para dotar los ejidos, y resolverá si procede o no la restitución o concesión que se solicita. En caso afirmativo, pasará el expediente al comité particular ejecutivo que corresponda, a fin de que, identificándose los terrenos, deslindándolos y midiéndolos, proceda a hacer entrega provisional de ellos a los interesados[487].

Art. 8º. Las resoluciones de los Gobernadores o jefes militares, tendrán el carácter de provisionales, pero serán ejecutadas en seguida por el comité particular ejecutivo, y el expediente, con todos sus documentos y demás datos que se estimaren necesarios, se remitirá después a la Comisión Local Agraria, la que, a su vez, lo elevará con un informe a la Comisión Nacional Agraria[488].

Art. 9º. La Comisión Nacional Agraria dictaminará sobre la aprobación, rectificación o modificación, de las resoluciones elevadas a su conocimiento, y en vista del dictamen que rinda, el Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación sancionará las reivindicaciones o dotaciones efectuadas, expidiendo los títulos respectivos[489].

Art. 10. Los interesados que se creyeren perjudicados con la resolución, del Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, podrán ocurrir ante los tribunales a deducir sus derechos dentro del término de un año, a contar desde la fecha de dichas resoluciones, pues pasado ese término, ninguna reclamación será admitida. En los casos en que se reclame contra reivindicaciones y en que el interesado obtenga resolución judicial, declarando que no

[486] *Ibídem*.
[487] *Ibídem*.
[488] *Ibídem*.
[489] *Ibídem*.

procedía la restitución hecha a un pueblo, la sentencia solo dará derecho a obtener del Gobierno de la Nación, la indemnización correspondiente. En el mismo término de un año podrán ocurrir los propietarios de terrenos expropiados, reclamando las indemnizaciones que deban pagárseles[490].

Art. 11. Una ley reglamentaria determinará la condición en que han de quedar los terrenos que se devuelvan o se adjudiquen a los pueblos, y la manera y ocasión de dividirlos entre los vecinos, quienes, entretanto, los disfrutarán en común[491].

Art. 12. Los Gobernadores de los Estados, o, en su caso, los jefes militares de cada región autorizada por el Encargado del Poder Ejecutivo, nombrarán desde luego la Comisión Local Agraria y los comités particulares ejecutivos[492].

Gracias a esta nueva Ley Agraria, los constitucionalistas comenzaron a organizar las Comisiones Agrarias que serían las encargadas de repartir tierras a los ejidos constituidos, por lo cual los latifundios porfiristas iban a sufrir un fraccionamiento significativo e incluso muchos cascos de las haciendas fueron destruidos porque quedaron dentro de los ejidos, convirtiéndose en propiedad comunal o simplemente quedando en el olvido. Los grandes terratenientes porfiristas verían como su época terminaba y la revolución hacia justicia a las demandas sociales de los campesinos.

Como se mencionó en el segundo apartado, después que la estación de Oriental pasó a la Compañía del Ferrocarril Oriental de México en 1901[493] y posteriormente la compra del ramal por el Ferrocarril Interoceánico entre 1902-1907. En el nuevo edificio que se construyó, por la demanda social y la proliferación de trabajadores, comenzó a cobrar presencia una movilidad significativa, más aún cuando se convirtió en el transborde entre el ramal que iba a Xalapa y el que iba a Teziutlán. La estación del Ferrocarril Oriental se convirtió en un espacio de sociabilidad significativo para la región.

---

[490] *Ibídem*.
[491] *Ibídem*.
[492] *Ibídem*.
[493] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903… op. cit.*, p. 13.

En la tesis *Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una historia gráfica,* María de los Ángeles Domínguez Pérez menciona que el origen de población data desde 1911[494], cuando una sección de trabajadores de vía comenzaron a poblar poco a poco los alrededores de la estación, la movilidad como mencionamos antes, fue bastante significativa para la conformación de la comunidad de Oriental. Debido a que la mayoría de los pobladores se desplazaron de municipios circunvecinos como Cuyuaco, Libres, Zautla, San Miguel Tenextatiloyan, Tepeyahualco, Acajete, Amozoc, Cholula, Puebla y la Ciudad de México[495], con la finalidad de buscar nuevas oportunidades laborales.

Conforme se fue acrecentando el índice demográfico gracias a la movilidad social, la mayoría de los trabajadores que se asentaron en la comunidad de la estación hizo del ferrocarril y la estación su principal fuente de trabajo. Se tiene constancia, de que algunas mujeres viudas también se trasladaron a la estación del Ferrocarril como principal centro de intercambio comercial y pusieron algunos negocios para subsistir, dichos negocios se mantenían por la movilidad social diaria que transitaba la estación del ferrocarril, así que de manera indirecta, el ferrocarril -al igual que para los trabajadores- era su principal fuente de ingreso.

Entre 1911-1917 hubo un incremento demográfico en la Estación del Ferrocarril Oriental, los pobladores migrantes se fueron asentando en los terrenos aledaños a la estación, la mayoría vivía en casas sin las condiciones necesarias o en los vagones del ferrocarril, al llegar a 300 familias, casi 3000 habitantes, según la *Ley del Municipio Libre*, solicitaron ante el Congreso del Estado, se les considerará como un pueblo por la cantidad pobladores que residían en los terrenos cercanos a la estación y que los colonos cubrían los servicios básicos de luz y agua, gracias a la estación del ferrocarril.

El gobernador Dr. Alfonso Cabrera Lobato (1917-1920)[496], junto con el Secretario General Lic. Miguel Moto, efectuaron un decreto donde se estipulaba que la Estación Ferrocarrilera

[494] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una Historia… *op. cit.,* p. 22.
[495]La información de los residentes de Oriental desde 1917 hasta 1942, se encuentran en los diversos censos que realizó la comunidad y que resguarda el Archivo Municipal de Oriental, así como en Censo Nacional del 15 de mayo de 1930.
[496]Alfonso Cabrera Lobato (1882-1959). Fue un médico, gobernador y participante en el Congreso Constituyente 1916-1917 ocupando el cargo de diputado propietario por el 17° distrito electoral el estado de Puebla y director del Hospital Central Militar durante la administración de Manuel Ávila Camacho, fundador

de Oriental, perteneciente al municipio de Libres, Puebla, una población compuesta por 300 familias que disfrutan de los elementos suficientes para impulsar el desarrollo y progreso de su comunidad en todas las formas y que la población se convirtió en una comunidad de importancia de acuerdo con los datos del presidente municipal de Libres C. José Demetrio Romero[497].

El Gobernador del Estado destacó que la estación del Ferrocarril Oriental tenía comunicación con ciudades comerciales de gran importancia como: México, Veracruz, Puebla, Teziutlán y Xalapa, gracias a los caminos de hierro, por lo cual el comercio interior puede beneficiarse con el traslado de mercancías a estas ciudades comerciales, porque la comunidad cuenta con buenos establecimientos que revelan la importancia de los colonos para que sea aceptada su solicitud de elevar la estación a pueblo[498].

Finalizó el Gobernador que el ayuntamiento de Libres, expresó la conveniencia en elevar al rango de pueblo la congregación de la estación del Ferrocarril Oriental, accediendo el cabildo de Libres a los deseos de los colonos que desde tiempo atrás habían hecho la solicitud[499], sin embargo por cuestiones políticas y el conflicto revolucionario no fue posible que los anteriores gobiernos aprobaran la solicitud de la congregación de la Estación del Ferrocarril Oriental.

El Decreto fue expedido por el Gobernador Dr. Alfonso Cabrera Lobato y el Secretario General Lic. Miguel Moto el 19 de septiembre de 1917, estipulando los siguientes artículos:

Art. 1. Se elevó a la categoría de pueblo a la Estación Ferrocarrilera de Oriental, perteneciente al municipio de Libres, extinto distrito de San Juan de los Llanos. Art. 2. Ese pueblo dependerá en lo sucesivo del municipio de Libres, y llevará el nombre de "Oriental". Art. 3 La autoridad municipal de la cabecera, designará a las autoridades respectivas del cabildo local, de acuerdo con la fracción XIX del Art. 34 de la Ley Orgánica

---

de la Escuela Médico Militar, obtuvo el rango de General Brigadier. Hijo de Cesáreo Cabrera y Gertrudis Lobato Gutiérrez, sobrino de Daniel Cabrera Rivera redactor del Hijo del Ahuizote, hermano del ideólogo de la Revolución Lic. Luis Cabrera Lobato.
Velázquez, Ricardo. *El Congreso Constituyente de 1916-1917*. Puebla, México: Editorial Las Ánimas, 2017, pp. 341-342.

[497] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1917-1920. Expediente: Decreto de Fundación 1917. Foja: 1.

[498] *Ibídem*., Foja: 1.

[499] *Ibídem*., Foja: 1.

Municipal vigente, y los Ejidos que legalmente le corresponden a la comunidad serán dotados de acuerdo a las dispersiones legales[500].

El nombre de "Oriental" se extrajo de la Estación del Ferrocarril Oriental Mexicano, debido a que la congregación se conformó por el ferrocarril y su estación, por lo cual podemos destacar la identidad ferroviaria desde el nombre del municipio.

Posteriormente de la expedición del decreto, el 29 de octubre de 1917 se presentó en la Estación del Ferrocarril Oriental el Lic. Procopio García Loyo, Juez de Primera Instancia del Distrito, el Mayor José Guerrero, miembro del ejército federal, y Francisco Martínez, comerciante, contando con la presencia de José Demetrio Romero[501], presidente municipal de la Ciudad de Libres para continuar con el proceso de elevación a pueblo de la estación del Ferrocarril Oriental.

El Mayor José Guerrero y Francisco Martínez le presentaron el decreto a José Demetrio Romero, después de haber analizado que el documento presentado concordaba fielmente con el original, José Demetrio Romero pasó a dar legalidad oficial a la elevación de la Estación del Ferrocarril Oriental, y siguiendo lo estipulado por el decreto, nombró a los integrantes del cabildo de la Junta Auxiliar[502] que representarían a los pobladores de Oriental, quedando de la siguiente manera:

Cuadro 10
Primer Cabildo de Oriental, 29 de Octubre de 1917[503]

Cargo	Propietario	Suplente
Presidente de la Junta	Francisco Martínez	Rosendo Mendel
Vocal Segundo	Francisco Loranca	Ricardo López
Vocal Tercero	Emilio Segreste	Antonio Navarro
Vocal Cuarto	Mariano Castillo	Tiburcio Bautista

[500] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1917-1920. Expediente: Decreto de Fundación 1917. Foja: 1.
[501] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1917-1920. Expediente: Documentos relacionados con la Fundación del Pueblo de Oriental correspondiente al año de 1917. Foja: 2.
[502] *Ibídem.,* Fojas: 2-3
[503] *Ibídem.,* Foja: 3.

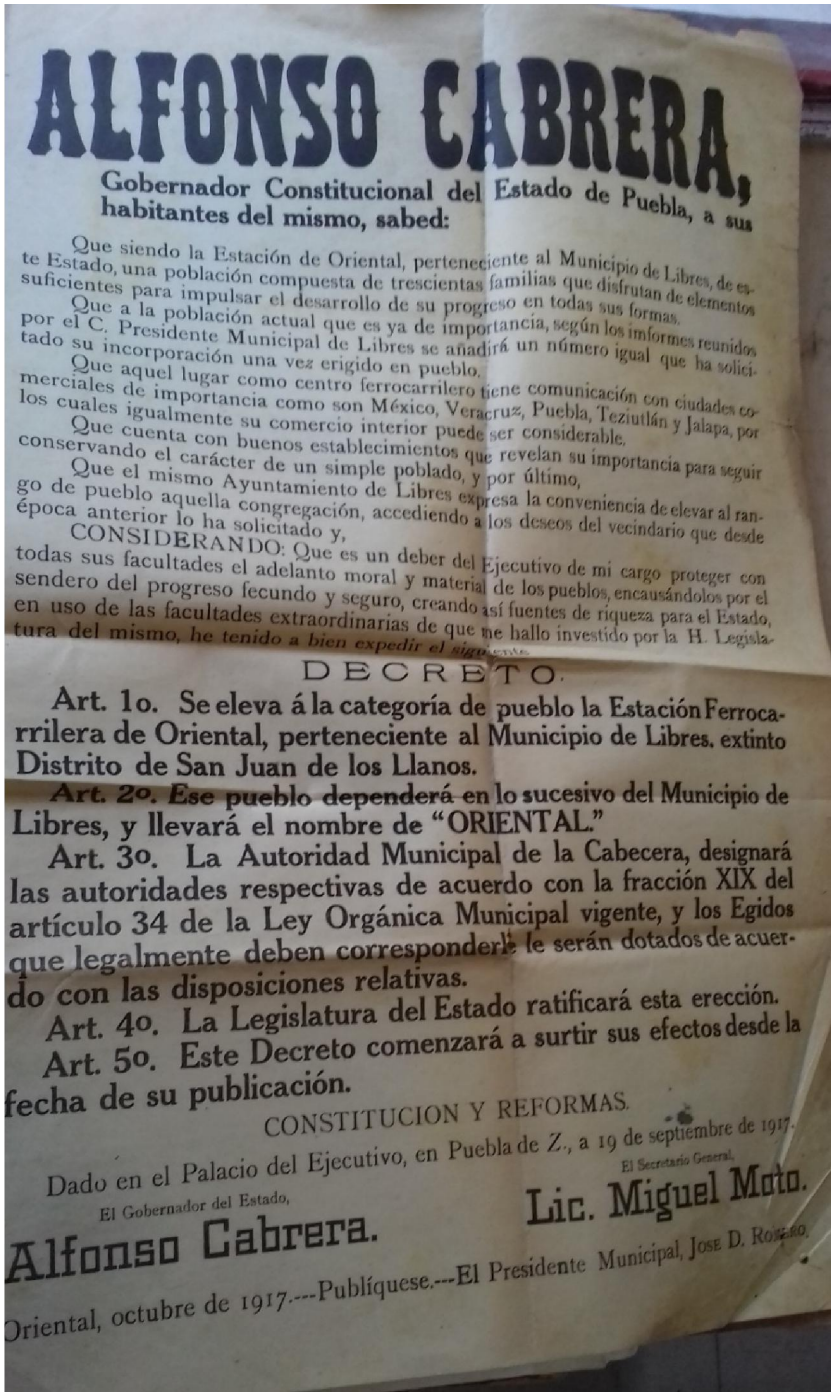
Una vez constituido el primer cabildo de Oriental, pasaron a firmar de testigos de este acto: José Demetrio Romero, Coronel Tranquilino Quintero, Mayor José Guerrero, El Agento del Ministerio Público, José María Romero, Mayor A. Guerrero, Mariano Castillo Téllez, Ricardo López, Silvestre Pérez, R. Mendel, el Juez del lugar, Jorge Fernández, Benjamín Gonzáles, Alberto C. León. R. Alegría, Francisco Trejo, M García, El Agente Subalterno, Rosendo Valerio C., Luis N. Ordoñez, Refugio Viane, Vicente Velázquez, Macario Tello, J. Gonzáles, Margarito Reyes, Roberto Hernández, Leopoldo Alcalá, Francisco Reyes Rodrigo, Porfirio Preza y Procopio García Loyo[504].

Con el sonido y el silbato de las locomotoras se anunció de manera oficial el 29 de Octubre de 1917, que las 300 familias que se habían desplazado de su lugar de origen, buscando nuevas oportunidades laborales para mejorar su calidad de vida, integrándose a la industria del ferrocarril, a los comercios, a los diversos oficios y al trabajo del campo en los ejidos, habían sido elevados oficialmente como pueblo, comenzando así la historia rielera de la comunidad, creando con el paso del tiempo, una identidad ferrocarrilera que perdura hasta nuestro días.

[504] *Ibídem.,* Foja: 3.

Imágenes

Decreto de la fundación de Oriental por Alfonso Cabrera Lobato el 19 de septiembre de 1917[505]



ALFONSO CABRERA,

Gobernador Constitucional del Estado de Puebla, a sus habitantes del mismo, sabed:

Que siendo la Estación de Oriental, perteneciente al Municipio de Libres, de este Estado, una población compuesta de trescientas familias que disfrutan de elementos suficientes para impulsar el desarrollo de su progreso en todas sus formas.

Que a la población actual que es ya de importancia, según los informes reunidos por el C. Presidente Municipal de Libres se añadirá un número igual que ha solicitado su incorporación una vez erigido en pueblo.

Que aquel lugar como centro ferrocarrilero tiene comunicación con ciudades comerciales de importancia como son México, Veracruz, Puebla, Teziutlán y Jalapa, por los cuales igualmente su comercio interior puede ser considerable.

Que cuenta con buenos establecimientos que revelan su importancia para seguir conservando el carácter de un simple poblado, y por último,

Que el mismo Ayuntamiento de Libres expresa la conveniencia de elevar al rango de pueblo aquella congregación, accediendo a los deseos del vecindario que desde época anterior lo ha solicitado y,

CONSIDERANDO: Que es un deber del Ejecutivo de mi cargo proteger con todas sus facultades el adelanto moral y material de los pueblos, encausándolos por el sendero del progreso fecundo y seguro, creando así fuentes de riqueza para el Estado, en uso de las facultades extraordinarias de que me hallo investido por la H. Legislatura del mismo, *he tenido a bien expedir el siguiente*

DECRETO.

Art. 1o. Se eleva á la categoría de pueblo la Estación Ferrocarrilera de Oriental, perteneciente al Municipio de Libres. extinto Distrito de San Juan de los Llanos.

Art. 2o. Ese pueblo dependerá en lo sucesivo del Municipio de Libres, y llevará el nombre de "ORIENTAL."

Art. 3o. La Autoridad Municipal de la Cabecera, designará las autoridades respectivas de acuerdo con la fracción XIX del artículo 34 de la Ley Orgánica Municipal vigente, y los Egidos que legalmente deben corresponderle le serán dotados de acuerdo con las disposiciones relativas.

Art. 4o. La Legislatura del Estado ratificará esta erección.

Art. 5o. Este Decreto comenzará a surtir sus efectos desde la fecha de su publicación.

CONSTITUCION Y REFORMAS.

Dado en el Palacio del Ejecutivo, en Puebla de Z., a 19 de septiembre de 1917.

El Gobernador del Estado,

Alfonso Cabrera.

El Secretario General,

Lic. Miguel Moto.

Oriental, octubre de 1917.---Publíquese.---El Presidente Municipal, Jose D. Rosario.

[505] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1917-1920. Expediente: Decreto de Fundación 1917. Foja: 1.

Soldaderas en el estribo de un ferrocarril en Buenavista, 1914[506]



Tropas federales sobre un ferrocarril, 1914[507]



[506]"Soldaderas en el estribo de un ferrocarril en Buenavista". *Mediateca INAH.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A445402

[507]"Tropas federales sobre un ferrocarril". *Mediateca INAH.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A51174

Constitucionalistas en una estación de ferrocarril, 1916[508]



Revolucionarios en las azoteas de los ferrocarriles, 1914[509]



[508]"Constitucionalistas en una estación de ferrocarril". *Mediateca INAH.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A51164

[509]"Revolucionarios en las azoteas de los ferrocarriles". *Mediateca INAH.* Consultado el 30 de junio de2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A445024

III 4. La estación ferrocarrilera de Oriental como espacio de sociabilidad y la vida cotidiana de la comunidad.

Como se ha señalado en los antecedentes sobre la construcción de los ferrocarriles, que desde mediados del S.XIX hasta mediados del S.XX, modificaron los paisajes geográficos de México, muchas estaciones se construyeron en ciudades o pueblos donde ya había asentamientos urbanos, como es el caso de la ciudad de Puebla, San Martin Texmelucan, Amozoc, Acajete, Teziutlán, Libres, Zacatlán, Chignahuapan, por mencionar algunos, el comportamiento social en estas ciudades tuvo otras características, debido a que la población tuvo que incluir en su cotidianidad y sus espacios de sociabilidad el transitar de "el león de acero"[510].

El caso de Zautla es importante debido a que tuvo un comportamiento peculiar. En las inmediaciones se construyó una estación denominada "Huitzizilapan" que perteneció al ramal del Ferrocarril San Marcos-Teziutlán, menciona Gloria A. Tirado en su texto "La estación Zautla. En un paisaje cultural de neblina y nostalgia" que fue un asentamiento pequeño que creció cerca de la estación lentamente a lo largo del siglo XX, parte de los habitantes que vivían alrededor de ésta fueron muriendo o emigrando hasta quedar un lugar semi-abandonado: entre 500 a 600 habitantes se calcula viven en Huitzizilapan[511]. Esta estación se erigió en las inmediaciones de Oyameles, San Miguel Tenextatiloyan y Zautla.

A pesar de que la estación de "Huitzizilapan" se construyó en las inmediaciones de pueblos con pasados más antiguos, no llegó a convertirse en una localidad ferroviaria, sin embargo sí se insertó en la cotidianidad de las poblaciones aledañas, estuvo presente en el imaginario de la población y la llegada del ferrocarril formó parte de la vida diaria a lo largo del día desde principios hasta finales del S.XX. El tendido de rieles se debió al trazado para llegar a Zaragoza, la siguiente estación.

El proceso de adaptación de las poblaciones con pasado prehispánico, colonial o decimonónico fue bastante complejo, según algunas crónicas sobre la llegada del ferrocarril

[510] Tirado, Gloria. "La estación de Zautla. En un paisaje cultural de neblina y nostalgia", en María Teresa Ventura Rodríguez (Compiladora), *Paisajes Culturales y procesos industriales*, BUAP-Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2012, p. 74.
[511] *Ibídem*, p. 71.

refieren que la población tenía algo de miedo, por las chispas que sacaban por debajo "los caballos de acero" y al momento en el que transitaban se cimbraba el suelo, era un invento desconocido que modificaba la forma de transporte hasta el momento.

A pesar de ello, hubo una aceptación e incluso una fascinación por el ferrocarril, en su crónica José Aranburú y Garreta "Ensayo histórico de Apizaco" puntualizó que los indígenas no miraban con aversión a este nuevo invasor, que llegaba rugiendo y arriando su colosal penacho de humo, como señal de soberanía. Lo reverenciaban con religioso respeto, y le saludaban quizá como un enviado del cielo, y en efecto, el progreso es enviado de Dios[512].

Sergio Ortíz Hernán en su texto "Después de los ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajes y caminos de fierro en el S.XIX" describe la fascinación que produjo en la sociedad decimonónica mexicana la llegada del ferrocarril, comenta que al fin silbaba la locomotora entre la cuenca lacustre de México y el mar veracruzano. Con tan plausible motivo, el 31 de diciembre de 1872 se entonó solemne el *Te Deum* en la Catedral Metropolitana. Poco antes, el arzobispo Labastida y Dávalos había dado su bendición al "emisario del progreso" en las instalaciones provisionales de Buenavista. Los testigos presenciales dijeron que las dos ceremonias religiosas resultaron muy lucidas[513].

Destaca Sergio Ortíz que "los amigos periodistas" se ocuparon muy profusamente del magno asunto ferroviario, reseñaron con minucia todo lo ocurrido: las ceremonias, los preparativos, el ambiente de fiesta en la ciudad, el viaje mismo, los homenajes del trayecto y la llegada a Veracruz. Durante 15 días no cesó de funcionar el telégrafo con los despachos que daban cuenta de bailes y banquetes, salvas de artillería y repicar de campanas, salutaciones, discursos, música y flores por doquier[514].

Este discurso de fascinación se podía percibir en diversos periódicos que circulaban por la ciudad, Ortíz Hernán refiere algunas descripciones como la de Joaquín Gallo, redactor de *El Siglo XIX* Alfredo Bablot, redactor de *El Federalista*, Enrique Chávarri (Juvenal), de *El*

[512] Aranburú, José. "Ensayo histórico de Apizaco". En: *Tlaxcala, textos de su historia*, T.12, Siglo XIX, Tlaxcala, México: Instituto de José Luis Mora y Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1992, pp.70-71.
[513] Ortiz, Sergio. "Después de los Ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajes y caminos de fierro en el S.XIX". *Los Universitarios* N°. 8, UNAM. 2000, p. 45.
[514] *Ibídem*, p. 45.

Monitor Republicano[515]. Todos destacaban el gran logro que representaba el ferrocarril, así como los testimonios de Manuel Payno, Ignacio Manuel Altamirano, Guillermo Prieto, Justo Sierra[516], sobre la travesía titánica de viajar por el territorio mexicano antes de que se construyeran los caminos de hierro.

En este discurso de fascinación, como bien menciona Ortíz Hernán, se modificaron los paisajes culturales, paisajes geográficos y se dinamizó el traslado de la población, debido a que antes el viajar o desplazarse del lugar de origen era la última opción para mejorar la calidad de vida, una decisión titánica donde se despedían de sus amigos, parientes, y dejaban todo atrás, el ferrocarril hizo realizar los desplazamientos más rápido, y sobre todo, hizo posible poder conocer la riqueza cultural de México al conectar las diversas regiones que comprendían el territorio nacional y que durante el trayecto podían apreciar los paisajes geográficos por donde surcaban las locomotoras[517].

Aunado a la dualidad de temor y fascinación por el ferrocarril, otro aspecto que también ayudó a que la población tuviera cierta renuencia a los ferrocarriles, fue la noticia de los diversos accidentes que sufrían las locomotoras y sus vagones, como descarrilamientos y "machacamientos". El caso del Ferrocarril Puebla-San Marcos Villa de Libres y San Marcos-Teziutlán no fue la excepción, de la información obtenida en la *Memoria de Fomento 1883-1885* y la *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal 1900-1903*, en 1884 el ferrocarril sufrió diversos descarrilamientos en varios puntos de los kilómetros, así como la muerte de una mujer que fue atropellada por el ferrocarril[518], en 1900 tuvo 17 trabajadores heridos, en 1901 tuvo 7 trabajadores heridos, así como la muerte de 1 trabajador, para 1902 se reportó 1 pasajero herido, 7 trabajadores heridos y en 1903 tuvo 9 trabajadores heridos[519].

La dualidad incluye el temor, pero destaca casi en su totalidad la fascinación, debido a que a pesar de los accidentes, aquellos infortunios se vivieron a lo largo de toda la historia

[515] *Ibídem*, pp. 45-48.
[516] *Ibídem*, p. 47.
[517] *Ibídem*, p. 47.
[518] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana…1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 938.
[519] Cuadro de Accidentes del Ferrocarril 1900-1903 En: Secretaría de Fomento. *Reseña Histórica de Jurisdicción Federal desde 1 de enero de 1900 hasta 31 de diciembre de 1903…, op. cit.,* p. 294-297.

ferrocarrilera, poco a poco, la erección de las estaciones fueron aceptadas por estas poblaciones y el sonido de las locomotoras se integró a su cotidianidad local por la fascinación de utilizar el ferrocarril, utilizándolos como el principal medio de transporte, sólo así se explica el traslado de 16,000 pasajeros en el año de 1910[520], conectando diversas comunidades entre sí y con los puntos más importantes de fronteras y litorales por una red federal de casi 19, 300 kilómetros de longitud[521].

Las estaciones en varias poblaciones, según tenían un pasado colonial o decimonónico, se convirtieron en el segundo punto de sociabilidad, aunado al zócalo de la población, la iglesia y los mercados, poco a poco el sonido de las locomotoras se fue integrando en la vida cotidiana de las diversas poblaciones, y las estaciones como espacios de sociabilidad e intercambio comercial entre los pueblos circunvecinos comunicando pueblos y mercados regionales, dinamizando la forma de actuar de la sociedad, y al ser construidos en la periferia de la ciudad las estaciones del ferrocarril se convirtieron, como bien menciona Gloria A. Tirado, en la "Puerta de la Ciudad". Mientras tanto el ferrocarril se convirtió en el transporte terrestre por excelencia desde finales del S.XIX hasta mediados del S.XX

Aunado al proceso de construcción el ferrocarril, se dio el nacimiento de pueblos ferrocarrileros que se fueron construyendo simultáneamente con la edificación de las estaciones, la vida social se enriqueció al ser motivada con los nuevos espacios de trabajo.

Estos pueblos ferrocarrileros nacieron a partir del asentamiento de los trabajadores del ferrocarril en las inmediaciones de las estaciones ferrocarrileras, por lo cual el comportamiento social es diferente, debido a que el ferrocarril no se construye en un pueblo fundado, todo lo contrario, el ferrocarril funda un pueblo que tiene como principal medio laboral la industria ferroviaria y es el pasado más inmediato de la población, debido a que los pobladores se alejaron de la identidad local, de su lugar de origen, y generaron otra identidad teniendo como andamiaje el ferrocarril.

Estas poblaciones ferrocarrileras llegaron a tener un índice demográfico significativo, que hizo viable, según la legislación revolucionaria, la elevación y fundación de comunidades

[520] Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles*…, *op. cit.*, p. 71.
[521] Ortiz, Sergio. "Después de los Ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajes…, *op. cit.*, p. 45.

rieleras. Oriental no fue el único caso en donde se dio este hecho significativo, la estación de Esperanza fue elevada a pueblo en 1917[522], el mismo año que Oriental.

En años posteriores se fueron dando casos similares como el de la estación del Ferrocarril de San Marcos, la cual se elevó a la categoría de pueblo el 4 de abril de 1922 perteneciente a la jurisdicción de Tepeaca otorgándole el fundo legal al pueblo de la Hacienda de San Marcos[523]; la estación del Ferrocarril de San Andrés del F.C.M en Aljojuca, Chalchicomula, hoy Ciudad Serdán, se elevó a la categoría de ranchería el 18 de abril de 1922 tomando como nombre ranchería "San José Guerrero"[524].

El caso de la población de Zaragoza, como describe la cronista Margarita Suárez en su texto *Zaragoza. Ecos de mi Tierra*, el "monstruo de hierro" fue el incentivo para el nacimiento de la población, puntualiza que el acontecimiento en sí reunió a muchas familias que no por el hecho de llegar con los empleados del tren ya tenían un lugar en donde vivir[525]. Añade que se cuenta que la estación se volvió el lugar de reunión de las personas de ese tiempo, ya sea por la curiosidad de ver la llegada del tren o porque hacían de ese lugar un apoyo a la economía con la venta de flores, café, frutas, antojitos, etcétera[526].

Es necesario puntualizar que sí, es correcto, como afirma la cronista Suárez, que muchos colonos de estos pueblos ferrocarrileros eran comerciantes ajenos al trabajo ferroviario, sin embargo el ferrocarril es el punto de anclaje que permitió a comerciantes y terratenientes comerciar y vender sus mercancías, como señala la autora de los casos de los señores Rueda y Mondragón que trasladaban su mercancía desde Monterrey a través del ferrocarril[527], por lo cual el ferrocarril se volvió el punto focal de la sociabilidad de Zaragoza. De igual forma ocurría en los demás pueblos ferrocarrileros, que a pesar de que

---

[522] "Elevación Estación del Ferrocarril Esperanza", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 23 de Octubre de 1917.
[523] "Elevación Estación del Ferrocarril San Marcos", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 4 de Abril de 1922.
[524] "Elevación Estación del Ferrocarril San Andrés", Periódico Oficial del Estado de Puebla, 18 de Abril de 1922.
[525] Suárez, Margarita, Martínez, Guillermo y Hernández, Marcos. *Zaragoza. Ecos de mi Tierra*. Puebla, Pue: Secretaria de Cultura del Estado de Puebla, 2007, p.53.
[526] *Ibídem*, p. 53.
[527] *Ibídem*, p. 53.

haya habido población ajena al trabajo ferroviario la interacción que tenían estos comerciantes y terratenientes con los caminos de hierro era directa, y bastante significativa para sus actividades productivas y comerciales.

Cabe destacar un aspecto crucial de las poblaciones ferrocarrileras, la ubicación de la estación ferroviaria se encontraba en las inmediaciones o, en su defecto, dentro de tierras de particulares, es el caso de Oriental, la Esperanza, Zaragoza, San Marcos y San Andrés, así como también con la población de Apizaco debido a que esta región estaba poblada por diversas haciendas, siguiendo la veta investigativa de Luis Nava en su texto *Historia de Apizaco*, menciona que hubo haciendas importantes en la época colonial desde 1712[528], esto se corrobora en el texto de Isabel González titulado *Haciendas y Ranchos de Tlaxcala 1712*[529] donde habla de los ranchos y haciendas de Tlaxcala, incluidas las que se encontraban en Apizaco, Tlaxcala.

A diferencia de Oriental, Zaragoza, la Esperanza y San Marcos, Apizaco no es una ciudad ferrocarrilera del S.XX, es una ciudad ferrocarrilera decimonónica, Luis Nava retoma las discusiones que se dieron entre 1960-1965 por diversos personajes de la política local sobre la fundación de Apizaco: el Congreso del Estado de Tlaxcala tomaba como fecha de fundación el año de 1871, debido a que fue en ese año cuando se elevó la población a la categoría de sección política, sin embargo, en el reporte del ingeniero de la construcción Guillermo Lloyd, señala que el campamento se instaló en Apizaco antes del primero de marzo de 1866[530]. Convirtiéndose en uno de los más grandes centros ferrocarrileros de la región por la construcción de la casa de máquinas, casa redonda, talleres y la propia estación.

Dentro del ramal Puebla-San Marcos y Villa de Libres, como del ramal San Marcos-Teziutlán, se pueden analizar dos comportamientos: el primero en pueblos con un pasado más antiguo, donde se construye el ferrocarril como Amozoc, Acajete, Libres, Teziutlán, por mencionar algunos casos; y el segundo los pueblos donde el ferrocarril es el pasado

[528] Nava, Luis. *Historia de Apizaco*. Apizaco, Tlaxcala: Mundo Color Gráfico Edición Municipal Serie Testimonios, 1996, pp. 13-18.
[529] González, Isabel. *Haciendas y Ranchos de Tlaxcala* 1712. México, DF: INAH, 1969.
[530] Nava, Luis. *Historia de Apizaco*…, *op. cit.*, pp. 13-18.

inmediato de estas localidades y el principal aspecto identitario de la población como es el caso de Zaragoza y Oriental.

Se ha mencionado la dualidad de la implementación del ferrocarril en dos tipos de poblaciones, así también se reitera que la estación fue un punto de sociabilidad e intercambio comercial, pero ¿por qué considerar a la estación del ferrocarril como un espacio de sociabilidad?, sobre todo ¿por qué considerar la Estación del Ferrocarril de Oriental como un espacio de sociabilidad?

Se retoma a William Chapman en su texto *El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico,* define el concepto de sociabilidad desde la definición que plantea la RAE, la sociabilidad es la "cualidad de sociable"[531]. Añade Chapman que en 1739, el *Diccionario de Autoridades* definía la palabra sociabilidad como: "el tratamiento y correspondencia de unas personas con otras"[532].

Chapman puntualiza que para la sociología moderna se ha retomado el citado planteamiento, haciendo énfasis en la capacidad innata e inexorable del hombre de establecer una vida social; lo que Ortega y Gasset ha llamado "el ser en sociedad", quien posee una cualidad propia o natural de ser sociable, de asociarse con otros hombres cuyos fines coinciden[533].

Chapman destaca que para la historiografía contemporánea, basada especialmente en los estudios de Agulhon, define la sociabilidad como "la aptitud de los hombres para relacionarse en colectivos más o menos estables, más o menos numerosos, y a las formas, ámbitos y manifestaciones de vida colectiva que se estructuran con este objetivo"[534].

Chapman menciona que Agulhon define el círculo como "una asociación de hombres organizados para practicar una actividad desinteresada (no lucrativa) en común, o más aún para vivir en común la no actividad o el ocio[535].

---

[531] Chapman, William. "El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico". *Investigación & Desarrollo*, Vol. 23, N°. 1, (Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia, enero-junio, 2015), p. 3.
[532] *Ibídem*, p. 3.
[533] *Ibídem*, p. 3.
[534] *Ibídem*, p. 5.
[535] *Ibídem*, p. 15.

Por lo tanto, el término de sociabilidad retomado por Chapman y conceptualizado por Agulhon podría aplicarse a nuestro objeto de estudio de la siguiente manera. La estación del Ferrocarril de Oriental se convirtió en un espacio donde los pobladores-comerciantes (seres humanos) se relacionaban para practicar una actividad desinteresada de interactuar con los demás pobladores, pasajeros o trabajadores del ferrocarril, en los diversos espacios de la no actividad, es decir estos pequeños espacios que se suscitaban entre la llegada del ferrocarril en las diversas horas marcadas por los itinerarios de la estación, un espacio que se convirtió en el punto focal de la vida cotidiana de la población.

A pesar de que en los conceptos propuestos por Chapman y Agulhon puntualicen la no actividad, las estaciones del ferrocarril se vuelven espacios de sociabilidad en la propia actividad particular de las estaciones, que es la llegada del ferrocarril y el abordaje de mercancías y pasajeros, debido a que existen pequeños espacios de una actividad más pasiva donde los trabajadores, comerciantes e incluso ociosos se relacionaban entre sí, se integraba el ser particular por convivir, interactuar y platicar, es decir un espacio de sociabilidad con actividad y no actividad donde había relaciones intrapersonales entre todas las personas que se encontraban en la estación; esta sería la cotidianidad propia de la estación y de la comunidad.

Pilar Gonzalbo en su texto *Introducción a la vida cotidiana,* retoma lo planteado por Heller Agnes en su texto *Historia y vida cotidiana,* donde define que la vida cotidiana es la vida de todo hombre. La vive cada cual, sin excepción alguna, cualquiera que sea el lugar que le asigne la división del trabajo intelectual y físico[536]. La vida cotidiana es la vida del hombre entero, o sea: el hombre participa en la vida cotidiana con todos los aspectos de su individualidad, de su personalidad. En ella "se ponen en obra" todos sus sentidos, todas sus capacidades intelectuales, sus habilidades manuales, sus sentimientos, pasiones, ideas e ideologías[537].

[536] Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida cotidiana*. México, DF: Colegio de México, 2006, p. 27.
[537] *Ibídem*, p. 27.

La estación del Ferrocarril de Oriental vivió como un espacio de sociabilidad una cotidianidad particular, diferente a las demás estaciones, se trataba de una estación de primera clase que se encontraba en la provincia, es decir en el campo, además de que contaba con el transbordo de dos vías férreas: el ramal del Ferrocarril Mexicano que venía de San Lorenzo rumbo a Xalapa y el ramal del Ferrocarril Interoceánico que venía de Puebla rumbo a Teziutlán.

En la dinámica social que se generaba en la estación del Ferrocarril Oriental no solamente era ir a esperar el ferrocarril o recibir las mercancías, contaba con características fundamentales que volvieron más compleja la sociabilidad y, por lo tanto, la vida cotidiana: el hotel donde se llegaban a hospedar algunos pasajeros, el restaurante donde podían degustar alimentos de la población, dos lugares cruciales que permitían que la estación tuviera actividad las 24 horas del día, y los baños de vapor donde los trabajadores se aseaban como una prestación de la empresa. Espacios de relaciones intrapersonales entre comerciantes, terratenientes, ferrocarrileros y pasajeros.

Para comprender la cotidianidad de la Estación del Ferrocarril de Oriental se retoman dos aspectos teóricos que plantea Pilar Gonzalbo: el primero es la rutina, un concepto fundamental de la historia de la vida cotidiana debido a que Gonzalbo y los teóricos consideran actividades cotidianas aquellas en las que domina lo repetitivo. Gracias a esa repetición no es preciso reflexionar sobre las decisiones a tomar en cada momento entre las múltiples opciones que se nos ofrecen de manera continua[538]. Lo rutinario puede mantenerse durante varios años, pero necesariamente se somete a lo dinámico, propio de la dialéctica de la historia. Por excepción, los cambios en las rutinas de todo un pueblo o nación se producen violentamente; lo normal es que los cambios sean sutiles y constantes. La transformación histórica puede apreciarse a partir de los cambios en las costumbres por generaciones[539].

[538] *Ibídem*, p. 28.
[539] *Ibídem*, p. 28.

Parte de la rutina que se vivió la Estación del Ferrocarril de Oriental se encuentra en los itinerarios, estos documentos organizativos expuestos en la zona de taquillas donde los pasajeros compraban los boletos para abordar el ferrocarril; en los itinerarios se podía consultar a qué hora pasaba el ferrocarril por las diversas estaciones que conformaban tanto el ramal del Interoceánico como el ramal del Mexicano.

El itinerario que se consultó en la *Mapoteca Manuel Orozco y Berra* titulado *Horarios de ferrocarriles de la División de Puebla, 1950* es del Ferrocarril Mexicano, el recorrido era el siguiente, partía el ferrocarril desde la estación de San Lorenzo y pasaba por las siguientes estaciones: Veloz, Iturbe, La Luz, Bernales, Crucero "B" del F.C. Mexicano, Sanz, La Trasquila, Mena, Pavón, Velasco, Baquedano, Kiumicho, Cerón, Vega hasta llegar a Oriental, de ahí partía rumbo a Xalapa, Veracruz. (Ver cartas ferroviarias).

En la *Memoria de Fomento de 1883 a 1885* los ingenieros destacaban el trayecto que tuvo el ramal del Ferrocarril Interoceánico, en 1884 se despachaba un tren mixto que salía de Puebla a las 8:20 a.m. y regresaba a las 5:15 p.m., permanecía hora y media en San Juan de los Llanos (Ciudad de Libres). Llegaba este tren a San Marcos a las 10:40 a.m. y a las 2:50 p.m. para recibir a los pasajeros y carga que conducía el Ferrocarril Mexicano[540].

Actualmente en la Estación del Ferrocarril Oriental, permanece un itinerario en la zona de taquilla, donde puntualiza que el recorrido fue el siguiente: El tren #101 Oriental-México llegaba a las 3:56 y salía a las 4:11, el tren #102 Oriental-Veracruz llegaba a la 1:12 y salía a la 1:27, el tren #131 Oriental-Puebla llegaba a las 10:23 y salía a las 10:43, el tren #132 Oriental-Teziutlán llegaba a las 17:25 y salía a las 17:45, el tren #136 Oriental-Puebla llegaba a las 14:40 y salía a las 15:00, el tren #136 Oriental-Veracruz llegaba a las 10:20 y salía a las 10:40, el tren #175 Teziutlán-Oriental llegaba a las 12:55, para finalizar con el tren #176 Oriental-Teziutlán salía a las 4:01[541].

[540] Secretaría de Fomento. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana 1883 a junio de 1885…, op. cit.,* p. 922.
[541] Boletín de la Estación del Ferrocarril de Oriental. Fotografía Personal, 2017.

Sí repensamos en los sonidos cotidianos, los trabajadores eran despertados por el silbato de la estación; además el voceador iba a llamar a los maquinistas y conductores que debían partir en el primer viaje del ferrocarril del día, por lo cual salían de sus casas tanto campesinos, trabajadores del ferrocarril, terratenientes y comerciantes para comenzar su jornada laboral. Puede presumirse que con el sonido del silbato de la estación del ferrocarril toda la población de Oriental comenzaba sus actividades de la misma manera. Más aún, los silbatos de las locomotoras que anunciaban su llegada o salida de la estación, alertaban a la población sobre la hora

La vida cotidiana y la sociabilidad de la comunidad de Oriental, efectuando una analogía, hasta donde es posible hacerla, se retoma lo que menciona Johan Huizinga en su texto *El Otoño de la Edad Media* para la población del medievo, la ciudad medieval se erguía rotunda, cercada por sus muros, con sus agujas de torres sin número. Por altas y ponderosas que fuesen las casas de piedra de los hombres o de los comerciantes, eran las iglesias las que dominaban con sus eminentes masas pétreas la silueta de la sociedad[542].

Puntualiza Huizinga que el sonido que dominaba una y otra vez el rumor de la vida cotidiana y que, por múltiple que fuese, no era nunca confuso y lo elevaba todo pasajeramente a una esfera de orden y de armonía: las campanas. Las campanas eran en la vida diaria como unos buenos espíritus monitorios, que anunciaban con su voz familia, ya sea el duelo, la alegría, el reposo, la agitación, la alarma que convocaban y mantenían a la población pendiente con un sentido de noticias y una forma de medir el tiempo, nadie era sordo a la voz de las cantantes de bronce[543].

La vida cotidiana era regida por el edificio más alto e imponente de la ciudad amurallada, la iglesia, a través del sonido de la campana en las diversas horas del día para convocar a los feligreses a asistir a misa e ir anunciando las diversas noticias de la jornada, se iban marcando las horas del día, para los pobladores era una manera de marcar el tiempo. Sonidos y edificios que posteriormente fueron cambiando y adaptándose a las condiciones

[542] Huizinga, Johan. *El Otoño de la Edad Media*. España: Alianza Editorial, 1982, p. 14.
[543] *Ibídem*, p.14.

sociales de la época, sin embargo, la ciudad sigue siendo regida por sonidos y edificios en su cotidianidad.

En el caso de los pobladores de Oriental, la cotidianidad era marcada por el sonido de las locomotoras a lo largo del día, así como el silbato principal de la estación del ferrocarril, que iba marcando las horas importantes del día: el inicio de la jornada laboral, el almuerzo, la hora de la comida, el cambio de turno, para finalizar con el último silbatazo que ponía fin a la actividad de la estación.

De igual forma las locomotoras tenían un lenguaje propio que marcaba, al igual que la estación, aspectos importantes para los ferrocarrileros, la población y los pasajeros. En el Reglamento de Ferrocarriles se estructuró un sistema de representación de letras y números mediante señales emitidas por el silbato de vapor de las locomotoras, un lenguaje laboral, que permitió comunicarse a distancias bastante largas entre las locomotoras y las estaciones del ferrocarril, utilizando el código morse, similar a las señales de bandera, linterna o de mano que también se utilizaba en el trabajo ferroviario. Los diversos trabajadores del ferrocarril aprendieron el significado de los sonidos largos, cortos y la combinación de ambos, de igual forma los colonos de Oriental, aprendieron de manera empírica el significado de los diversos silbatazos que dominaban y regían su cotidianidad

En el *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los Ferrocarriles* de 1883, publicado como Diccionario en 1892, menciona que el silbato de vapor se hará sonar, al acercarse los trenes a algún crucero a nivel con otro ferrocarril o camino carretero, los maquinistas se comunicarán por medio del silbato, con los agentes encargados de la vigilancia y con los conductores de los trenes y, al acercarse el maquinista a las estaciones, pasos a desnivel, túneles, curvas en excavación, bosque, así como cuando advirtiera la vía ocupada o no pudiera descubrir una larga extensión del camino, hará sonar el silbato de vapor para anunciar la proximidad del tren o ahuyentar a los animales, disminuyendo la velocidad de la marcha[544].

[544] Secretaría de Transportes y Obra Públicas. *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles.* México, DF: Imprenta de la Oficina de Impresora de Estampilla, 1892, p. 110.

Para complementar la información, en el *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos* se encuentra otra definición y el cuadro de los sonidos que utilizaron los ferrocarrileros, puntualiza el reglamento que las señales siguientes dadas con el silbato de vapor, bocina o de aire de la máquina están indicadas por medio del signo **"o"** para el silbido corto y **"-"** para el silbido largo. EI sonido de silbato o bocina deberá ser claro y preciso, con la intensidad y duración proporcionadas a la distancia a que ha de llegar la señal[545].

Cuadro #1
Señales de sonido de los silbatos de las locomotoras del Ferrocarril[546]

Sonido	Significado
"o"	Parar o apretar los frenos de mano, o parar un tren en marcha cuando es dada por otra máquina.
"--"	Aflojar frenos de mano o proceder
"– o o o"	Para que el abanderado vaya a proteger la parte posterior del tren
"o o o -"	Para que el abanderado vaya a proteger la parte delantera del tren
"- - - -"	Para que el abanderado regrese del Sur
"- - - - -"	Para que el abanderado regrese del Norte
"- - -"	Se ha dividió el tren, estando en movimiento.
"o o"	Contestación a cualquier señal cuya contestación no se hubiera prevenido de otro modo
"o o o"	Retroceder estando el tren parado
"o o o o"	Pedir Señales
"- o o"	Llamar la atención de máquinas de patio, trenes extras, tres de igual o inferior clase. Si no es contestada, el tren que exhibe las señales se detendrá para aclarar el caso.
"- - o -"	Aproximación a cruceros con carreteras o caminos a nivel. Debe repetirse hasta estar cerca del crucero.
"- - - - - - -"	Aproximación a estaciones, conexiones, empalmes y cruzamiento con vía férreas a nivel, límites de patio, túneles o puentes móviles.
"- - o"	Aproximación a puntos de espera o encuentros, ya sea por horario u orden del tren
"o -"	Inspeccionar la línea de aire del tren por fugas en los frenos aplicados. Cuando el tren está parado es señalar para indicar a los Inspectores de Carros, Reparados o Trenistas, que los frenos van a ser aplicados.
Una sucesión de silbidos cortos	Alarma. Indicación de que hay personas o ganado sobre la vía.
"- - - - - -"	Repetidos intervalos. Indican accidente y llamada de cuadrillas para prestar auxilio.
"- - - - o"	Pesar carros en báscula de vía
"- - - - - o"	Advertencia a la tripulación sobre señal de precaución

[545] Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos.* México, DF: Secretaria de Comunicaciones y transportes, 1966, p. 21.
[546] *Ibídem*, pp. 22-25.

El sonido de la locomotora fue parte de la cotidianidad en Oriental, debido a que con escuchar el silbato de las "negras consentidas", cuando el tren pasaba por alguna estación podían calcular la distancia aproximada y el tiempo que tardaría en llegar el ferrocarril a la estación donde ellos residían, así como también otro mensaje que quisiera comunicar el maquinista a la estación más cercana. Por lo cual los comerciantes preparaban sus productos, los terratenientes arribaban para cargar o descargar mercancías, los trabajadores de la estación preparaban todo para el arribo del tren, los pasajeros se alistaban y los ociosos, aquellos personajes que podían pasar todo el día en la estación sólo observando la compleja dinámica social de la estación, se acomodaban en su lugar para disfrutar de aquella pequeña espontaneidad que modificaba su rutina diaria.

Puntualiza Pilar Gonzalbo sobre otro concepto fundamental que define la historia de la vida cotidiana y que historiadores y sociólogos coinciden en definir la vida cotidiana por la espontaneidad o alteración, aunque esa espontaneidad es sólo aparente; las rutinas no se piensan, no se programan, precisamente porque son rutinas, porque estaban pensadas y programadas antes. Sólo los niños, incapaces de incorporarse plenamente a la sociedad, se atreven a cuestionar decisiones que ya están resueltas para los adultos, como despertar y acostarse a determinada hora, acudir a la escuela o al trabajo y vestir de acuerdo con el clima, la condición social y la actividad laboral. Hay vínculos familiares, tradiciones culturales, modales y gestos que no sabemos cuándo ni cómo los aprendimos, pero que influyen en nuestras decisiones cotidianas[547].

Añade Pilar Gonzalbo que el individuo integrado a la sociedad conoce las reglas y puede aceptarlas o no, pero incluso cuando se rebela no es porque las ignore sino porque las desprecia o las rechaza. Frente a la protesta abierta hay una forma de rebeldía compatible con la aparente sumisión; se conoce como *resistencia cultural*. La resistencia se mantiene dentro de los esquemas establecidos pero no comparte los valores; aparenta integración, pero sólo superficial. Ni siquiera es preciso que exista conciencia de oposición, ni mucho menos que la meta sea el cambio de estructuras[548].

[547] Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida… op. cit.,* p. 28.
[548] *Ibídem*, pp. 28-29.

En este aspecto de la espontaneidad, podemos decir que puede haber dos tipos de espontaneidad: la espontaneidad en las acciones cotidianas, como son acontecimientos que modifican la rutina, en este caso de la comunidad y la estación del ferrocarril, pueden ser por diversos acontecimientos ya sean políticos, económicos, culturales y sociales de índole local, regional, estatal o nacional, pueden existir muchos acontecimientos en el cotidiano que modifiquen la rutina, como en el ejemplo siguiente:

En 1920 sucedió un acontecimiento coyuntural en el ámbito nacional, se suscitó la huida del presidente en turno Venustiano Carranza Garza. Menciona el Lic. Luis Cabrera Lobato en su texto *La herencia de Carranza* que abandonaron los trenes del convoy presidencial, y se encontraron en el pueblo de Santa María de Coatepec, en este momento hubo discusión para resolver la dirección que debería tomarse. Se plantearon dos posibilidades, si se tomaba el rumbo al volcán o rumbo a Perote, para internarse en la sierra de Veracruz, habría sido ir a entregarse en las manos de Higinio Aguilar[549].

Entre los integrantes del convoy presidencial se encontraba el propio Luis Cabrera Lobato, el cual nunca fue militar y al ser oriundo de la Sierra de Puebla, conocía perfectamente el terreno además de contar con familia que podía apoyarles. Por lo cual con las dotes que su conocimiento del terreno y su gran resistencia física, y un poco de presencia de ánimo en aquellos momentos, se constituyó en guía y encaminó a los restos de aquel naufragio, y los dirigió apoyado y ayudado por Mariel quien también conocía la región[550].

El día 14 de mayo pernoctó la comitiva en la Hacienda de Zacatepec. Allí, por indicación del mismo presidente, se quedaron muchos civiles y algunas personas que carecían de caballos. El día 15, después de atravesar las llanuras de San Juan de los Llanos y de cruzar las vías del Ferrocarril Interoceánico, comieron en una finca llamada Santa Lugarda, de donde siguieron por la tarde hasta la Hacienda de Temextla, ya a la entrada de la Sierra de Alatriste, donde pernoctaron[551].

[549] Cabrera, Luis. *La Herencia de Carranza*. México, DF: INEHRM, 2015, p. 138
[550] *Ibídem*, p. 138.
[551] *Ibídem*, pp. 138-139.

El día 16, al salir de Temextla, se les unió el general Heliodoro Pérez, y en vista del peligro de encontrar enemigo por Zautla, se dirigieron rumbo a Tetela, por el camino de San Francisco Ixtacamaxtitlán, lugar donde Cabrera y Ugarte tenían parientes y a donde llegaron al mediodía. Después de comer continuaron rumbo a Tetela, pernoctando, antes de llegar, en Zitlalcuautla. Cabrera sabía que sus hermanos, el doctor don Alfonso, gobernador de Puebla y el diputado don Federico andaban por aquellos rumbos, y tenía la esperanza de que la caravana podría descansar unos días y rehacerse al abrigo de la sierra y bajo la protección de las fuerzas del coronel Gabriel Barrios[552].

El día 17 llegó la comitiva a Tetela, pero Barrios no estaba allí ni se presentó. Más tarde se vino a saber que en esos días precisamente acababa de reconocer a Obregón. Entonces la comitiva se retiró, sin ser molestada, a Cuautempan, donde pernoctó[553].

El día 18, después de mediodía, y por indicación del presidente se separaron algunas personas, entre ellas los alumnos de caballería del Colegio Militar, salió la comitiva de Cuautempan, y por terrenos controlados por Barrios, pero sin ser molestada tampoco, siguió hasta Tepango, en la sierra del distrito de Zacatlán, de donde eran originarios los hermanos Cabrera[554].

El día 19 salió de Tepango hacia Amixtlán y Tlapacoya, donde después de herrar bestias y comer, siguieron hasta un poblado de nombre Tlaltepango, ya en terrenos del distrito de Huauchinango[555]. Hasta ahí el guía había sido Cabrera. Al día siguiente, 20 de mayo, Mariel, más conocedor del terreno en el distrito de Huauchinango, tomó la dirección de las jornadas. El propósito del presidente Carranza fue siempre evitar la proximidad de las líneas de ferrocarril para eludir encuentros con la población y alguna trifulca militar[556].

[552] *Ibídem*, p. 139.
[553] *Ibídem*, p. 139.
[554] *Ibídem*, p. 139.
[555] *Ibídem*, p. 139.
[556] *Ibídem*, p. 139.

En la madrugada del 21 de Mayo de 1920 en Tlaxcalantongo, Puebla, atacaron la caravana las fuerzas del ferrocarrilero y militar Rodolfo Herrero, oriundo de Zacatlán, conocedor de la sierra, finalizando este acontecimiento con la muerte del presidente Venustiano Carranza Garza y comenzando otro proceso en el conflicto de la Revolución Mexicana, la llegada de los sonorenses al poder.

Este acontecimiento modificó la rutina de la comunidad y la estación del Ferrocarril de Oriental, debido a que se escuchó a lo lejos la cuadrilla de caballería del Presidente Venustiano Carranza, que venía huyendo para refugiarse en Veracruz, venían cargados con el tesoro nacional en varias carretas. Como menciona Luis Cabrera el día 15 de mayo, la comitiva atravesó las llanuras de San Juan de los Llanos y cruzaron las vías del Ferrocarril Interoceánico, por lo cual pasaron por la comunidad de Oriental, llegaron a la Hacienda de San Diego Mazatepec, propiedad de la familia Hermoso, tomaron un poco de agua, entregaron unas cuantas monedas de oro como pago y siguieron su rumbo. En el imaginario de la colectividad a través de los testimonios orales de los locales, los pobladores recuerdan que al salir Carranza y continuar con la cabalgata, se levantaba una polvareda por el galope de los caballos y que debido al terreno se iban cayendo algunas monedas del tesoro nacional, incluso en años posteriores los pobladores encontraron algunas monedas en sus tierras.

Además de estos acontecimientos nacionales, estatales o regionales que alteraron la rutina como parte de la espontaneidad, los acontecimientos locales como las enfermedades, accidentes ferroviarios también modificaban la rutina local, debido a que los cambios que se presentaban a lo largo del día en la estación afectaban a la comunidad y viceversa.

El 25 de octubre de 1921 el cabildo local notificó un acontecimiento local que estremeció a los trabajadores del ferrocarril, las noticias corrían por los comentarios entre los comerciantes, huéspedes del hotel, ferrocarrileros, comensales del restaurante, e incluso, por los ociosos. Se había suscitado un robo en las oficinas de la Estación del Ferrocarril el

día 22 de octubre de 1921, se notificó que sustrajeron la cantidad de $2,000 pesos de oro nacional[557].

El presidente municipal realizó una descripción detallada de este suceso, puntualizando que se exonere de cualquier comentario deshonroso a la población de Oriental, debido a que todos los colonos de Oriental son personas con principios y virtudes, así como los trabajadores que se desempeñan trabajando en el ferrocarril. Destacando que el pueblo de Oriental era enteramente nuevo, fundado recientemente[558].

Menciona que el culpable implicado fue un pobre velador víctima del proceso investigativo, a pesar de este error, se comprometió a ayudar al procedimiento legal para encontrar al culpable del hecho, además de otorgarle la facultad autónoma a la Estación del Ferrocarril para llevar acabo su propia investigación.

Con este hecho la rutina fue alterada por el asombro y la espontaneidad, está presente de manera intrínseca en la metodología de la historia de la vida cotidiana, y en la vida cotidiana misma, es por ello que con estos dos acontecimientos ejemplificamos esta parte de la espontaneidad en la rutina del pueblo ferrocarrilero de Oriental.

La segunda parte de la espontaneidad que define Pilar Gonzalbo como *resistencia cultural,* se puede aplicar al cuestionamiento que la primera generación de pobladores nacidos en Oriental tuvo sobre las reglas, sobre todo seguir la profesión de sus padres, los cuales llegaron con el ferrocarril, muchos de la primera generación de Oriental decidieron dedicarse a otra profesión, esto se podría analizar en el ámbito más privado familiar para conocer si en alguna familia, como estudio de caso, se llevó a cabo esta resistencia cultural.

Para complementar la descripción, las fotografías que se presentan al final de este apartado, nos representan este espacio de sociabilidad comercial, desde 1890 hasta 1950, donde podemos apreciar diversas conglomeraciones de pasajeros, sobre todo, comerciantes locales

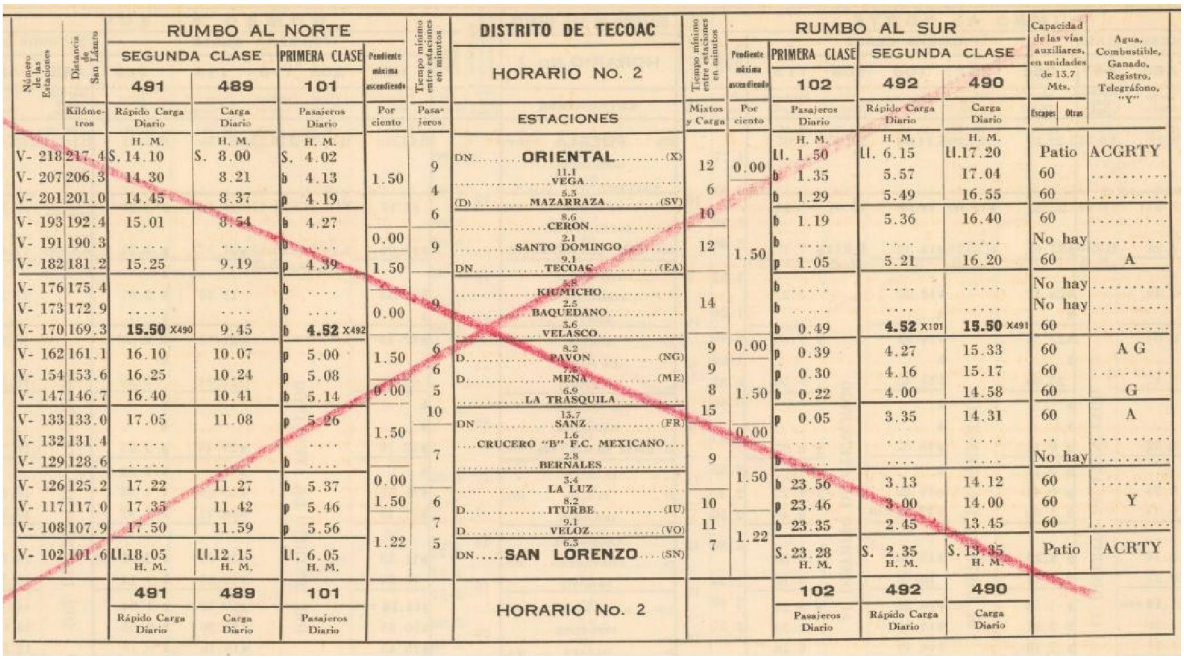
[557] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1920-1926. Expediente: Aspectos de la Estación del Ferrocarril de Oriental. Foja: 1.
[558] *Ibídem*, Foja: 1-2.

que acudían a estos espacios de desplazamiento y de sociabilidad de la estación, para vender sus productos. Estos podían permanecer en las estaciones varias horas hasta que acabaran de venderlos, como cumplir con una jornada laboral, durante este proceso socializaban con los pasajeros que transbordaban o esperaban a que llegara la hora de abordar, de manera similar como sucede en las estaciones de autobuses o incluso aeropuertos en la actualidad.

Lo significativo de estas fotografías es que son de diversos lugares, entre ellos: Zacatlán, Apizaco, Ciudad de México y Nuevo León, donde se aprecia a comerciantes que ofrecen diversos artículos como pavos, huevos, frutas, bastones, la temporalidad en la que se ubican es bastante larga, desde finales del S.XIX hasta mediados del S.XX. En estas imágenes podemos percatarnos de que el comportamiento social es similar entre las diversas regiones y épocas de México, por lo cual es posible que debió haber pasado así en la Estación del Ferrocarril de Oriental, mientras estuvo en operaciones, se convirtió en el espacio de sociabilidad e intercambio comercial de la comunidad, el punto focal de la vida cotidiana, el espacio de sociabilidad por excelencia del pueblo ferrocarrilero de Oriental estaba unido intrínsecamente al sonido de las locomotoras y al silbato de la estación, la presencia de las locomotoras alentaban la algarabía del lugar.

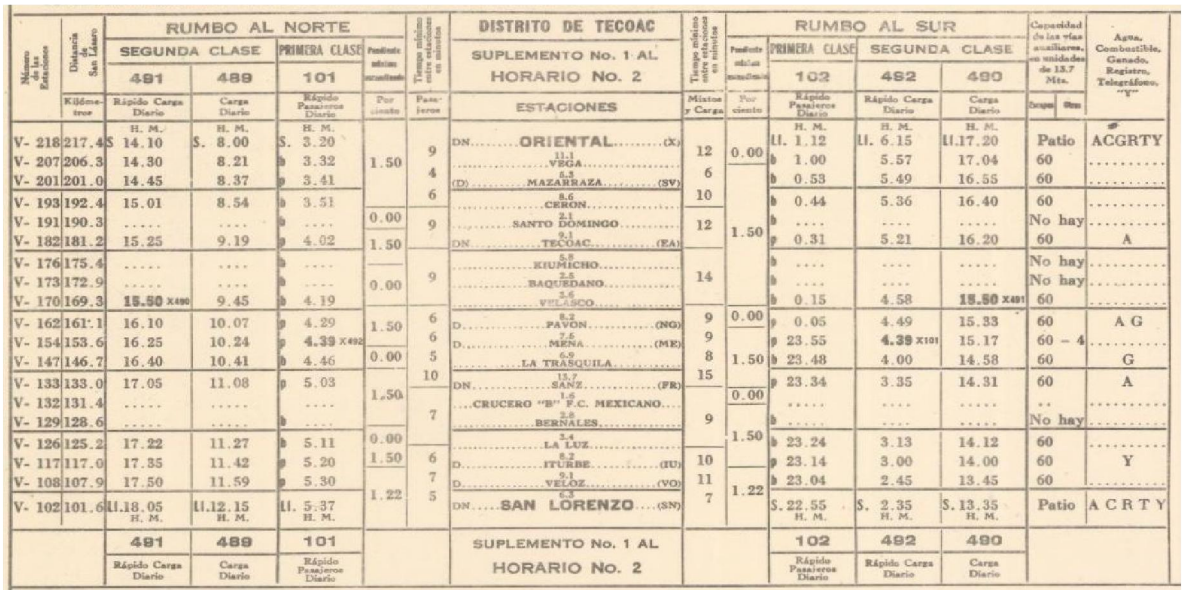
Imágenes

Horarios de ferrocarriles de la División de Puebla[559]



Número de las Estaciones	Distancia de San Lázaro	RUMBO AL NORTE — SEGUNDA CLASE 491 Rápido Carga Diario	SEGUNDA CLASE 489 Carga Diario	PRIMERA CLASE 101 Pasajeros Diario	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Pasajeros	DISTRITO DE TECOAC — HORARIO No. 2 — ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	RUMBO AL SUR — PRIMERA CLASE 102 Pasajeros Diario	SEGUNDA CLASE 492 Rápido Carga Diario	SEGUNDA CLASE 490 Carga Diario	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. Escapes	Otras	Agua, Combustible, Ganado, Registro, Telegráfono, "Y"
	Kilómetros	H. M.	H. M.	H. M.						H. M.	H. M.	H. M.			
V- 218	217.4	S. 14.10	S. 8.00	S. 4.02			DN ORIENTAL (X)			Ll. 1.50	Ll. 6.15	Ll.17.20	Patio		ACGRTY
V- 207	206.3	14.30	8.21	b 4.13	1.50	9	11.1 VEGA	12	0.00	b 1.35	5.57	17.04	60		.....
V- 201	201.0	14.45	8.37	p 4.19		4	5.3 (D) MAZARRAZA (SV)	6		b 1.29	5.49	16.55	60		.....
V- 193	192.4	15.01	8.54	b 4.27		6	8.6 CERON	10		b 1.19	5.36	16.40	60		.....
V- 191	190.3	.....	....	b	0.00	9	2.1 SANTO DOMINGO	12		b	....	.....	No hay		.....
V- 182	181.2	15.25	9.19	p 4.39	1.50		9.1 DN TECOAC (EA)		1.50	p 1.05	5.21	16.20	60		A
V- 176	175.4	.....	....	b		9	5.8 KIUMICHO	14		b	....	.....	No hay		.....
V- 173	172.9	.....	....	b	0.00		2.5 BAQUEDANO			b	....	.....	No hay		.....
V- 170	169.3	**15.50** X490	9.45	b **4.52** X492			3.6 VELASCO			b 0.49	**4.52** X101	**15.50** X491	60		.....
V- 162	161.1	16.10	10.07	p 5.00	1.50	6	8.2 D PAVON (NG)	9	0.00	p 0.39	4.27	15.33	60		A G
V- 154	153.6	16.25	10.24	p 5.08		6	7.5 D MENA (ME)	9		p 0.30	4.16	15.17	60		.....
V- 147	146.7	16.40	10.41	b 5.14	0.00	5	6.9 LA TRASQUILA	8	1.50	b 0.22	4.00	14.58	60		G
V- 133	133.0	17.05	11.08	p 5.26		10	13.7 DN SANZ (FR)	15		p 0.05	3.35	14.31	60		A
V- 132	131.4	.....	.....	.....	1.50		1.6 CRUCERO "B" F.C. MEXICANO		0.00	.....	.....	.....	..		.....
V- 129	128.6	.....	....	b		7	2.8 BERNALES	9		b	....	.....	No hay		.....
V- 126	125.2	17.22	11.27	b 5.37	0.00		3.4 LA LUZ		1.50	b 23.56	3.13	14.12	60		.....
V- 117	117.0	17.35	11.42	p 5.46	1.50	6	8.2 D ITURBE (IU)	10		p 23.46	3.00	14.00	60		Y
V- 108	107.9	17.50	11.59	p 5.56		7	9.1 D VELOZ (VO)	11	1.22	b 23.35	2.45	13.45	60		.....
V- 102	101.6	Ll.18.05 H. M.	Ll.12.15 H. M.	Ll. 6.05 H. M.	1.22	5	6.3 DN SAN LORENZO (SN)	7		S. 23.28 H. M.	S. 2.35 H. M.	S. 13.35 H. M.	Patio		ACRTY
		491 Rápido Carga Diario	489 Carga Diario	101 Pasajeros Diario			HORARIO No. 2			102 Pasajeros Diario	492 Rápido Carga Diario	490 Carga Diario			

Horarios de ferrocarriles de la División de Puebla, 1950[560]



Número de las Estaciones	Distancia de San Lázaro	RUMBO AL NORTE — SEGUNDA CLASE 491 Rápido Carga Diario	SEGUNDA CLASE 489 Carga Diario	PRIMERA CLASE 101 Rápido Pasajeros Diario	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Pasajeros	DISTRITO DE TECOAC — SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 2 — ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos Mixtos y Carga	Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	RUMBO AL SUR — PRIMERA CLASE 102 Rápido Pasajeros Diario	SEGUNDA CLASE 492 Rápido Carga Diario	SEGUNDA CLASE 490 Carga Diario	Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts. Escapes	Otras	Agua, Combustible, Ganado, Registro, Telegráfono, "Y"
	Kilómetros	H. M.	H. M.	H. M.						H. M.	H. M.	H. M.			
V- 218	217.4	S 14.10	S. 8.00	S. 3.20			DN ORIENTAL (X)			Ll. 1.12	Ll. 6.15	Ll.17.20	Patio		ACGRTY
V- 207	206.3	14.30	8.21	b 3.32	1.50	9	11.1 VEGA	12	0.00	b 1.00	5.57	17.04	60		.....
V- 201	201.0	14.45	8.37	p 3.41		4	5.3 (D) MAZARRAZA (SV)	6		b 0.53	5.49	16.55	60		.....
V- 193	192.4	15.01	8.54	b 3.51		6	8.6 CERON	10		b 0.44	5.36	16.40	60		.....
V- 191	190.3	.....	....	b	0.00	9	2.1 SANTO DOMINGO	12		b	....	.....	No hay		.....
V- 182	181.2	15.25	9.19	p 4.02	1.50		9.1 DN TECOAC (EA)		1.50	p 0.31	5.21	16.20	60		A
V- 176	175.4	.....	....	b		9	5.8 KIUMICHO	14		b	....	.....	No hay		.....
V- 173	172.9	.....	....	b	0.00		2.5 BAQUEDANO			b	....	.....	No hay		.....
V- 170	169.3	**15.50** X490	9.45	b 4.19			3.6 VELASCO			b 0.15	4.58	**15.50** X491	60		.....
V- 162	161.1	16.10	10.07	p 4.29	1.50	6	8.2 D PAVON (NG)	9	0.00	p 0.05	4.49	15.33	60		A G
V- 154	153.6	16.25	10.24	p **4.39** X492		6	7.5 D MENA (ME)	9		p 23.55	**4.39** X101	15.17	60 – 4		.....
V- 147	146.7	16.40	10.41	b 4.46	0.00	5	6.9 LA TRASQUILA	8	1.50	b 23.48	4.00	14.58	60		G
V- 133	133.0	17.05	11.08	p 5.03		10	13.7 DN SANZ (FR)	15		p 23.34	3.35	14.31	60		A
V- 132	131.4	.....	.....	.....	1.50		1.6 CRUCERO "B" F.C. MEXICANO		0.00	.....	.....	.....	..		.....
V- 129	128.6	.....	.....	b		7	2.8 BERNALES	9		b	....	.....	No hay		.....
V- 126	125.2	17.22	11.27	b 5.11	0.00		3.4 LA LUZ		1.50	b 23.24	3.13	14.12	60		.....
V- 117	117.0	17.35	11.42	p 5.20	1.50	6	8.2 D ITURBE (IU)	10		p 23.14	3.00	14.00	60		Y
V- 108	107.9	17.50	11.59	p 5.30		7	9.1 D VELOZ (VO)	11	1.22	b 23.04	2.45	13.45	60		.....
V- 102	101.6	Ll.18.05 H. M.	Ll.12.15 H. M.	Ll. 5.37 H. M.	1.22	5	6.3 DN SAN LORENZO (SN)	7		S. 22.55 H. M.	S. 2.35 H. M.	S. 13.35 H. M.	Patio		A C R T Y
		491 Rápido Carga Diario	489 Carga Diario	101 Rápido Pasajeros Diario			SUPLEMENTO No. 1 AL HORARIO No. 2			102 Rápido Pasajeros Diario	492 Rápido Carga Diario	490 Carga Diario			

[559] "Horarios de ferrocarriles de la División de Puebla". *Mapoteca Manuel Orozco y Berra*. Consultado el 6 de Julio de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-rm-m28-v20-1408-15-23

[560] "Horarios de ferrocarriles de la División de Puebla". *Mapoteca Manuel Orozco y Berra*. Consultado el 6 de Julio de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-rm-m28-v20-1408-15-23/

Boletín de destino de la Estación de Oriental, Puebla[561]



Boletín de destino de la Estación de Oriental, Puebla [562]



[561] Fotografía personal, 2020.

[562] "Ferrocarrilero retirados de Oriental celebraron su día". *YouTube*. Consultado el 6 de enero de 2021, https://www.youtube.com/watch?v=5BC5arAOMWk&t=107s&ab_channel=FaustoHern%C3%A1ndez.

Vendedora totonaca de pavos en la estación del Ferrocarril Zacatlán, aprox. 1905[563]



Vendedora ambulante en una estación del Ferrocarril[564]



[563] "Anciana Totonaca, vendedora de pavos, retrato". *Mediateca INAH.* Consultado el 28 de junio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/fotografia%3A311970

[564] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 27.

Vendedor de bastones en la estación del Ferrocarril de Apizaco, aprox. 1904[565]



Vendedoras de huevos en una estación de los Ferrocarriles Nacionales de México., aprox. 1890-1900[566]



[565] "Vendedor de bastones en la estación del ferrocarril". *Mediateca INAH.* Consultado el 28 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A139422

[566] "Vendedoras de huevos, en una estación de Ferrocarriles Nacionales de México". *Mediateca INAH.* Consultado el 28 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A401043

Pasajeros y vendedores en una estación del Ferrocarril en la Ciudad de México aprox. 1890[567]



Gente y vendedores en la estación del Ferrocarril Espinazo, Nuevo León, México 1950[568]

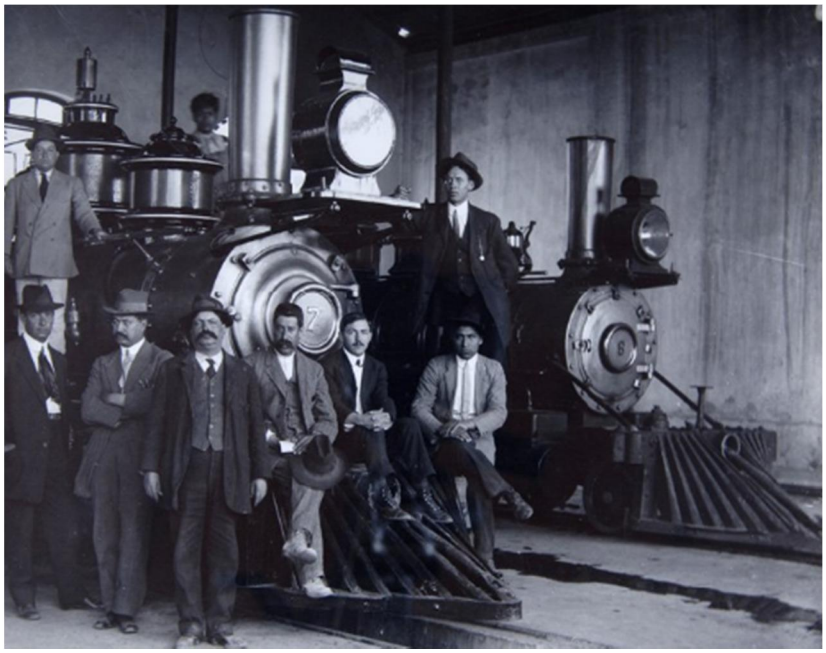


[567]"Pasajeros y vendedores en una estación de ferrocarril". *Mediateca INAH.* Consultado el 28 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A389349

[568]"Gente y vendedores en la estación de Espinazo". *Mediateca INAH.* Consultado el 28 de junio de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A35658

CAPÍTULO IV
EL PROCESO DE CONSOLIDACIÓN DE INSTITUCIONES Y SERVICIOS, DE PUEBLO A MUNICIPIO LIBRE 1917-1946

Maquinistas y maestros mecánicos en la terminal de Zumpango, aprox. 1920[569]



Familia de un garrotero en la estación de Rascón, aprox. 1908[570]



[569] "Maquinistas y maestros mecánicos en la terminal de Zumpango". *Mediateca INAH.* Acceso el 25 de agosto de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A460069

[570] "Familia de un garrotero en la estación de Rascón". *Mediateca INAH.* Acceso el 25 de agosto de 2020, https://www.mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A431579

CAPÍTULO IV
EL PROCESO DE CONSOLIDACIÓN DE INSTITUCIONES Y SERVICIOS, DE PUEBLO A MUNICIPIO LIBRE 1917-1946

"Silba la locomotora que indica la hora que hemos de partir, hacia el porvenir los trabajadores del ferrocarril, sepan a todos niveles que va sobre rieles nuestro despertar y poder lograr ese mundo nuevo de prosperidad"
Martín Urieta, Himno Ferrocarrilero[571].

Introducción

El objetivo principal de este capítulo es analizar el proceso de consolidación de instituciones y servicios del pueblo, a partir del reparto agrario y la construcción de viviendas, destacando el proceso de la construcción del panteón, la edificación de las primeras escuelas y la conformación de los principales servicios. Este capítulo se dividió en cinco apartados: 1. La construcción de viviendas y el reparto agrario de 1922, 2. Los servicios básicos (agua, luz y salud), la construcción del parque y la Iglesia, 3. El cabildo ferrocarrilero de Oriental 4. Las primeras letras en Oriental y 5. La necrópolis de Oriental y el sonido de la locomotora

IV. 1. La construcción de viviendas y el reparto agrario de 1922

El proceso de construcción de viviendas, como se mencionó en el apartado anterior, fue un proceso paulatino y complejo, entre 1910-1917 los diversos desplazamientos que se efectuaron durante la lucha revolucionaria trajeron como consecuencia la migración de una gran cantidad de población. En el caso de la Estación del Ferrocarril Oriental, los primeros pobladores que se asentaron comenzaron a vivir en los terrenos aledaños a ésta, ya sea en vagones del ferrocarril o en viviendas temporales (madera, o piedra) construidas a la brevedad, la comunidad fue conformándose y, en esa temporalidad, se incrementó el índice demográfico gracias a las oportunidades laborales que brindaba el ferrocarril[572].

[571]"Himno Ferrocarrilero". *STFRM Sección 26 de Tonalá, Chiapas*. Acceso el 24 de Agosto de 2020, http://stfrm.blogspot.com/p/himno.html

[572]Cabe destacar que un comportamiento similar sucedió en las estaciones ferroviarias de la Ciudad de Puebla, lo menciona la Dra. Gloria A. Tirado Villegas, los trabajadores fueron residiendo en los terrenos aledaños con

Con el paso de los años, la comunidad empezó a construir mejores viviendas hechas de adobe, con los servicios necesarios para su subsistencia: agua y luz, por lo cual todo este proceso podemos definirlo como la pre-urbanización de la estación, un aspecto que se fue desarrollando con los años, y los trabajadores pasaron de vivir en vagones y casas de madera a residencias mejor acondicionadas para satisfacer las necesidades básicas y estar lo más cerca posible de su nueva fuente de empleo.

La descripción del ferrocarrilero Rafael Pérez, de Oriental, es bastante importante debido a que puntualizó aspectos que vivió en los inicios de la comunidad de Oriental, la describe como:

> Un rancho, no teníamos luz eléctrica, con excepción del telégrafo y la casa de máquinas, el pueblo no tenía comunicaciones más que lo que es por la vía de ferrocarriles[573].

Posteriormente, los pobladores se organizaron y plantearon un proyecto de urbanización de Oriental, un proyecto más ambicioso donde la planificación fue más a adecuada para solventar las necesidades básicas de los pobladores, destacaban como punto central del proyecto la Estación del Ferrocarril Oriental. Como lo mencionamos en el apartado 3 del anterior capítulo la estación se convirtió en el principal centro de sociabilidad y del trazado urbano, el parque y la iglesia se construyeron posteriormente, por lo cual, incluso hasta la actualidad las residencias antiguas y calles parten de la estación con dirección al sureste.

Dentro de este nuevo proyecto urbanístico de Oriental, para construir nuevas viviendas con mejores condiciones, la estación del Ferrocarril Oriental fue la clave e impulsor debido a

---

lo necesario para vivir, una vez que se incorporaron al trabajo ferroviario, debido a la construcción de la estación del Ferrocarril Interoceánico y del Mexicano del Sur volvió a tener vida el antiguo barrio de San Miguelito, convirtiéndose en un barrio ferrocarrilero.
De manera similar, los trabajadores se asentaron en las inmediaciones de las estaciones ferroviarias de la Angelópolis, acondicionando diversos vagones del ferrocarril como viviendas provisionales, posteriormente las empresas fueron adquiriendo algunos terrenos circunvecinos, por lo cual apoyaron a los trabajadores a que construyeran unas viviendas mejor acondicionadas para su vida cotidiana.
Creándose así un barrio donde por la venas de sus colonos corrían las locomotoras del ferrocarril, por los negocios, las calles, la vestimenta y los ruidos, se sentía el vapor y los silbatos de las locomotoras, el barrio ferrocarrilero de San Miguelito y su cultura ferroviaria.

[573] Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos*, (Documental), Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero. Instituto de Ciencias de la BUAP. Diciembre, 1987.

que dotó de una cierta cantidad tierras a los pobladores para que pudieran construir sus residencias, tierras que pertenecían a la estación.

En la *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental* del año de 1920 se registran 64 residentes con las siguientes profesiones:

Cuadro #3
Residentes en Oriental, 1920[574]

Profesiones Oriental	No.	Profesiones Oriental	No.
Albañil de la Compañía	1	Garrotero de Patio	4
Arenero de la Compañía	1	Garrotero Tren Teziutlán	2
Ayudante de Pailero	1	Jefe de patio noche	1
Ayudante de Reparador de Carros	1	Lavandera del Hotel	1
Ayudante del Proveedor	4	Limpiador del Taller	1
Ayudante Mecánico	2	Maquinista de patio	2
Cargador ambulante	1	Molendera	1
Cargador de la Estación	4	Peluquero	1
Carnicero	3	Peón de Vía	6
Checador de Carros	1	Proveedor	1
Comerciante	3	Pulquerías	3
Despachador de Grasa en el Taller	1	Reparador de Carros	5
Directora de la Escuela	1	Sastre	1
Doctor	1	Telegrafista	1
Empleado de Correo	1	Velero	1
Fogonero de patio	1	Viuda	1
Fonda	1	Zapatero[575]	1

Como podemos apreciar en el cuadro, las profesiones de estos 64 residentes son bastante diversas, la mayoría trabajaba dentro del ferrocarril en alguna de las vacantes laborales que se encontraba disponible, y las demás profesiones, ajenas al gremio rielero, estaban estrechamente relacionadas con el trabajo ferroviario y su personal, debido a que prestaban servicios para los colonos, jefes de familia y rieleros.

[574]Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Fojas: 1.
[575]Para conocer el nombre de los propietarios e identificar sus profesiones, consultar la *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental* en la sección de anexos**.**

La *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental* para la construcción de viviendas es bastante significativa, debido a que los habitantes no sólo construyeron sus viviendas en terrenos del fundo legal del pueblo, que otorgó el gobierno estatal, sino también la empresa ferroviaria ayudó a estos 64 residentes otorgándoles ciertas tierras que pertenecieron a la estación para que ahí construyeran su residencia.

Gracias a este proyecto urbanístico, Oriental se conformó en 4 secciones, donde los demás pobladores fueron construyendo sus viviendas; las medidas de las viviendas variaban según los ingresos de los beneficiados, algunas de las medidas fueron las siguientes: 100, 150, 289, 300, 400 metros cuadrados por mencionar algunas.

Es por ello que para 1917, las 300 familias que conformaban la comunidad ya tenían una vivienda digna en la cual residir, además es importante destacar que algunos de los trabajadores que se volvieron parte de los primeros colonos, viajaban de su lugar de origen a trabajar en la estación, por lo cual en los diversos censos que fueron haciendo el recién nombrado cabildo local, se anotaba si el trabajador poseía alguna residencia en la población cercana a la estación, en algunos kilómetros a la redonda o en su defecto en alguna otra localidad. La calle principal paralela a las vías, donde se edificaron las primeras residencias, actualmente se conoce como la zona antigua de Oriental.

Posteriormente, los jefes de las 300 familias del recién fundado pueblo de Oriental, a pesar de que la mayoría de ellos eran ferrocarrileros o se dedicaban a comercios particulares, decidieron organizarse y pugnar por la principal demanda social que pregonaba la lucha revolucionaria: el reparto agrario.

Fue en el año de 1918 solicitaron se les reconociera como ejido, y se les dotara de una cierta cantidad de tierras a cada jefe de familia para que pudieran dedicarse al campo, por ello en algunos censos y documentos oficiales, los pobladores aparecen con la dualidad de oficio: ferrocarrileros y agricultores propietarios.

La Hacienda Virreyes era grande y quedaba en las inmediaciones de la Estación del Ferrocarril Oriental, la distancia de la estación al casco principal era de 2.7 km.

aproximadamente, una hacienda que había tenido su apogeo en el periodo colonial como un punto de descanso entre Veracruz, Puebla y la Ciudad de México.

Los pobladores de Oriental solicitaron al gobierno estatal del Dr. Alfonso Cabrera Lobato y a la Comisión Agraria se efectuara un reparto agrario para la población, siguiendo la Ley del 6 de Enero de 1915 redactada por el Lic. Luis Cabrera Lobato. Los pobladores no contaban con que los dueños de la finca se ampararon ante la solicitud de expropiar tierras pertenecientes a su hacienda.

El amparo fue promovido por Ignacio Rivero Caso, hijo de la propietaria de la finca Doña Ramona Caso Casulo, originaria de Nativitas, Tlaxcala, con ascendencia española, casada con Matías Rivero Cajica originario de Libres, con ascendencia española, el cual falleció en 1907. El citado Ignacio Rivero le notificó al cabildo de Oriental que el reparto agrario era un acto ilegal que violaba los artículos 14, 16 y 27 constitucionales, así como también querían evitar se siguieran sepultando cadáveres en las inmediaciones y en las tierras propiedad de la Hacienda Virreyes[576].

El 13 de diciembre de 1918[577], el juez falló en favor del juicio de amparo promovido por la familia Rivero Caso, y el reparto agrario fue detenido y se ordenó a las autoridades municipales construir un panteón provisional en lo que el cabildo planeaba la construcción del panteón municipal de la comunidad.

Como la familia Rivero Caso no estuvo de acuerdo con la fundación del pueblo de Oriental, durante los primeros años, posteriores a la elevación de la Estación, hubo discrepancias y conflictos entre el cabildo municipal y los terratenientes, dos de los principales conflictos como lo mencionamos en el párrafo anterior.

Posteriormente al nulo reparto agrario, el cabildo de Oriental envió una notificación al Administrador de la Hacienda Virreyes argumentando que se estaba propagando entre los colonos de Oriental, de que Doña Ramona Caso, viuda de Rivero, dueña de la finca Virreyes, había triunfado ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, referente a la

[576]Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Asunto sobre la donación de tierras sobre la Finca los Virreyes.* Fojas: 3.
[577]*Ibídem.*

inconformidad que tuvo por la fundación del pueblo, por ello el administrador de la Hacienda le enseñaba a cada uno de los residentes de Oriental una carta que dirigió a Ramona Caso que dice lo siguiente[578]:

> Si alguna persona fincada en este propio pueblo, no pasa ante la repetida dueña a hacer algún contrato o tener arreglo respecto a los lotes de terreno que ocupan y a [los] que ella llama suyos, procederá la misma dueña por orden de dicho tribunal a mandar echar por tierra las casas ya construidas en este lugar[579].

El presidente municipal puntualizó que el proceder del administrador y de la dueña de la finca era del todo insano y malévolo, argumentando que se trataba de trastornar el orden público y de sorprender a varios vecinos por su ignorancia, haciéndoles creer aseveraciones falsas que en todo caso se conceptualizan como máculas con la finalidad de vulnerar una Ley que defiende a todas luces el fundo legal del pueblo de Oriental. El presidente municipal enfatizó que dichas acciones no se habían comunicado a la oficina del cabildo oficialmente, por lo cual asegurando los intereses de la población advirtió al administrador de la hacienda que de continuar con tales acciones, se iba a proceder enérgicamente contra tales actos debido a que se trataba de un delito que las leyes vigentes penaban con todo el rigor de la ley[580].

Como podemos apreciar, la relación entre el cabildo de Oriental y los terratenientes propietarios de la Hacienda Virreyes, en los primeros años de fundación, no estuvieron en buenos términos, por el contrario, hubo varias tensiones entre ambas partes debido a que pugnaban intereses particulares yuxtapuestos, los cuales generaron conflictos legales que el cabildo y la familia tuvieron que ir sobrellevando con el paso del tiempo.

Para la década de 1920, los conflictos en lugar de erradicarse aumentaron, debido a que en los primeros años de esta década se cumplirían las demandas de la población, siguiendo la demanda social de la lucha agraria revolucionaria, de efectuarse un reparto agrario para los ejidatarios de Oriental.

---

[578] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Asunto sobre la donación de tierras sobre la Finca los Virreyes.* Fojas: 3.
[579] *Ibídem.*
[580] *Ibídem.*

A pesar del fallo del juicio de amparo que se dio en 1918 en contra del reparto agrario, el cabildo municipal y los colonos de Oriental, con bastante insistencia, volvieron a solicitar un reparto agrario para el año de 1922. En este año la política nacional revolucionaria era diferente ya que al frente del gobierno federal se encontraba el Gral. Álvaro Obregón, un gobernante que efectuaría uno de los repartos agrarios más grandes hasta el momento, cumpliendo así una de las principales demandas sociales de la Revolución Mexicana iniciada en 1910.

El 22 de Junio de 1922 se publicó en el *Periódico Oficial del Estado de Puebla* la resolución del reparto agrario, la Comisión Local Agraria del Estado de Puebla revisó el expediente de dotación de ejidos a petición de los vecinos del pueblo de Oriental, del Distrito de San Juan de los Llanos, la Comisión Local Agraria mencionó que los vecinos de Oriental, fundados y retomando la Ley del 6 de Enero de 1915, los residentes solicitaron dotación de ejidos debido a que carecían de la tierra indispensable para atender sus necesidades, acompañando para el efecto los documentos respectivos así como justificando la categoría política que les daba el Decreto de fundación del 19 de Septiembre de 1917, expedido por el Gobierno del Estado[581].

La Comisión Local Agraria analizó los argumentos y todos los trámites que presentaron los ejidatarios de Oriental para justificar la necesidad del reparto agrario, retomando las leyes agrarias vigentes, resultó que: 300 hogares, aproximadamente 2,000 habitantes, forman el pueblo y carecen de tierras para sembrar, debido a que únicamente cuentan con el fundo legal del pueblo que casi estaba ocupado por el caserío de los residentes, además de que día a día va en aumento el índice demográfico, y que la superficie restante es insuficiente para efectuar actividades agrícolas[582].

Posteriormente, la Comisión Local Agraria conformó el expediente y el 10 de abril de 1922 se turnó al vocal respectivo y habiendo éste propuesto dictamen favorable para el pueblo de

[581] "Comisión Local Agraria del Estado de Puebla", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 22 de Junio de 1922.
[582] *Ibídem.*

Oriental, procedieron a designar la finca afectable para la dotación, siendo la Hacienda Virreyes, como la más cercana al ejido de Oriental[583] y la única afectable.

La Comisión Local Agraria contabilizó un número de 213 individuos, entre jefes de familia y mayores de 18 años, descontando en el padrón general a todos aquellos que se dedicaran a otra profesión, debido a que la dotación iba encaminada a los trabajadores del campo, es decir agricultores como único oficio, por lo cual estos agricultores, por carecer de las tierras necesarias tenían que recurrir a la Hacienda Virreyes[584] trabajando como medieros[585] o aparceros[586]. Los argumentos propuestos por los ejidatarios fueron corroborados con el testimonio y alegaciones de la propietaria de la hacienda, Ramona Caso Casulo, presentados ante la Comisión Local Agraria.

La Comisión Local Agraria retomó el artículo 3 de la Ley Agraria del 6 de Enero de 1915, el artículo 27 de la Constitución Mexicana y los relativos del Reglamento Agrario vigente, así como diversas constancias que se agregaron al expediente, dando como resultado que procede la dotación de ejidos que solicitó la comunidad de Oriental[587].

La Comisión Local Agraria, mencionó que con lo que respecta a la concesión del amparo en Primera Instancia, a favor de la propietaria, Ramona Caso Casulo, de la hacienda Virreyes, contra los decretos que erigieron a la categoría de pueblo a la comunidad de Oriental, no puede ser obstáculo para la dotación, desde el momento en que la Suprema Corte de Justicia de la Nación, no ha resuelto aún, la revisión que en tiempo oportuno interpuso el Gobierno del Estado de Puebla y la Legislatura Local, por lo cual si en dado caso la Suprema Corte confirmaba el fallo nuevamente en favor de la familia Rivero Caso,

---

[583] *Ibídem*.

[584] *Ibídem*.

[585]La mediería es un contrato agrícola de asociación en el cual el propietario de tierras (llamado concedente) aporta una finca rural y un agricultor (llamado mediero) aporta su trabajo y herramientas, se dividen, generalmente en partes iguales, el producto y las utilidades de la finca trabajada. La dirección de la finca rural generalmente corresponde al concedente.
*"*Mediería*"*. *Enciclopedia jurídica*. Acceso el 25 de Agosto de 2020, http://www.enciclopedia-juridica.com/d/medier%C3%ADa/medier%C3%ADa.htm

[586]El contrato de aparcería, es aquel contrato de tipo asociativo por el cual el propietario (cedente aparcero, arrendatario, enfiteuta) de una finca rústica encarga a una persona física (cesionario aparcero o simplemente, aparcero) la explotación agrícola de dicha finca a cambio de un porcentaje en los resultados.
*"*Aparcería*"*. *Enciclopedia jurídica*. Acceso el 25 de Agosto de 2020, http://www.enciclopedia-juridica.com/d/aparcer%C3%ADa/aparcer%C3%ADa.htm ADa

[587] "Comisión Local Agraria del Estado de Puebla", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 22 de Junio de 1922.

no sería suficiente para no conceder a Oriental la dotación que ha solicitado debido a que está amparado y retomando la fracción VII del artículo 27 de la Constitución Mexicana, que puntualiza y ordena, que en ningún caso deje de asignarle a todos aquellos núcleos de población, la tierra necesaria para su subsistencia y desarrollo, tomando en cuenta la legislatura agraria vigente[588], emitido el 10 de abril de 1922.

Para el 17 de Junio de 1922, la Comisión Local Agraria dio el resolutivo definitivo con respecto a la dotación de tierras para el ejido de Oriental, aprobando la dotación agraria a la comunidad, otorgando una dotación de 1,278 hectáreas de tierra, que se tomaron de la hacienda de Virreyes, como la única colindante y afectable, en la forma en que indique el plano que aprobará la Comisión Local Agraria, entregándose el informe final el 20 de junio de 1922[589].

En el *Padrón General de Dotación de 1922* de Oriental, se encuentran dos secciones de ejidatarios, se desconoce si en este padrón se tomaron en cuenta las cuatro secciones que conformaban al pueblo de Oriental, sin embargo existen dos datos diferentes a lo estipulado en el *Periódico Oficial del Estado de Puebla:* el primero es sobre el número de ejidatarios que iban a recibir dotación, el *Periódico Oficial del Estado de Puebla* menciona que iban a ser 213 ejidatarios, entre jefes de familia y personas mayores de 18 años que se dedicaran al campo y que tenían derecho a recibir dotación; sin embargo en el *Padrón General de Dotación de 1922* entre las dos secciones se tienen anotados 368 ejidatarios, es decir, se contabilizaron a 155 ejidatarios más que recibieron dotación.

La siguiente discrepancia es sobre el número total de hectáreas, mientras que el *Periódico Oficial del Estado de Puebla* publicó el fallo de la Comisión Local Agraria, la cual argumentó que la afectación a la Hacienda Virreyes iba a ser de 1,278 hectáreas de tierra; en el *Padrón General de Dotación de 1922*[590] se registró una cifra diferente, dando como

---

[588] Como ya mencionamos el fundamento legal fueron los artículos 3, 7 y 8 de la Ley Agraria del 6 de Enero de 1915, el artículo 27 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos fracción I y VII, así como los artículos 9, 10, 12, 23 y demás relativos del Reglamento Agrario.
"Comisión Local Agraria del Estado de Puebla", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 22 de Junio de 1922.

[589] "Comisión Local Agraria del Estado de Puebla", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 22 de Junio de 1922.

[590] Para conocer el nombre de los ejidatarios e identificar las hectáreas que les otorgaron a cada uno en dotación, consultar el *Padrón General de Dotación de 1922* en la parte final de este apartado.

resultado de la primera sección 769.60 hectáreas y de la segunda sección 930.75 hectáreas, resultando un total de 1,700.35, es decir se fraccionó demás 422.35 hectáreas para dotar a los 155 ejidatarios que habían sido acreedores a su dotación. La Hacienda Virreyes contaba con 5,659 hectáreas, 82 aras y 90 sentaras, según el plano topográfico de la Hacienda Virreyes de Don Ignacio Rivero[591]. (Ver Plano Topográfico de la Hacienda Virreyes de Don Ignacio Rivero al final del apartado).

En el *Padrón General de Dotación de 1922* se tiene constancia de los 368 ejidatarios, jefes de familia y mayores de 18 años, 41 fueron mujeres y 327 hombres: Las tierras dotadas se encontraban en la periferia del poblado de Oriental, por tanto los pobladores que recibieron dotación tenían su predio en la comunidad, más las hectáreas de la dotación en la periferia. Entre las hectáreas que se dotaron a cada ejidatario fueron desde 0.50, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12[592].

De la anterior información se desprende que muchos de los primeros pobladores de Oriental, fueron ferrocarrileros y, al mismo tiempo, pequeños agricultores; está dualidad fue bastante importante para conformar la vida cotidiana de Oriental, que en el ámbito privado de la cotidianidad familiar, los pobladores organizaron su jornada diaria para convivir con su familia, trabajar dentro del ferrocarril y su trabajo en la parcela.

La citada Leticia Gamboa describe un comportamiento similar en su texto *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*, los trabajadores de la industria textil de Atlixco, emigran de diversos lugares de origen y se asientan en la zona industrial de Atlixco, una zona que contaba con diversas fábricas donde estos pobladores se integraron al ámbito textil, durante la época del Porfiriato[593].

Con la Revolución Mexicana se buscaron otras condiciones sociales que solicitaban los obreros y campesinos, el proletariado mexicano que fue explotado por los terratenientes, inversionistas y empresarios nacionales y extranjeros durante el Porfiriato, despertaba y

[591]"Plano topográfico perteneciente a Don Ignacio Rivero". *ExHacienda San Antonio Virreyes. Facebook.* Acceso el 26 de agosto de 2020, https://www.facebook.com/HdaSanAntonioVirreyes/photos/a.1135227349991536/1153301031517501/
[592]Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos 1920-1930*. Expediente: *Padrón de Ejidatarios 1922.* Fojas: 6.
[593]Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles…, op. cit.,* p. 18

asimilaba los postulados sociales que buscaban condiciones laborales mejores y mejorar la calidad de vida de "Los de Abajo". La contienda armada devolvió o llevó a la mayoría de esos trabajadores a las labores del campo, además por sus ideales eminentemente agraristas la Revolución avivó o infundió en ellos el anhelo de un pedazo propio de tierra[594].

Estos mismos "anhelos" de poseer un pedazo propio de tierra, motivaron a los trabajadores del ferrocarril de Oriental, así como a los demás pobladores, para solicitar a los gobiernos revolucionarios que los dotaran de tierras y se constituyeran en un ejido, a pesar de que en la reglamentación agraria, como precisa el *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, estipulaba que sólo campesinos podían solicitar dotación particular de tierras, sin embargo los ferrocarrileros de igual forma que los textileros, se convirtieron en una clase obrera "inacabada": semi-obrera y semi-campesina[595]. Ferrocarrileros-agricultores, e incluso, comerciantes fue como se fue construyendo la sociedad dinámica de Oriental, dinamismo que pervive hasta la actualidad, con la herencia cultural ferroviaria y la nueva dinámica social de Oriental.

[594] *Ibídem.* p. 18.
[595] *Ibídem.* p. 18.

Imágenes

Hacienda San Antonio Virreyes[596]



Hacienda San Antonio Virreyes[597]



[596]"Hacienda San Antonio Virreyes". *ExHacienda San Antonio Virreyes. Facebook.* Consultado el 26 de agosto de 2020, https://www.facebook.com/HdaSanAntonioVirreyes/photos/a.1135227349991536/1138182413029363

[597]"Hacienda San Antonio Virreyes". *ExHacienda San Antonio Virreyes. Facebook.* Consultado el 26 de agosto de 2020, https://www.facebook.com/HdaSanAntonioVirreyes/photos/a.1135227349991536/1427707340743534

Matías Rivero Cajica (1863-1907)[598] y Ramona Caso Casulo (1866-1957)[599]





Antonio Pérez González de Castilla (1884-1936)[600] y Dolores Rivero Caso (1892-1970)[601]





[598] "Matías Rivero Cajica". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=matias&n=rivero+cajica

[599]"Ramona Caso Casulo". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=ramona&n=caso+casulo

[600] "José Antonio Pérez González de Castilla". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Acceso el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=jose+antonio&n=perez+gonzalez+de+castilla

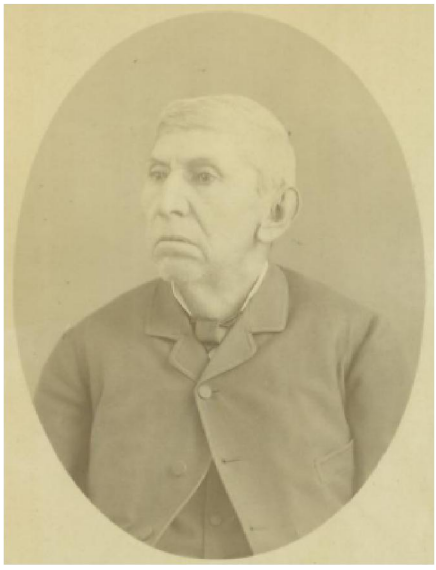
[601]"Dolores Rivero Caso". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=maria+dolores&n=rivero+caso

Bernardo Caso Gutiérrez (1820-1891)[602] e Isabel Casulo Barranco (1830-1896)[603]





Ignacio Rivero Moctezuma (1815-¿?)[604] y María de la Merced Cajica López (1844-¿?)[605]





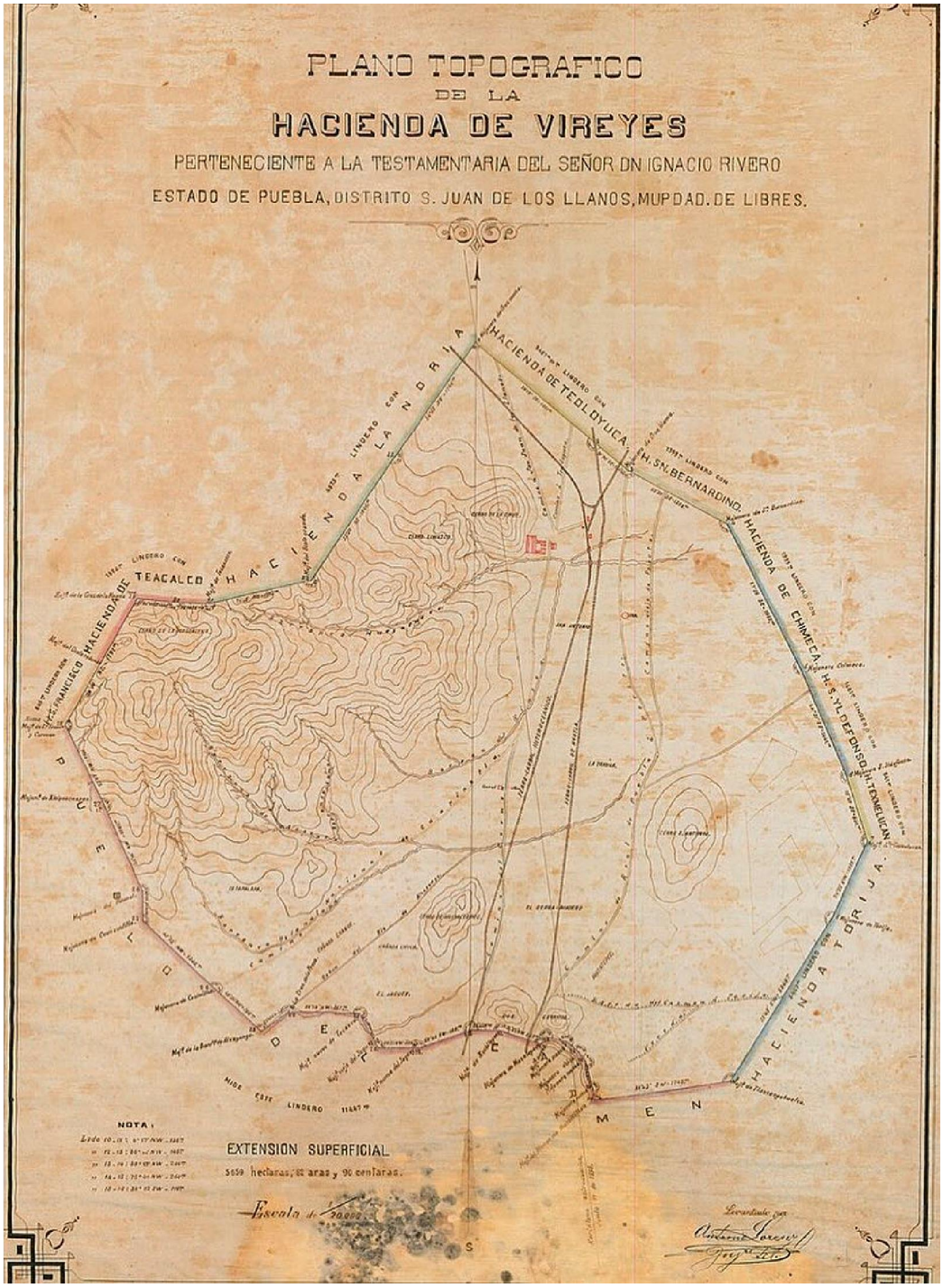
[602]"Bernardo Caso Gutiérrez". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=bernardo&n=caso+gutierrez

[603]"Isabel Casulo Barranco". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=isabel&n=casulo+barranco

[604] Primeros propietarios de la hacienda Virreyes Familia Rivero Cajica "Ignacio Rivero Moctezuma". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=ignacio&n=rivero+moctezuma

[605]"María de la Merced Cajica López". *Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM. Geneanet.* Consultado el 30 de junio de 2020, https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es&pz=mauricio&nz=olivares+mendez&p=maria+de+la+merced&n=cajica+lopez

Plano Topográfico de la Hacienda Virreyes de Don Ignacio Rivero[606]



[606]La Hacienda Virreyes contaba con 5,659 hectáreas, 82 aras y 90 sentaras. Dentro de este plano se incluyeron las haciendas colindantes como Teoloyuca, San Bernardino, Chimeca, Texmelucan, Torija, San Idelfonso, San Francisco Teacalco y La Noria y el pueblo del Carmen.
"Plano topográfico perteneciente a Don Ignacio Rivero". *ExHacienda San Antonio Virreyes. Facebook.* Consultado el 26 de agosto de 2020, https://www.facebook.com/HdaSanAntonioVirreyes/photos/a.1135227349991536/1153301031517501/

Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental[607]

Cuadro #1

Número	Nombre	Profesión
1	Prócoro Téllez	Peón de Vía
2	José María Gonzales	Cargador
3	Casimiro Gonzales	Velador de la Estación
4	Mariano Reyes	Carnicero
5	Juan Vega	Cargador Ambulante
6	Conrado Sánchez	Ayudante reparador de carros
7	Silvestre Sánchez	Ayudante del Proveedor
8	Ocotlán Castillo	Lavandera del Hotel
9	Antonio Sánchez	Ayudante del Proveedor
10	Lauro Sandoval	Peón de Vía
11	Antonio Hernández	Peón de Vía
12	Juana Aguayo	Viuda
13	Carlos Vázquez	Limpiador del Taller
14	Jesús Martínez	Peón de Vía
15	Sabino Camacho	Peón de Vía
16	Antonio Vázquez	Cargador de la Estación
17	Sebastián Reyes	Cargador de la Estación
18	Rómulo Reyes	Despachador de Grasa en el Taller
19	Luis Silva	Antes ayudante del Proveedor
20	Roberto H. Hernández	Antes empleado en el correo
21	Lázaro López	Peón de Vía
22	Ramón Sánchez	Cargador de la Estación
23	Soledad López	Molendera
24	Casimiro Loaiza	Antes reparador de coches
25	Gabino Calderón	Sastre
26	Luis Martínez	Ayudante del Proveedor
27	Cándido Ortega	Reparador de carros
28	Felipe Vargas	Fogonero de patio
29	Félix Ramírez	Ayudante mecánico
30	Plácido Ramírez	Ayudante mecánico

[607] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1920-1930. Expediente: Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental. Foja: 1.

Cuadro #2[608]

Número	Nombre	Profesión
31	Alberto León	Peluquero
32	Celerino Martínez	Reparador de carros
33	Camila C. v. de Palomino	Fonda
34	Vicente Vázquez	Comerciante
35	Juan Hernández	Albañil de la Compañía
36	Juan Sosa	Garrotero
37	**Alejandro Villegas García**	Reparador de carros
38	Lázaro Camacho	Carnicero
39	Cruz Montiel	Carnicero
40	Margarito Reyes	Reparador de carros
41	Gilberto Ojeda	Pulquería
42	Jesús Chávez	Zapatero
43	**Alejandrina Villegas Salazar**	Comerciante
44	Ricardo López	Maquinista de patio
45	Pablo Romero	Ayudante Pallero
46	Jesús Sandoval	Pulquería
47	Filomeno Rodríguez	Garrotero, Tren de Teziutlán
48	Julio Contreras	Pulquería
49	Norberto Chávez	Arenero de la compañía
50	Melitón Parra	Garrotero de patio
51	Marcos López	Proveedor
52	Moisés Segestre	Garrotero de patio
53	Mauro Calderón	Maquinista de patio
54	Antonio Ramos	Garrotero, Tren de Teziutlán
55	Sofía Reyes	Directora de la Escuela
56	Antonio Navarro	Jefe de patio de noche
57	Rosendo Vélez	Garrotero de patio
58	Francisco Martínez	Pulquería
59	Mariano Castillo	Telegrafista
60	José Fernández	Checador de carros
61	Abraham Carmona	Comerciante
62	Ángel Aguilar	Doctor
63	José Martínez	Pulquería
64	Ilegible	Ilegible

[608] *Ibídem*., Foja: 1.

Padrón de Ejidatarios 1922[609]

Cuadro #1

Primera Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
1	Julia Viñas	0
2	Isabel León	1.5
3	Marcos Pavón	2
4	Margarita Carmona	1
5	Demecio Carmona	1
6	María Quintero	3
7	Eleuterio Viñas	6
8	Bernardo Martínez	5
9	Bulmaro Alcázar	6
10	Federico Hernández	3.5
11	Nieves Pineda	2.75
12	Ignacio Gómez	2.75
13	Teodora Huerta	6.5
14	Juan Salazar	8
15	Julián Hernández	1.5
16	Antonio Gala	1.75
17	Antonio Gasca	2
18	Juan Bautista	3.5
19	José Morales	5
20	Demetrio Miranda	5
21	Ernesto Galindo	8
22	Arnulfo Benítez	7
23	Alfonso Carreón Lozada	1.6
24	Epigmenio Romero	10
25	Julia García	8
26	Tomas Domínguez	6.5
27	Adrián Sánchez	1
28	Delfino García	7
29	Ricardo López	4
30	Benito López	5

[609] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1920-1930. Expediente: Padrón de Ejidatarios 1922, Primera Sección. Foja: 1.

Cuadro #2[610]

Primera Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
31	Dolores Trinidad	2
32	Carlos Antonio	3.5
33	José Castro	5
34	Manuel Ramírez	3
35	Severa Gala	1
36	Otilio Arroyo	4
37	Refugio Fernández	4
38	Porfirio Vega	3
39	Ezequiel Bermejo	3
40	Esteban Méndez	1.5
41	Nicandro de Jesús	3.75
42	Juan Encarnación	8
43	Adolfo de Jesús	2
44	Margarito Flores	3
45	Juan Reyes	2
46	Esteban Aguilar	8
47	Trinidad Aguilar	4
48	Rafael Aguilar	4
49	Eduardo Aguilar	4
50	Vicenta Vázquez	6
51	Margarito Hernández	3
52	Teófilo Rodríguez	8
53	José Rodríguez	7
54	Luz Martínez	8
55	Miguel Arcos	6
56	Gregorio Nicolás	6
57	Pedro Cerón	8
58	José Cerón	9
59	David Loaiza	8
60	Francisco de Ambrosio	8
61	Morales	8
62		6.5
63		

[610] *Ibídem*., Foja: 1.

Cuadro #3[611]

	Primera Sección	Página 2
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
64	Felicitos Varona	4
65	Francisco Luna	2
66	Rosendo Valdez	2
67	Crecencia Sánchez	2
68	Florencio Vázquez	2
69	Juan Ortiz	2
70	Benita Rugerio	2.5
71	Manuel Esquivel	6
72	Francisco Morales	3
73	Felipe Morales	8
74	Margarito Morales	8
75	Irineo Castillo	5
76	José María Miranda	4
77	Gonzalo Hernández	9
78	Abundio Camacho	2
79	Petra Morales	4.5
80	Sostenes Natividad	6
81	José Hernández Días	7
82	Pedro Báez	4
83	Antonio Hernández	2
84	Felipe Moratilla	8
85	Martín Valadez	7
86	Juan Rodríguez	9
87	Bernardino Rodríguez	6
88	Joaquín Hernández	8
89	Petra Salazar	5.5
90	Teófilo Salazar	11
91	Fidel Salazar	8.5
92	Gustavo Salazar	6
93	María Calderón	2
94	Indalecio Encarnación	5
95	Francisco Justo	3
96	Enrique Calva	8

[611] *Ibídem*., Foja: 2.

Cuadro #4[612]

Primera Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
97	José Calva	7
98	Gudelio Bretón	8
99	Rubén Bretón	8
100	Isaac Bretón	8
101	Gabino Rodríguez	8
102	Serafín Rodríguez	12
103	Juan Fuentes V.	5
104	Guadalupe Ángeles	4
105	Aurelio Sánchez	3.5
106	Enrique Carreón	3
107	Margarito Villanueva	8
108	Pedro Procopio	3
109	Toribio Aguirre	3
110	Esther Suarez	3
111	Margarito Miranda	2
112	Bonifacio Morales	4
113	Lucia Cosme	2
114	Luis Pérez Cruz	5
115	Rosa Martínez	3
116	Francisco Martínez	7
117	Manuel Rodríguez	3
118	David Huerta	1.5
119	Dolores Gómez	6
120	Jesús Esquivel	5
121	Juan Rodríguez	1
122	Gerardo Alcázar	3
123	Manuel Hernández	4
124	Agustín Cortés	2
125	José Gómez Castillo	5
126	Luis Reyes	4
127	Jesús Hernández	4
128	Filiberto Vidales	2
129	Gonzales	4
130	Romero	3

[612] *Ibídem*., Foja: 2.

Cuadro #5[613]

Primera Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
131	Máximo Encarnación	4
132	Julia Briones	4
133	Enrique Rodríguez	6
134	Refugio Benítez	4
135	Vega	12
136	Carlos Moratilla	0.5
137	Ernesto Valdez	12
138	Serafín Villanueva	5
139	Carmen López	1
140	Rutilo Loaiza	2
141	Gregorio Ortega	3.5
142	Joaquín Hernández	10
143	Miguel Romero	8
144	Adolfo Hernández	6
145	Emigdio Cervantes	8
146	Miguel Carreón	4
147	Félix de Jesús	3
148	Eustaquio Hernández	1
149	Jaime Ramírez	10
150	Máximo Alvino	2

[613] *Ibídem*., Foja: 3.

Cuadro #6[614]

Primera Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
151	Daniel Moratilla	1
152	Emigdio León Morales	2
153	Rafael Martínez	1
154	Marina Camacho	1
155	José Flores	7
156	Bonifacio Méndez	4
157	Migue Hernández	1.5
158	Pedro Hernández	2
159	Aurelio Loaiza	2
160	Pedro Justo	4
161	Ricardo Morales	4
162	Roberto Villanueva	0.5
163	Manuel Romero	8
164	Miguel Martínez	1
165	Agustín de Jesús	3
166	Emiliano Hernández	1
167	Nicanor Moratilla	4

[614] *Ibídem*., Foja: 3.

Cuadro #7[615]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
1	Gabino Escutia	5
2	Juan R. Martínez	6.75
3	Marcial Sánchez	4
4	Luis Moratilla	8
5	Francisco Moratilla	9
6	Abraham Moratilla	8
7	Eustolia Ascensión	3
8	Ignacio Pérez	8
9	Luis Moneada	6
10	Anastasio Moneada	2
11	Teodoro Moratilla	7.5
12	Ricardo Moratilla	6.75
13	Carmen Moneada	2
14	Francisco Benítez	5
15	Ángela Vázquez	5
16	Francisco Zenón	5
17	Fidel Rodríguez	3
18	Antonio Zenón	3
19	Julián Vargas	5
20	Antonio Vargas	1.75
21	Juan Vargas	2
22	Delfino Moratilla	5
23	Genaro Ávila	2
24	Genaro Ávila Jr.	3
25	Eulalia Pérez	5
26	Gregorio Moratilla	3
27	Facundo de Jesús	4.5
28	Canuto Galicia	3
29	Joaquín Benítez	10
30	Francisco Morales	2

[615] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Documentos 1920-1930. Expediente: Padrón de Ejidatarios 1922, Segunda Sección. Foja: 1.

Cuadro #8[616]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
31	Teófilo de Jesús	2
32	Filomena Rodríguez	4
33	Martín Romero	6
34	Ubaldo Aguilar	4
35	Paula Espinoza	2
36	Inocencio Espinoza	11
37	Gregorio Espinoza	2
38	Magdaleno Montes	2
39	Emilio Morales	6
40	Victorio Moneada	2
41	Baldomero Cortés	8
42	Francisco Cortés	4
43	Guillermo Cortés	4
44	Estanislao Ascensión	7.5
45	Félix Miranda	2
46	Antonio Camacho	8
47	Justo de los Santos	2
48	Esteban Ascensión	2
49	Juan M. Gonzales	3
50	Emedard Gonzales	3
51	Victoriano Hernández	8
52	Rafael Hernández	8
53	Domingo Hernández	8
54	Juan Hernández	6
55	Antonio Calderón	2
56	Condido Sánchez	6
57	Juan Merino	6
58	Francisco Ascensión	4
59	Pedro Merino	7
60	José de Jesús Calderón	3
61	Herminio Camacho	4
62	Lorenzo Espinoza	7.5
63	Martín Espinoza	4
64	Manuel Huerta	7

[616] *Ibídem*., Foja: 1.

Cuadro #9[617]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
65	Delfino Huerta	7
66	Ramón Huerta	6
67	Norberto Fuentes	5
68	Huerta	7.5
69	Juan Moratilla	6
70	José García	2
71	Aurelia Cortés	2
72	Carlos Hernández	2
73	Aurelia Carmona	7
74	Amador Carmona	3
75	Isidro Carmona	1.5
76	Albertano Carmona	4.75
77	Manuel C. Vázquez	6
78	Asención Benítez	5.75
79	Federico Carmona	4.5
80	Carolina Fernández	4
81	Donato Fernández	5
82	Cleofás Fernández	5
83	Bartolo Fernández	4.25
84	Antonio Martínez	2
85	Catarino Martínez	3
86	Taide Fuentes	5
87	Vicente Hernández	8
88	Margarito Justo	10
89	Altagracia Báez	2
90	Rafaela Espinoza	3
91	Juan Espíritu	5.5
92	Antonio Calderón	1
93	Rafael Calderón	5
94	Juan Castillo	6.5
95	Enrique Gonzales	3.5
96	Anastasio Nolasco	8
97	Juan Guaneros	8
98	Rosenda Gonzales	3

[617] *Ibídem*., Foja: 1.

Cuadro #10[618]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
99	Gumercindo Gonzales	3
100	Severo Gonzales	4
101	Fidel Pérez	8
102	Francisco Guadalupe	8
103	Alejandro Camacho	4
104	Gregorio Camacho	5
105	Luis Espíritu	2
106	Emilio Moneada	6.5
107	Alejandro Reyes	2
108	Francisco Espinoza	3
109	Simón Martínez	5.5
110	Ignacio Ortiz	2.75
111	Luis Limón	3
112	Rafael Vázquez	3
113	Amparo Limón	8
114	Germán Caballero	1
115	Modesto Ortiz	2.25
116	Dolores Vázquez	3
117	Francisco Martínez R.	8
118	María Martínez	2.5
119	Otilio de los Santos	2
120	Margarito Martínez	8
121	Félix Martínez	2
122	Raymundo Martínez	5
123	Mercedes Navarro	1.75
124	Pedro Fernández	3
125	Francisco Rodríguez	4
126	Laureano Rodríguez	3.5
127	Antonio Rodríguez	4
128	Maclovio de los Santos	5.25
129	Bernardo Reyes	4
130	Carlota Espinoza	4

[618] *Ibídem*., Foja: 2.

Cuadro #11[619]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
131	Sotero Cruz	7
132	Francisco Gutiérrez	4
133	Margarito Gutiérrez	4
134	Graciano Gutiérrez	4
135	Cornelio Rodríguez	6
136	Elodia Hernández	4
137	Gustavo Cadena	6
138	José Reyes	6.75
139	Gilberto Camacho	1.25
140	Juan Hernández	1
141	Tranquilino Luna	5
142	Carmen Muñoz	8.25
143	Martín Hernández	6
144	Manuel Camacho	7
145	Felipe Segura	2
146	Francisco Segura	2
147	Modesto Guerrera	6
148	Pedro Pablo	2
149	Inés Espina	3
150	Pedro Flores	4
151	Julián Reyes	1
152	Carlos Guerra	6
153	Pascasio Luna	4
154	Joaquín Muñoz	10
155	Micaela Hernández	3
156	Crescencio Méndez	3
157	Lucio Flores	0.5
158	Porfirio Morales	8
159	Pedro Morales	4
160	Laureano Morales	4

[619] *Ibídem*., Foja: 2.

Cuadro #12[620]

Segunda Sección		
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
161	Leopoldo Aguilar	3.5
162	Carmen Hernández	3
163	Faustino López	4
164	Ocotlán Castillo	5
165	Ramos Cadena	3
166	Odilón Flores	6
167	Gerónimo Cadena	4
168	Natividad Carmona	4
169	Nicolás López	7.75
170	Juventino Mejía	5.25
171	Dionicio Sánchez	3
172	Adolfo Europa	5
173	Antonio Morales	8
174	Nazario Morales	6
175	Raymundo muñoz	6
176	Pánfilo Díaz	2
177	Candelario Pérez	2
178	José Martínez	3
179	Victoriano Moneada	4
180	Juan Hernández	7
181	Mauricio Morales	8
182	Rodolfo Morales	8
183	Guadalupe Notario	4
184	Pedro Morales Quiroz	4
185	Andrés Osorio	3.5
186	Bernardo Rodríguez	4
187	Juan Camacho	5.5
188	Ricardo Morales	7
189	Luis Morales	6.5
190	Daniel Morales	7.5

[620] *Ibídem*., Foja: 3.

Cuadro #13[621]

	Segunda Sección	Página 3
Número	**Nombre**	**Hectáreas**
191	Elena Luna	8
192	Josefa Palafox	1
193	Genaro Nolasco Palafox	3
194	**Alejandro Villegas García**	8
195	Silvestre Sánchez	2
196	Casimiro Gonzales	10
197	Silvestre Gonzales	7.5
198	Manuel Camacho	4
199	Alejandro Rojas	6
200	María C. Domínguez	2.5
201	Aurelio Hernández	1

[621] *Ibídem*., Foja: 3.

IV 2. Los servicios básicos (agua, luz y salud), la construcción del parque y la Iglesia.

En el decreto de elevación a pueblo, la Estación del Ferrocarril de Oriental de 29 de Septiembre de 1917, se puntualizaba que la nueva comunidad de Oriental tenía los servicios básicos necesarios que garantizaban una adecuada calidad de vida a los colonos migrantes que estaban llegando a vivir a la comunidad. Sin embargo, en los primeros años de su fundación 1917-1930 Oriental no contaba con una infraestructura de servicios públicos que garantizara su subsistencia, gracias a la Estación del Ferrocarril Oriental que tenía todos esos servicios la comunidad pudo prosperar y sobrellevar los malestares del tiempo y la época de los años 20.

Partimos del cuestionamiento: ¿cómo se conformó la vida económica de Oriental?, debido a que sin recursos no pudo haber prosperidad para que las personas solventaran de inmediato para satisfacer sus necesidades básicas. El principal medio laboral donde se integraron los migrantes fue como ferrocarrileros, los cuales ganaban en ese tiempo como 30 pesos diarios, mientras que en otros trabajos pagaban 20 y 15 pesos, los ferrocarrileros ganaban como $700.00 mensuales. Como bien recuerda el ferrocarrilero Fidel Ríos aquella convivencia cuando había día de pago:

> Los días de pago que eran los días 5 y 20 de cada mes, nos reuníamos muchos compañeros y aprovechábamos para convivir, hablábamos del trabajo y otros temas. El "pagador" nos pagaba en una ventanilla de la estación, llegaba a las 9 de la mañana y empezábamos a rayar, solíamos esperarnos para platicar y convivir[622].

La mayoría de los testimonios de los ferrocarrileros mencionan que los días de pago eran fiesta en el pueblo, debido a que tenían la posibilidad económica de pagar los servicios básicos y dar ciertos gustos a la familia. Además, gracias a ese salario pudieron mantener a sus familias, destacando que el ferrocarril era la base económica de Oriental.

Gracias al ferrocarril los trabajadores tenían un sueldo y un predio en el fundo legal del pueblo para edificar su residencia, además la Revolución Mexicana les había otorgado tierras tanto a ferrocarrileros como campesinos. En un inicio el ferrocarril proveía los

[622] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.*, p. 96.

principales servicios de la comunidad, así como el traslado, de una manera rápida y eficiente, de los materiales necesarios para los comercios y las parcelas.

A partir de la industria ferroviaria en Oriental fueron surgiendo comercios que se beneficiaban con el traslado de sus mercancías e insumos por los caminos de hierro, como es el caso del agricultor Juventino Rodríguez que traía semillas, materiales e, incluso, animales desde el norte del país y los comerciaba con los colonos del pueblo. De esta forma el comercio en Oriental fue prosperando de manera significativa.

A partir de 1922 encontramos los siguientes comercios: tres carnicerías, tres comercios, una fonda, una peluquería, una sastrería y un zapatero, para entonces tenían una escuela y un médico local[623]. Podemos inferir que la prosperidad de la comunidad iba en aumento, debido a que en 1922 tenía escasos cinco años de haber sido elevado como pueblo y ya contaba con diversos comercios, una escuela y un médico que atendiera las necesidades de la comunidad.

Para la década de los años 30 la población de Oriental había ascendido, ―de aquellas primeras trescientas familias aproximadamente 1,500 habitantes―, eran ya 4,500 habitantes, muchos de ellos trabajadores del ferrocarril, los demás campesinos y comerciantes. Según los registros aparecen otros comercios y son los siguientes: tres panaderías, una sastrería, una zapatería y dos molinos[624].

Como la economía local iba acrecentándose, las contribuciones no se hicieron esperar, con la finalidad de apoyar a la administración local con los proyectos municipales en beneficio de la comunidad, como fue el caso del panteón, el parque 15 de septiembre y la celebración de las fiestas patrias.

Para fortalecer la construcción del panteón los colonos hicieron donaciones, de: $6, $10, $15 y $18 pesos, con la finalidad de construir la barda que rodearía el camposanto, así como también la reja de la entrada principal. Los donativos se efectuaron en la Tesorería

[623] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Fojas: 1.
[624] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Gobierno 1929-1935*. Expediente: *Pequeñas Industrias de Oriental.* Fojas: 1.

Municipal y, posteriormente el Presidente Miguel Gutiérrez y Gregorio Soto se encargaron de comprar el material para que el camposanto estuviera listo en lo que el trámite avanzaba.

Para la celebración de las fiestas patrias las contribuciones se efectuaron a través de la Tesorería Municipal, pequeños donativos de: $4, $6, $8 y $10 que iban a depositarse al ramo de las fiestas patrias, el dinero recaudado estaba destinado para la compra de adornos alusivos a los héroes de la independencia. También se aceptaban donaciones de materiales y adornos, muchas de las donaciones fueron hechas por las haciendas y ranchos circunvecinos[625].

La construcción del parque 15 de septiembre se llevó a cabo en el año 1920[626], gracias a las donaciones que realizó la comunidad y las haciendas circunvecinas a la Tesorería Municipal, la Junta de mejoramiento local pudo realizar la obra. Trece años después, en el año de 1933, se llevó a cabo la construcción del quiosco, de igual forma su construcción fue gracias a los donativos, los cuales dieron la suma total de $288, la cantidad recaudada fue invertida en su totalidad para la construcción del quiosco. En el año de 1932 se inició la construcción de la iglesia de Cristo Rey, y fue en el año de 1959 cuando el presidente municipal José Cerón Andrade inauguró dos parques: el "29 de Octubre" y "16 de noviembre"[627].

Además de las contribuciones para las necesidades de la comunidad, la comunidad se organizó para obtener los servicios básicos como agua y luz a través del ferrocarril, posteriormente el gobierno local se vinculó con la administración estatal y federal para proveer los servicios, sin embargo se enfatiza que al inicio fue el ferrocarril quien dio estos servicios a la comunidad.

El agua potable es el principal servicio con los que pobladores deben de contar para poder desarrollarse, es por ello que las ciudades siempre están asentadas en la periferia de ríos o largos con la finalidad de ocuparla para los cultivos y la industria. La ciudad de Puebla, conocida en la época novohispana como la ciudad de los Ángeles, fue construida entre ríos,

[625] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Gobierno 1929-1935*. Expediente: *Fiestas patrias 1932.* Fojas: 1.
[626] "Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html
[627] "Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

lo mismo que muchas ciudades novohispanas, lo que trajo como consecuencia el crecimiento urbano y demográfico de aquellas ciudades

Muchos pueblos que no contaban con ríos, lagos o acequias cercanas que les proveyeran el recurso vital para la subsistencia y el desarrollo, el único medio natural por el que podían juntar agua era de la lluvia, sin embargo siempre es necesario un pozo o río para cultivar, dar de beber a los animales, el consumo humano y las actividades cotidianas donde era indispensable utilizar agua.

Por fortuna las "negras consentidas" fueron de gran apoyo para estas comunidades, debido a que les proveyeron agua a diversos asentamientos que se encontraban circunvecinos a las estaciones de paso, esto se debe a que a las locomotoras contaban con un tanque de agua que utilizaban durante su trayecto y muchas veces, conforme iban haciendo escalas en las estaciones de paso, las locomotoras daban de beber a los pobladores, para ejemplificar retomaremos el diálogo entre Mary López y Fernando Soler de la película *La Bestia Negra (1939)*:

> Pobladores: Agua, agua, agua, agua… por favor. Fernando Soler abre la llave del agua. Mary López: ¿Por qué vienen a tomar el agua de la máquina?, Fernando Soler: Porque el terreno por aquí es muy seco y si la negra nos les da agua no pueden lavar su ropa[628].

A través de esta representación de una película del cine de oro mexicano, podemos comprender la importancia del ferrocarril no sólo como un medio de transporte de mercancías y pasajeros donde ponderan las investigaciones cuantitativas sobre el desarrollo económico local, regional, estatal y, sobre todo nacional, sino como un invento social que benefició en muchos aspectos de la vida cotidiana, social y cultural de México proveyendo el principal recurso para la subsistencia de un asentamiento humano, el agua.

Para el caso de Oriental la comunidad se abastecía de una manera similar a lo representado por la película *La Bestia Negra (1939)*, sólo que la comunidad tenía un aspecto que benefició en mayor medida a la población que a otras comunidades. La estación de Oriental era de primera clase, no tenían que esperar a que pasaran las negras consentidas por el

[628] "La Bestia Negra (1939)". *YouTube.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=TPFOBKXCrBE&t=2979s&ab_channel=LeonardoStudios

ramal más cercano a su asentamiento, debido a que contaba con talleres y diversas locomotoras que utilizaban agua y, sobre todo, el tanque principal que abastecía a los grandes titanes de hierro, a la casa de máquina y a los propios talleres.

El tanque de agua[629] proveía de agua las máquinas de vapor, las cuales gastaban mucha agua. El ferrocarrilero Miguel Domínguez Lara recuerda cómo se proveían las casas de los colonos de agua:

> Cuando no había agua potable en Oriental se surtía del tanque de agua de la estación, el ferrocarril daba agua a todo el pueblo. Había personas que acarreaban agua para las casas, cobraban 10 centavos el viaje, en los años 50. En un palo colgaban dos botes grandes de esos donde antes vendían alcohol. Acarreaba también agua caliente, que se usaba para bañarse, de la Fija del Taller sacaba el agua caliente. De muchacho a eso me dedicaba antes de entrar al ferrocarril, me ganaba mis centavos[630].

Fue hasta la década 1970 el presidente José Cerón Andrade, en su segundo mandato, inauguró el servicio del sistema de agua potable[631]. Sin embargo, en 1930 el presidente municipal Gregorio Soto recibió una misiva de la empresa DRATELN & HOLSTE con la finalidad de conocer si en el pueblo se había constituido una Junta de Mejoras donde hubiera una sección encargada sobre los asuntos de Agua Potable, la empresa ofrecía "tubo de fierro fundido" de superior calidad procedente de Alemania, además de poner a las órdenes del cabildo local a sus ingenieros para proyectar la captura, conducción y distribución de Agua Potable procedente de manantiales, pozos, presas y ríos, además de asegurar al mismo tiempo la limpia y filtración con el fin de obtener agua perfectamente potable[632].

En los primeros años de Oriental no existía un servicio de luz pública al cual tuvieran acceso los colonos, sin embargo la Estación del Ferrocarril proveyó de este servicio desde

---

[629] En la actualidad el tanque de agua sigue en la antigua estación del Ferrocarril Oriental, como recuerdo de una época pasada, la era de oro del ferrocarril y, sobre todo, del tiempo del vapor.

[630] "La Bestia Negra (1939)". *YouTube.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=TPFOBKXCrBE&t=2979s&ab_channel=LeonardoStudios

[631] "Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

[632] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Agua Potable 1930. Expediente: DRATELN & HOLSTE 1930. Foja: 1.

la elevación de la comunidad como pueblo hasta el año de 1954, cuando el presidente Fortunato Pérez López electrificó todo el poblado[633]. Debido a que la Estación del Ferrocarril contaba con energía eléctrica en el edificio principal como en los Talleres y la Casa de Máquinas, por lo cual el ferrocarril también ayudó a que la comunidad tuviera este servicio.

El servicio de salud al que la comunidad tuvo acceso posteriormente a la elevación fue gracias al ferrocarril, debido a que la Estación de Oriental al ser una estación de primera clase contaba con un pequeño Departamento Médico de los Ferrocarriles, el cual tenía un médico a la disposición por cualquier accidente que pudiese sufrir el personal, tal como lo dicta el *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos* en los diferentes apartados que hablan sobre el servicio médico y accidentes que podrían sufrir los trabajadores y cómo proceder para una recuperación total[634].

La sanidad era un tema importante que en los años 20 era muy debatido por la comunidad científica médica, por esta razón hubo proyectos de medicina social para que las poblaciones tuvieran un médico que atendiera a la comunidad, aunado a ello el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte de medicamentos e, incluso, llegó a contar con un vagón médico donde se podían efectuar intervenciones quirúrgicas. Como es el caso del tren quirófano creado por el Dr. Guadalupe Gracia García[635]. Los cuales fueron de mucha ayuda en la época de la Revolución y permitieron instalar puestos de atención médica en puntos estratégicos.

El implemento de la salud pública, con carácter social, benefició mucho la comunidad, pero sobre todo el Departamento Médico del Ferrocarril, gracias a que Oriental contaba con un médico certificado que atendiera las enfermedades y expidiera un diagnóstico sobre los difuntos que iba teniendo la comunidad. Consultando la *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental* del año de 1920, menciona que al médico se le dio un predio que donó la estación,

---

633 *Ibídem*.

634 Secretaría de Transportes y Obra Públicas. *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Reglamento de Conservación de vías y Estructuras para los Ferrocarriles.* México, DF: Imprenta de la Oficina de Impresora de Estampilla, 1892, p. 275.

635 Rodríguez, Carlos y Vázquez, Ramón. "Los trenes hospital de la Revolución Mexicana (1912-1915)". Cirujano General Vol. 31 Núm. 1 – 2009, p. 48.

el Dr. se llamó Ángel Aguilar[636]. Posiblemente el Dr. Ángel Aguilar fue el primer médico de la comunidad.

Gracias a contar con médico en la comunidad se pudo sortear una epidemia en 1918, posiblemente gripe española o tuberculosis, ya que eran las enfermedades que azotaron los últimos años de la segunda década del SXX. Además de que en el expediente del amparo de la familia Rivero Caso el presidente municipal Francisco Martínez Gutiérrez hace referencia al azote de una epidemia, sin especificar cuál era[637].

Se desconoce si en los años veinte Oriental tuvo problemas significativos con algún otro contagio masivo, sin embargo en 1930 Oriental sufrió una epidemia de peste bubónica, por lo que el entonces gobernador de Puebla C. Leonides Andrew Almazán envió un telegrama al presidente municipal de Libres en donde le da instrucciones de que se tiene que combatir eficazmente la epidemia, lo exhorta a que debe de cumplir de manera íntegra todas las instrucciones que dicte la Secretaría de Salubridad de la capital del estado, que a su vez recibe órdenes del consejo de México a cargo del Dr. Manuel Vergara, principalmente se tenía que avisar a las autoridades pertinentes las causas para que se pudieran impartir primeros auxilios[638].

El 12 de mayo de 1930, el médico Luis B. Rosainz notificó al presidente municipal Miguel Gutiérrez sobre una epidemia de viruelas, en el lugar como el "Caño" es donde más ha cundido, el médico solicitó al presidente realizara un padrón sobre el número de niños y niñas que asisten a las escuelas oficiales y particulares para calcular la dosis del medicamento necesario; además pidió que ordene a los inspectores de sección para la formación de un padrón de niños y adultos que no han sido vacunados, para proceder a una jornada local de vacunación siguiendo con el Reglamento sobre la Aplicación de Vacunación[639].

---

[636] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Fojas: 1.
[637] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Protesta de Hacienda Virreyes sobre el panteón municipal. Foja: 1.
[638] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Salud 1930-1932. Expediente: Epidemia de peste bubónica. Foja: 1.
[639] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Salud 1930-1932. Expediente: Brote de Viruela y padrón de vacunación. Foja: 1.

Platicando con las personas descendientes de familias fundadoras, mencionan que las enfermedades estuvieron presentes en Oriental desde su fundación, sin embargo gracias al trabajo colectivo de la comunidad y al doctor pudieron sopesar esta epidemia, así como un gran contagio de varicela en el año 1942[640]. En 1979 y bajo la administración del presidente municipal Froylán Galindo Díaz se llevó a cabo la inauguración del centro de Salud "C"[641].

Como se pudo constatar, en sus inicios la comunidad gozó de los servicios básicos gracias a que el ferrocarril se los proveyó desde la elevación en 1917 hasta después de la década de los años 60-70, cuando el cabildo local impulsó la inversión en la infraestructura necesaria para el desarrollo del pueblo mejorando la calidad de vida de los colonos, incluso, en el año de 1942 cuando Oriental fue elevado a la categoría de municipio libre los servicios seguía proveyéndolos la empresa ferroviaria. Es decir, sin el ferrocarril la comunidad no hubiera gozado los principales servicios para la subsistencia, lo que hubiera traído como consecuencia un desarrollo paulatino de la comunidad o, incluso, el colapso de la población.

[640] Para verificarlo se revisó el libro de Defunciones del año 1942 del Fondo del Registro Civil, donde se encontró a más de 15 párvulos fallecidos a consecuencia de varicela.

[641] "Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020,http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

IV 3. El cabildo ferrocarrilero de Oriental

El cabildo es una institución que se encarga de la administración de las ciudades en los diferentes ámbitos en beneficio de los colonos. Para comprender la complejidad de la conformación del cabildo retomaremos lo que plantea Nicolás Mejía Pedroza en su texto *200 años de administración pública en México Tomo VII. Balance y perspectiva del desarrollo municipal*.

Mejía parte de un breve recuento histórico-institucional, el cual tiene la finalidad de encontrar las bases del actual municipio mexicano en el modelo organizativo de la comuna del imperio romano y en la organización de los centros de población derivados de la cultura romana musulmana-española[642].

El autor menciona que el concepto *municipio* se acuñó formalmente en la *Ley Julia Municipalis*, promulgada en el año 45 A.C., cuyas normas regulaban la vida de las comunidades. Del latín *Monus* o *Monare* la acepción significa carga o gravamen (impuesto). En esta ley el concepto aludía la carga pública –el sostenimiento, la conservación y el florecimiento– del centro de población que recaía en los ciudadanos, quienes estaban obligados a contribuir en la organización de tareas y a la satisfacción de necesidades de esos núcleos poblacionales[643].

Sostiene Mejía que durante su vigencia la Constitución Federal de 1857 tuvo tres reformas importantes: la incorporación de las Leyes de Reforma (25 de septiembre de 1873), la restauración del Senado (6 de noviembre de 1874) y la no reelección del Presidente, Vicepresidente y Presidente interino y sus homólogos en los Estados (28 de noviembre de 1911). Por lo que se refiere a los municipios, dicho cuerpo legal no contenía disposiciones respecto de la estructura e integración de los municipios y ayuntamientos; inclusive no hace referencia a ellos, más que en lo concerniente a las obligaciones de los mexicanos, de contribuir a los gastos públicos de su municipio; la obligación como ciudadano de inscribirse en el padrón de la municipalidad, a fin de conocer sus propiedades, profesión o

[642] Mejía, Nicolás. *200 Años* de *administración pública en México Tomo VII. Balance y perspectiva del Desarrollo Municipal*. México, DF: Instituto Nacional de Administración Pública, A.C., p. 17.
[643] Ibídem., p. 17.

trabajo; ya que dichos menesteres los consideró el constituyente como facultad de los gobiernos internos de los Estados. Por último, se hace mención en las facultades del Congreso, lo relativo a la elección popular de las autoridades municipales[644].

Enfatiza el autor que tal y como señala el Artículo 109 de la Constitución Federal de 1857: *"Los Estados adoptarán para su régimen interior la forma de gobierno representativo popular"*. Dicha disposición es el antecedente inmediato del Artículo 115 de la Constitución Política de 1917[645].

Destaca el autor que la falta de organización prevaleciente en muchas de las áreas del ámbito gubernamental llevó al país al establecimiento de un poder central fuerte: El Ejecutivo. La persona: Porfirio Díaz, quien gobernó al país casi tres décadas, de 1876 a 1880 y de 1884 a 1911, y bajo cuyo régimen la autoridad política y administrativa del país se concentró en pocas manos[646].

Enfatiza el autor que las jefaturas políticas o prefecturas, controladas por el Presidente Díaz, fueron el instrumento idóneo de la dictadura para el control político y social de autoridades y territorios, actuando en detrimento de la figura municipal, de las atribuciones de los miembros del ayuntamiento y de las responsabilidades de estos frente a la sociedad[647].

Es así que a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, la oposición a estas figuras de control político: las jefaturas y prefecturas, se explican en gran parte por los pronunciamientos y documentos realizados por los críticos e inconformes al régimen de Porfirio Díaz[648], debido a que no había sufragio efectivo y elecciones democráticas donde pudieran postularse otras personas.

[644] Ibídem., p. 35.
[645] Ibídem., p. 35.
[646] Ibídem., p. 39.
[647] Ibídem., p. 41.
[648] Ibídem., p. 41.

Agrega que estas expresiones críticas y de descontento se hicieron más notorias a principios del siglo XX. Algunas de estas expresiones demandaban la desaparición de las Jefaturas y Prefecturas y exigían el reconocimiento pleno a la institución del Municipio Libre y fortalecimiento pleno del mismo para poder cumplir el papel que éste debía jugar política y socialmente como promotor del desarrollo[649].

Para los demandantes del reconocimiento y fortalecimiento del Municipio Libre, nos puntualiza Mejía que, esta instancia era vista como[650]:

- El "primer nivel" de gobierno, el más cercano a la gente;
- El que debía prestar los servicios públicos que las personas demandaban; y
- El que debería ser motor administrativo y económico de la sociedad, ya que en su territorio se llevaban a cabo las actividades cotidianas.

Por lo tanto, la crítica y la inconformidad germinaron entre numerosos pensadores y sectores de la sociedad, de tal manera que la proposición abierta fue no sólo exigir derechos y satisfacción de las necesidades sociales, sino acabar con el régimen dictatorial. Se planteó y reclamó una institución municipal que real y eficazmente atendiera las necesidades locales, que el órgano político y administrativo denominado Ayuntamiento fuera autónomo y que defendiera el interés de la población[651].

En síntesis, se pretendía un cambio radical y se proponía un sistema de gobierno nacional que, sobre la base del respeto a la soberanía de las Entidades Federativas y la autonomía y libertad de los Ayuntamientos promocionara y proporcionara el desarrollo armónico del país, bajo un criterio de conciliación de intereses. No obstante entre la propuesta y la realidad había un abismo. Un abismo que exacerbaba y polarizaba a la población[652].

El reconocimiento y establecimiento del Municipio Libre, como base de la organización política de los gobiernos estatales, es por ello que en el Congreso Constituyente de 1917, se

[649] Ibídem., p. 41.
[650] Ibídem., p. 41.
[651] Ibídem., p. 41.
[652] Ibídem., p. 41.

propuso e impulsó la citada reforma al Artículo 109 de la Constitución de 1857, siendo el texto base de la revisión y discusión el texto siguiente[653]:

Artículo Único–. Se reforma el artículo 109 de la *Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos* de 5 de febrero de 1857, en los términos que siguen:

> "Los Estados adoptarán para su régimen interior la forma de gobierno republicano representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política, el Municipio Libre, administrado por el Ayuntamiento de elección popular directa y sin que haya autoridades intermediadas entre estos y el gobierno del estado. "El Ejecutivo Federal y los gobernadores de los estados tendrán el mando de la fuerza pública de los municipios donde residieren habitual o transitoriamente. "Los Gobernadores no podrán ser reelectos ni durar en su encargo por un periodo mayor de seis años"[654].

De esa manera se empezó a consolidar lo que sería un nuevo escenario para el orden de gobierno municipal. En la mayoría de los documentos citados la equidad económica y la implantación de justicia eran los principios políticos sobre los que se sustentaba y proyectaba el futuro de la Nación[655].

Para efectos del gobierno local, era menester consagrar la autonomía plena del municipio e instituir su libertad política para atender sus problemas comunitarios sin tener que estar bajo el criterio de poderes ajenos a sus intereses[656].

De manera particular, puntualiza el autor que, durante las sesiones del Congreso Constituyente de Querétaro de 1916-1917, la discusión del tema del Municipio Libre fue interesante y polémico, ya que constituyendo la institución municipal uno de los principales reclamos de los grupos revolucionarios era urgente e impostergable retomar el tema y dar cauce a las demandas planteadas[657]. Algunos constituyentes demandaron una institución

[653] Ibídem., p. 51.
[654] Ibídem., p. 51.
[655] Ibídem., p. 51.
[656] Ibídem., p. 52.
[657] Ibídem., p. 52.

autónoma, capaz de defender su interés comunitario y de promover el desarrollo nacional bajo los principios de la democracia y la justicia social[658].

Los trabajos de reforma a la *Constitución Federal de 1857* y la creación del nuevo ordenamiento, y de manera específica, los referentes al vigente Artículo 115, empezaron en la 52ª sesión ordinaria del 20 de enero de 1917, durante la cual se leyó el dictamen realizado a los artículos del 115 al 122; presentando como proyecto de texto al Artículo 115 el siguiente[659]:

> *Artículo 115– Los Estados adoptarán para su régimen interior la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el municipio libre, conforme a las tres bases siguientes:*
>
> *I. Cada municipio será administrado por un Ayuntamiento de elección popular directa y no habrá ninguna autoridad intermedia entre éste y el gobierno del estado.*
>
> *II. Los Municipios administrarán libremente su hacienda, recaudarán todos los impuestos y contribuirán a los gastos públicos del estado en la proporción y término que señale la legislatura local. Los ejecutivos podrán nombrar inspectores para el efecto de percibir la parte que corresponda al estado y para vigilar la contabilidad de cada municipio. Los conflictos hacendarios entre el municipio y los poderes de un estado los resolverá la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en los términos que establezca la ley.*
>
> *III. Los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica para todos los efectos legales. El Ejecutivo Federal y los gobernadores de los estados tendrán el mando de la fuerza pública en los municipios donde residieren habitual o transitoriamente. Los Gobernadores constitucionales no podrán ser reelegidos ni durar en su encargo más de cuatro años*[660].

La creación y promulgación de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* de 1917, puntualiza el autor que, marcó un nuevo reto para el país. Por un lado, había que terminar con las luchas entre los grupos revolucionarios, conciliar sus intereses; y, por otro lado, se debía integrar a esos grupos al proyecto de desarrollo nacional. La pacificación del

[658] Ibídem., p. 53.
[659] Ibídem., p. 53.
[660] Ibídem., p. 53.

país correría a cargo del gobierno constitucionalista encabezado por Venustiano Carranza, quien, además, debería hacer cumplir la Norma Máxima en lo referente a la forma de Gobierno: Republicano, Representativo, Democrático y Federal[661].

Los años inmediatos a la promulgación de la Constitución fueron años difíciles para el país. El reacomodo de fuerzas, sobre todo políticas, impedía la puesta en marcha del proyecto constitucional. Conciliar los intereses de los grandes jefes revolucionarios, como Plutarco Elías Calles y Álvaro Obregón, y de prestigiados funcionarios y dirigentes como Luis Cabrera Lobato, Félix Palavicini o Isidro Favela, resultaba una complicada tarea por cumplir[662].

La forma de gobierno democrático consagrada en el Artículo 40 de la Constitución aseguraba al pueblo su facultad para elegir libremente a sus gobernantes en los tres órdenes de gobierno: Federal, Estatal y Municipal, terminando, así, con los gobiernos impuestos[663].

El proyecto de desarrollo nacional que la Constitución consagraba, describe Mejía, debía llevarse al cabo progresiva y coherentemente con las circunstancias que delimitaban la realidad nacional, regional, estatal y municipal. El fortalecimiento de los órdenes de gobierno implicaba el pleno reconocimiento de esta realidad a fin de lograr satisfacer las demandas que la sociedad presentaba en cada región y rincón del país. Autoridades con arraigo, cercanía y eficaz desempeño, y un ejercicio de la administración eficiente, garante del bienestar colectivo y promotoras del desarrollo, serían las vertientes en que se fundamentaría la libertad y autonomía del orden de gobierno municipal. Tal había sido el reclamo de los promotores y demandantes del municipio libre[664].

El marco constitucional, que refiere Mejía, había consolidado formalmente a la institución municipal como partícipe del quehacer nacional, corresponsabilizándole de su propio

[661] Ibídem., p. 61.
[662] Ibídem., p. 62.
[663] Ibídem., p. 62.
[664] Ibídem., p. 62.

desarrollo. Había que ir de la teoría a la práctica en un reto trascendental para el orden de gobierno más cercano a la gente, a sus problemas y aspiraciones[665].

La vida de los municipios, sostiene el autor, se proyectaba en un contexto auto-regulador de su accionar. El Congreso Constituyente de Querétaro había tenido presentes los principios rectores que darían al Municipio personalidad institucional propia, y que fueron los siguientes[666]:

- La supresión de las jefaturas políticas
- El reconocimiento de la autonomía municipal, mediante la elección popular y directa del Ayuntamiento
- El otorgamiento de recursos para la hacienda municipal

De esta manera, argumenta Mejía que, la Institución Municipal por tantos años ignorada, dejada al margen de las decisiones políticas y, administrativas de los gobiernos que se sucedieron después de lograda la independencia nacional, vio fortalecida o mejor dicho, reconocida su personalidad e importancia institucional[667].

Los gobernantes emanados de la lucha armada, que habían congregado gente de diversos puntos del país para efectuar la lucha y que habían designado jefes militares para las poblaciones y comunidades bajo su control militar a fin de mantener el control e imponer su autoridad en las mismas, con miras al logro de sus propósitos; veían y tenían que sujetarse a los designios constitucionales. Retirar a sus subalternos de los cargos recibidos a fin de que fuesen los propios miembros de los Municipios quienes decidieran quien debía gobernarlos y administrarlos. Realmente, terminar con la influencia y autoridad de los jefes políticos revolucionarios o caudillos, representó una difícil tarea para el régimen de los primeros gobiernos postrevolucionarios[668].

[665] Ibídem., p. 62.
[666] Ibídem., p. 63.
[667] Ibídem., p. 63.
[668] Ibídem., p. 63.

Una forma de reducir su poderío, y de utilizar el mismo para lograr la realización de los postulados revolucionarios, fue integrándolos al aparato gubernativo del país. La otra alternativa puesta en práctica fue el aniquilamiento de los mismos: Emiliano Zapata, Francisco Villa o Saturnino Cedillo fueron, entre otros, ejemplos del "ostracismo" ejercido por los gobiernos constitucionalistas. Se les hizo a un lado del proyecto nacional bajo el argumento o pretexto de hacerlo para poder llevar a cabo los fines revolucionarios de dar atención a las necesidades sociales y de fortalecer las instancias de gobierno[669].

El proyecto nacional constitucional, puntualiza Mejía, fortaleció al Gobierno Federal. Se creó un gobierno central fuerte y se inició un proceso de centralización de funciones y atribuciones que a largo plazo se extendió sobre las soberanías de las Entidades Federales y sobre la Autonomía Municipal, mermando su competencia y autoridad[670].

En tanto, alude el autor, que la promoción del desarrollo local sólo se daría mediante una sólida y real organización comunitaria que contribuyera a atender sus necesidades de bienes y satisfactores -alimenticios, de vestido, de producción, de fuente de trabajo y de educación, entre otros. El Gobierno Federal centralizó y concentró facultades, decisiones y recursos. Los gobiernos estatales y municipales estaban condicionados y limitados por esta situación. En otras palabras, la concentración de poder y recursos en el orden federal de gobierno sometió a los órdenes Estatal y Municipal a las decisiones y asignación de recursos económicos del primero[671]. El centralizar los poderes federales, –Ejecutivo, Legislativo y Judicial–, en un mismo punto geográfico del territorio nacional, la Ciudad de México, contribuyó a crear un foco de autoridad unido y fuerte de donde emanaron las decisiones del quehacer nacional[672].

Manifiesta el autor que con la revolución iniciaba un proceso de institucionalización, pero sólo a nivel Federal. La institución Municipal no se palpó en el proyecto revolucionario

[669] Ibídem., p. 63.
[670] Ibídem., p. 63.
[671] Ibídem., p. 64.
[672] Ibídem., p. 64.

constitucional, en el que fue consagrada, pues ni política, ni económicamente contó con los recursos facultativos y monetarios que lo permitiesen llevar a cabo sus objetivos[673].

Habiendo realizado todo un recuento de la importancia que tuvo a lo largo de la historia de México, la organización municipal tuvo diversos altibajos con la finalidad de otorgar cierto poder político regional a las principales familias que habitaban el lugar. Desde la época colonial hasta finales del Porfiriato e, incluso, hasta la actualidad ha sido un mecanismo donde los colonos pueden participar en la política en benefició de su comunidad, claro destacando toda la complejidad del poder local y su lugar en la jerarquía constitucional a lo largo del tiempo.

Tales son los casos de la familias Ovando para la ciudad de Puebla en la época colonial, los Arroyo en Chignahuapan, los Herrera y Lobato en Ixtacamaxtitlan, durante el S.XIX, los cuales fueron los jefes políticos e, incluso caciques, como es el caso de "los tres leones de la sierra de Puebla" y el caso de Gabriel Barrios, heredero del cacicazgo de los tres juanes de la Sierra, entre muchos más que se pueden mencionar.

La participación de las familias y personajes emblemáticos ayudó en cierta medida al beneficio de la población, sin embargo hubo mucha desigualdad de oportunidades porque estos puestos eran usurpados y, sobre todo, otorgados de facto por el gobierno federal, sin embargo la Revolución Mexicana logró que otros sectores, principalmente obreros y campesinos pudieran ser candidatos a ocupar estos puestos, claro al menos en los primeros de la lucha armada, debido a que posteriormente se volvió a los mismos mecanismos que persisten hasta nuestro días.

Leticia Gamboa en su texto *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924* menciona que gracias a la lucha armada se suscitó un cambio significativo en los grupos de poder locales de los poblados o comunidades con una industria, describe el comportamiento que se llevó a cabo en la ciudad textilera de Metepec, perteneciente a Atlixco, Puebla. Como ya se ha mencionado esta población surgió gracias a

[673] Ibídem., p. 64.

la industria textilera, y fueron estos trabajadores textileros que comenzaron a incursionar en la política local, resolviendo los conflictos de la comunidad y apoyando a la industria textil. Tal es el caso de Benito Flores Serrano el cual fue presidente municipal en el año de 1924[674]. Es por ello que Leticia Gamboa denomina a que en esta población se consolidó el cabildo "textilero".

A pesar de todos los conflictos que hubo, incluso, el olvido por parte de las facciones revolucionarias del Municipio Libre, el cabildo local tuvo que solucionar los problemas de la comunidad a como dé lugar, es por ello que desde que quedó constituido el primer cabildo de Oriental en 1917, la administración tuvo que dotar de servicios y educación a la comunidad.

El primer presidente de Oriental, Francisco Martínez Gutiérrez trabajaba de ferrocarrilero, logró que la comunidad tuviera una escuela unitaria que brindara educación a la población. Durante la década de 1917-1927 la mayoría de los presidentes municipales y miembros del cabildo eran ferrocarrileros, por lo cual la identificación con el gremio se fue acrecentando y, sobre todo, el cabildo apoyó las acciones de la Estación del Ferrocarril Oriental, debido a que los principales servicios se obtenían gracias a la estación.

Además de que la comunidad fue apoyada por la Estación del Ferrocarril Oriental, los presidentes municipales resolvieron conflictos, cuestiones de presupuesto e, incluso, organizaron juntas de mejoramiento para construir el parque y el palacio municipal, por lo tanto el ferrocarril y los ferrocarrileros ayudaron a la población en el ámbito social y económico, sino también en el ámbito político.

Los ferrocarrileros se encontraban politizados, fomentados a través de esa conciencia de clase y la lucha revolucionaria, que permeó el imaginario colectivo de aquellos años, sobre todo con las primeras sociedades sindicales y las huelgas por el mejoramiento laboral, trajeron como consecuencia que los trabajadores y, en este caso, los ferrocarrileros no

[674] Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*. México, DF: F.C.E., 2001, p. 213.

fueran ajenos a los asuntos políticos, todo lo contrario fueron partícipes y motores de cambio social en sus comunidades.

Es por ello que muchos de los logros de Oriental fueron gracias a la conformación de este "Cabildo Ferrocarrilero", el cual se preocupaba por las demandas y necesidades de la población, a pesar de que los periodos de presidentes municipales finalizaran o en su defecto el proceso fuese bastante prolongado, los presidentes ferrocarrileros por lo menos en esa primera década continuaban con el trabajo de recaudación y mejoramiento de la comunidad, como es el caso de los principales servicios, escuelas, panteón y las donaciones que toda la población de la comunidad y de las haciendas aledañas realizaron a la Tesorería para las fiestas patrias.

Gracias a la participación política de los ferrocarrileros, se difundió en este ámbito la identidad ferrocarrilera y, se puntualizó que como ferrocarrilero, una profesión industrial significativa para el S.XX, podía optar por participar en la política, además de presidentes municipales el ferrocarrilero Silvestre Pérez llegó a ser diputado en el Congreso Local del Estado en el año de 1925.

Al final de este apartado, encontramos la lista de presidentes municipales desde 1917 a 2021, obtenida de la consulta del Archivo Municipal de Oriental; podemos decir que, aproximadamente, de los 48 presidentes municipales que ha tenido Oriental, 18 fueron ferrocarrileros destacando los mandatos de la década de 1917-1927, los cuales fueron los periodos pioneros cuando fueron dotando de los principales servicios y la consolidación de la comunidad, tres descienden de familia ferrocarrilera y en tres periodos los cabildos tuvieron como regidor a un ferrocarrilero. Es de tomar en cuenta que, en el cabildo actual 2018-2021, sigue habiendo presencia ferrocarrilera, con ello se sigue promoviendo la identidad cultural ferrocarrilera de Oriental y el ferrocarril sigue siendo parte de la población en su política local.

Acompañan a este apartado las fotografías de los presidentes municipales ferrocarrileros Francisco Martínez Gutiérrez, primer presidente municipal de Oriental, y Mariano Pérez

Villegas, así como también las fotografías de los regidores ferrocarrileros Alejandro Villegas García e Isaac Villegas Huerta.

Cuadro #4
Presidentes Municipales de Oriental 1917-1966[675]

Nombre	Año
Francisco Martínez Gutiérrez[676]	1917-1918
Silvestre Pérez[677]	1919-1923
Emilio Segreste	1924-1926
Francisco Martínez Gutiérrez	1927-1928
Gregorio Soto	1928-1930
Miguel Gutiérrez	1929-1933
José Bautista	1933
Moisés Segreste	1934-1936
Domingo Briones	1936-1937
Fidencio Ortega	1937-1940
Mauro Argüello	1940-1941
Casimiro Treviño	1941
Manuel Bori	1941
Juan Criollo	1941-1943
Emilio Segreste	1943-1945
Ramón García Ramírez	1945
Francisco Martínez Gutiérrez	1945-1946
Joaquín Muñoz	1946
Francisco Martínez Gutiérrez	1946
Roberto Vázquez Arellano	1946
Mariano Pérez Villegas	1946-1948
Silvestre Carreón Rosano	1948-1951
Fortunato Pérez López	1951-1954
Roberto López Cansino	1954
Leopoldo Hernández Muñoz	1954-1957
Rafael Pérez Hernández	1957
José Cerón Andrade	1957-1960
Marco T. Limón Moreno	1960-1961
Domingo Hernández Herrera	1961-1963
Dr. Vicente Malpica y Vidal	1963-1966

[675] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Gobierno*. Expediente: *Lista de Presidentes Municipales 1917-2021*. Fojas: 1.
[676] Los nombres subrayados en color verde indican que el presidente municipal fue ferrocarrilero.
[677] Los nombres subrayados en color azul indican que en el cabildo municipal alguno de los regidores fue ferrocarrilero.

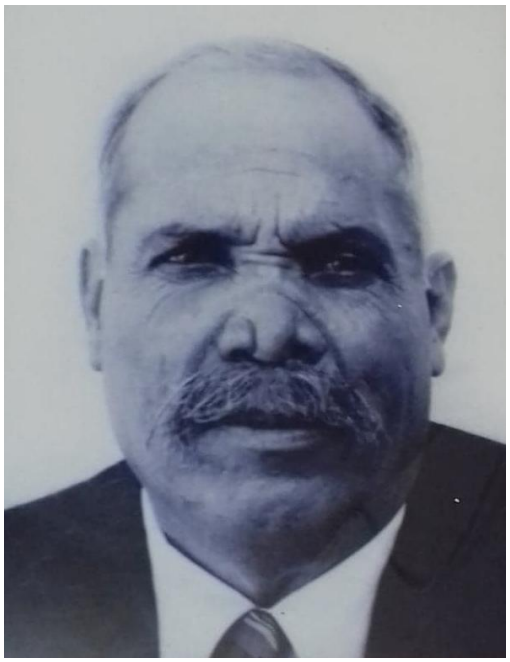
Cuadro #5
Presidentes Municipales de Oriental 1966-2021[678]

Nombre	Año
Sealtiel Segreste Ojeda[679]	1966
José Froylán Galindo Díaz	1966-1969
José Cerón Andrade	1969-1972
Ernesto Moreno López	1972-1975
Valente Guillermo Martínez	1975-1978
Froylán Galindo Diaz	1978-1981
Antonio Lutrillo Hernández	1981-1984
Roberto Moncada Reyes	1984-1987
Adán Aguirre Rodríguez	1987-1990
Carlos Alcázar Muñoz	1990-1993
José Alejandro Martínez Báez	1993-1996
Dr. José Pablo Trinidad Muñoz R.	1996-1999
Raúl Pérez Carrión	1999-2001
Arturo Moreno Segreste	2002-2005
Raúl Pérez Carrión	2005-2008
José Alejo González Carreón	2008-2011
Guillermo Fernández Tanus	2011-2014
Leopoldo Barrón Salazar	2014-2018
Guillermo Pozos Juárez	2018-2021

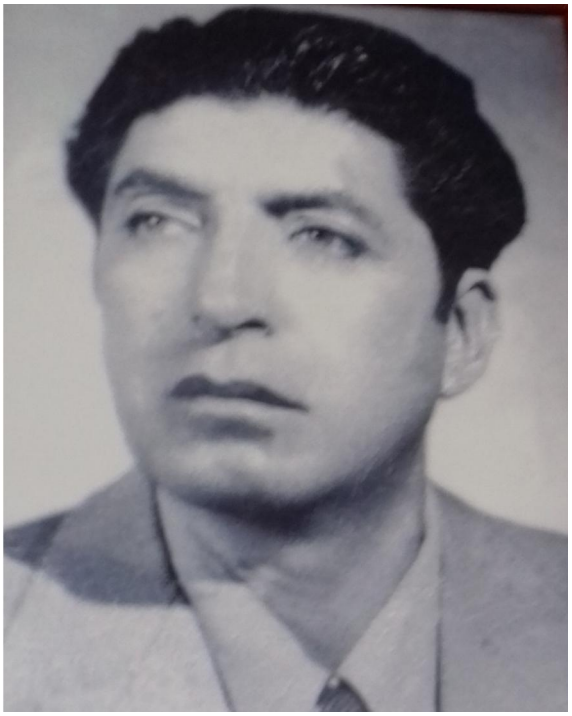
[678] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Gobierno*. Expediente: *Lista de Presidentes Municipales 1917-2021*. Fojas: 1.
[679] Los nombres subrayados en color amarrillo indican que en el presidente municipal tuvo algún antepasado que fue ferrocarrilero.

Imágenes

Francisco Martínez G., Primer Presidente Municipal de Oriental entre 1917-1919[680]

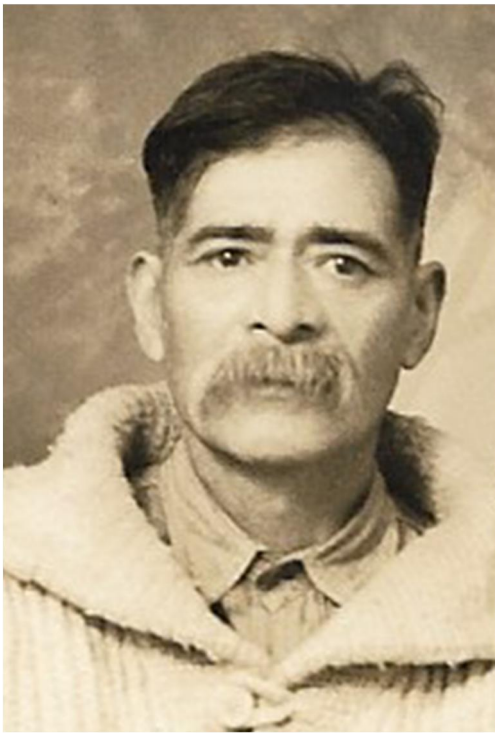


Mariano Pérez Villegas, Presidente Municipal de Oriental entre 1946-1948[681]



[680]Fotografía en la Presidencia Municipal de Oriental. Fotografía Personal, 2017.
[681]Fotografía en la Presidencia Municipal de Oriental. Fotografía Personal, 2017.

Alejandro Villegas García 2° Regidor en el segundo cabildo de Oriental de 1919[682]



Isaac Villegas Huerta Regidor de Instrucción y miembro del "Comité pro-educación" del cabildo de Oriental de 1934[683]



[682]Fondo Privado Villegas Villegas
[683]Fondo Privado Villegas Villegas

IV. 4. Las primeras letras en Oriental

Petrona de la Cruz en su tesis "Surgimiento y evolución de las Escuelas Rurales en México" destaca que a partir del año de 1912 comienzan a aparecer las primeras escuelas destinadas al campo, en estas escuelas solamente enseñaban a hablar, leer y escribir el idioma castellano y a ejecutar las operaciones fundamentales y usuales de la aritmética[684].

De la Cruz menciona que a estas escuelas se le puso por nombre "escuelas rudimentarias" porque, en realidad, solo habían sido concebidas para alfabetizar e impartir los rudimentos de la instrucción, estaban consagradas a transmitir los rudimentos de la cultura, o sea, dar los primeros pasos de la instrucción con programas esenciales para castellanizar, alfabetizar y contar. La asistencia a las escuelas rudimentarias no sería obligatoria y se darían sin distinción de sexo, ni edades[685].

Puntualiza la autora, que la mayoría de las personas quedaron convencidas de que estas escuelas necesitaban mucho más apoyo por parte del gobierno, porque con ella y sin ella la vida de miseria y de incultura que llevaban seguía permaneciendo en el mismo plano inferior en que se encontraban, esto se debía a la falta de apoyo que estas escuelas necesitaban, es por eso que empezaron a decaer[686].

Con la promulgación de la Constitución de 1917 por el presidente Venustiano Carranza fue un acontecimiento coyuntural bastante significativo durante Revolución Mexicana, debido a que ciertas demandas sociales que pugnaban las facciones revolucionarias se plasmaron en tinta modificando el marco jurídico de la nación e institucionalizando los ideales revolucionarios. Entre los cambios más significativos que se plasmaron en la Carta Magna se encuentra el Art. 123 sobre los trabajadores y el Art. 3 sobre la educación, ambos artículos fueron la base de muchos cambios para el S.XX mexicano. Dentro de este análisis retomaremos lo que menciona el Art. 3, el cual dice:

---

[684] De la Cruz, Petrona. "Surgimiento y Evolución de las Escuelas Rurales en México". Tesis de Licenciatura. Universidad Pedagógica Nacional, 2008, p. 6.
[685] Ibídem., p. 6.
[686] Ibídem., p. 6.

> *La enseñanza es libre; pero será laica la que se dé en los establecimientos oficiales de educación, lo mismo con la enseñanza primaria elemental y superior que se impartirá en los establecimientos particulares. Ninguna corporación religiosa, ni de ministro de algún culto, podrá establecer o dirigir escuela de instrucción primaria. Las escuelas particulares sólo podrán establecerse sujetándose a la vigilancia oficial. En los establecimientos oficiales se impartirá gratuitamente la enseñanza primaria*[687].

Por lo tanto, a partir de 1917 se efectuaron cambios en la instrucción elemental, aunque el progreso educativo fue bastante paulatino debido a que para ese momento cada estado tenía su propia organización interna y la entonces Secretaría de Instrucción Pública no reglamentaba de manera general la educación en el país, tendrían que pasar algunos años para que se creara el órgano gubernamental que se encargara de esta necesidad.

Posteriormente a la elevación a pueblo de 1917, el cabildo de Oriental se organizó para construir una escuela que diera instrucción a los hijos de los trabajadores del ferrocarril como a los demás pobladores de la comunidad, se advierte que el cabildo no planteó construir una escuela destinada exclusivamente a los trabajadores del ferrocarril como fueron las escuelas "Art. 123"[688], estas escuelas se abrieron para trabajadores de empresas agrícolas e industriales, sino una escuela que formara a los infantes de Oriental en la instrucción elemental.

Fue así que el primer cabildo de Oriental realizó las gestiones pertinentes para que a la brevedad la comunidad tuviera una institución de educación primaria, podemos inferir que las gestiones tuvieron éxito debido a que contó con su primera escuela para el año de 1918, la cual se llamó Escuela Primaria "Enrique C. Rébsamen" donde se inscribieron los siguientes alumnos:

[687] Congreso Constituyente 1916. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917*. (Versión facsimilar). México, DF: Congreso de la Unión, 2019, p. 15.
[688] Loyo, Engracia. "Escuelas Rurales "Artículo 123" (1917-1940)". H-Mex, XL: 2, 1991, p. 299.

Cuadro #6:
Alumnos de la Escuela Primaria "Enrique C. Rébsamen", año de 1918[689]

Nombre del alumno	Edad	Padre de familia
Isidoro Blanco	13	Josefa Cabrera
Lucina Vélez	7	Rosendo Vélez
Guillermo Martínez	13	Francisco Martínez
Guillermo Pérez	11	Luis Pérez
Concepción Pérez	13	Ídem.
Juana Martínez	12	Francisco Martínez
Federico Muñoz	7	María de la Luz Martínez
Antonio Báez	7	Antonio Báez
María Jiménez	13	Mauro Jiménez
José Romero	8	María de la Luz Chávez
Ángela Romero	7	Ídem.
Merced Chávez	13	Norberto Chávez
María de la Luz Contreras	7	Julio Contreras
Imelda Crespo	7	Reyes Crespo
Josefina Crespo	10	Ídem.
Otilio Crespo	11	Ídem.
Consuelo Rugerio	10	Primitivo Rugerio
Manuela Rugerio	8	Ídem.
Arnulfo Rugerio	7	Ídem.
Piedad Romero	7	Pablo Romero
Benito Bautista	7	Tiburcio Bautista
Mariano Pérez Villegas	**8**	**Alejandrina Villegas Salazar**
Fidencio Pérez Villegas	**7**	**Ídem.**
Heriberta Villegas Herrera	**13**	**Ídem.**
Margarito Reyes	12	Margarito Reyes
Mario Montiel	7	Cruz Montiel
Carmen Camacho	11	Lázaro Camacho
Rafael Camacho	8	Ídem.
Manuel Camacho	7	Ídem.
Hermelinda Rodríguez	7	Pedro Rodríguez
Isaac Villegas Huerta	**14**	**Alejandro Villegas García**
Clara Villegas Huerta	**8**	**Ídem.**
Pedro Soya	10	Juan Soya
Margarita Soya	7	Ídem.

[689] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Alumnos Escuela Primaria "Enrique C. Rébsamen", año de 1918.* Foja: 1.

En ese mismo año se fundó la segunda escuela primaria de Oriental, llamada "Francisco I. Madero", para el año siguiente la directora Sofía Reyes, de la escuela "Francisco I. Madero", le notificó al presidente municipal Silvestre Pérez, el 1 de julio de 1919, que la matrícula del plantel ha quedado abierta para la inscripción de los estudiantes, con la finalidad de continuar con los trabajos escolares de ese año[690]. Si revisamos la *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental* del año de 1920 aparece el nombre de la directora Sofía Reyes[691], se desprende que la estación del ferrocarril donó parte de los terrenos para la residencia de la profesora o, en su defecto, se ocupó la residencia particular de la maestra para que se dieran clases a los infantes de Oriental.

Ambas escuelas se consideran los planteles más antiguos de la comunidad donde los hijos de los pobladores pudieron gozar de la instrucción elemental de educación primaria, ambas escuelas iniciaron actividades, como ya se mencionó, desde el año 1918.

El 21 de julio de 1919 el presidente municipal de Libres Francisco Franco se comunicó con el presidente de Oriental, Silvestre Pérez, notificándole que por acuerdo del Gobernador del Estado Dr. Alfonso Cabrera Lobato y en cumplimiento con el artículo 215 de la Ley de Educación Primaria exija a los propietarios de negocios agrícolas, industriales o mineras, el establecimiento de Escuelas Primarias[692]. Un aspecto interesante, debido a que el primer cabildo de 1917-1919 había dado las facilidades para la edificación de escuelas primarias "Francisco I. Madero" y "Enrique C. Rébsamen" para cumplir con la legislación vigente.

Con la muerte de Venustiano Carranza en el año de 1920 y el ascenso de los sonorenses, gracias al plan de Agua Prieta, siguiendo la institucionalización de la Revolución Mexicana, el Gral. Álvaro Obregón se convirtió en el presidente de la nación. En el año de 1921, hace casi 100 años, se fundó la Secretaría de Educación Pública y como su primer Secretario José Vasconcelos, gracias a esto hubo cambios significativos en la educación rural.

---

[690] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Notificación de Actividades año de 1919.* Foja: 1.
[691]Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Foja: 1.
[692] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Construcción de Escuelas Primarias.* Foja: 1.

Destaca De la Cruz que a partir de ahí, la SEP dirigida por Vasconcelos proponía como norma destacar la creación de escuelas especiales para la educación de los indios en la que se propagaría por las regiones densamente pobladas. Para finales de 1922 se calcula que habían estado funcionando en el país alrededor de 309 escuelas indígenas de esta clase, que impartían educación a 17, 925 niños en la que se trataba de levantar de la postración económica y cultural a 309 comunidades que estaban instaladas[693].

Menciona también la autora que para 1923 estas escuelas se reorganizaron mejorando notablemente su programa en el que dejaron de llamarse escuelas y se denominaron casas del pueblo, con el fin de dar clara idea de que eran creación de la comunidad para la atención y servicio de la misma. Para el año de 1924 funcionaban ya en el país 1,089 casas del pueblo, se les llamaba así porque era el pueblo que construía esas casas, en la cual no sólo los niños iban hacer uso de ella sino también los adultos o el pueblo, ya sea para estudiar o discutir los problemas y las necesidades de la comunidad, para presentar actas recreativas o culturales, para realizar actos cívicos o patrióticos, o simplemente para reunirse en ella los vecinos del poblado y platicar. Posteriormente las casas del pueblo se convirtieron en escuelas rurales indígenas[694].

A partir de ese entonces, describe la autora citada, las escuelas rurales estaban alojadas en la mejor casa del poblado y, con frecuencia, esas casas habían sido construidas y levantadas con los esfuerzos y sacrificios de la comunidad. Las escuelas rurales de ese entonces tenían dos salas para clases donde podían encontrar el jardín, su hortaliza, su campo de cultivos extensivos, su gallinero y palomar, su aviario y su campo de deportes. Las salas de clase se hallaban equipadas con muebles modestos construidos en la mayoría por los mismos niños en los talleres de oficios de la escuela, ayudados por los adultos que asistían a las clases nocturnas. En el orden material, todo en las escuelas era ideado, construido y hecho por las pobres gentes bajo la inspiración y guía de los maestros. La Secretaría de Educación no ponía un solo centavo para la obra. Lo que ella hacía era simplemente pagar al maestro que

[693] De la Cruz, Petrona. "Surgimiento y Evolución de las Escuelas Rurales..., *op. cit.,* p. 6.
[694] Ibídem., p. 7.

iba a sacudir las conciencias para provocar anhelos hondos de mejoramiento y a mantener vivos los anhelos hasta realizar la obra[695].

En el año de 1923 el presidente Obregón, continuando con la política educativa Vasconcelista, le donó a la comunidad de Oriental un predio y recursos para edificar su escuela[696], se desconoce a cuál de las dos escuelas se haya hecho la donación, sin embargo se puede inferir que fue a la Escuela Primaria "Enrique C. Rébsamen" debido a que era la escuela más antigua de la comunidad.

En ese año de 1923 la oferta educativa de Oriental se amplió, pasó de dos Escuelas Primarias a tener cinco: la Escuela Primaria Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", la Escuela Particular "Hidalgo" y la Escuela "Leona Vicario" para niñas[697]. En abril de ese año la directora Dafrosia Hernández de la Escuela Primaria Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", siguiendo lo establecido por el Art. 3 de la Constitución, donde el cabildo tiene que estar enterado de la educación que se imparte en su comunidad, presentó cómo se desarrollan las actividades en su institución, el horario fue el siguiente:

Cuadro #8: Horario de la Escuela Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", 1923[698]

Asignatura	**Horario**	**Días Útiles**					
Mañana		**L**	**M**	**M**	**J**	**V**	**S**
Higiene Práctica	8:30-8:45	X	X	X	X	X	**Excursión 8:30-12:00**
Instrucción Cívica y Moral Práctica	8:45-9:15	X	X	X	X	X	
Aritmética y Geometría	9:15-9:45	X	X	X	X	X	
Gimnasia y Juegos Deportivos	9:45-10:15	X		X		X	
Ejercicios Militares	9:45-10:15		X		X		
Lectura, Escritura y Lengua Castellana	10:15-11:00	X	X	X	X	X	
Recreo	11:00-11:15	X	X	X	X	X	
Geografía e Historia	11:11-11:45	X	X	X	X	X	
Canto	11:45-12:00	X	X	X	X	X	
Dibujo y Trabajo Manuales	15:00-15:45	X	X	X	X	X	
Ciencia Física y Naturales	15:45-16:15	X	X	X	X	X	
Recreo	16:15-16:30	X	X	X	X	X	
Lectura, Escritura y Lengua Castellana	16:30-17:00	X	X	X	X	X	

[695] Ibídem., p. 7.
[696] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Donación predio para Escuela Oficial, año de 1923.* Foja: 1.
[697] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Lista de Escuelas 1923.* Foja: 1.
[698] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Horario de la Escuela Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", 1923.* Foja: 1.

Cabe destacar que, a diferencia del proyecto de las escuelas unitarias y rurales, en Oriental sí hubo varios profesores que se encargaron de impartir las clases, esto se fundamenta en los diversos nombramientos de profesores y directores que se otorgaron por el cabildo municipal en la década de 1920, y a través del horario y las actividades realizadas, podemos constatar la complejidad de los programas y conocimiento que recibían los infantes en las escuelas de la comunidad.

El 5 de octubre de 1923 el presidente municipal Silvestre Pérez realizó una lista del material que necesitaba la Escuela Primaria "Francisco I. Madero", la cual dice lo siguiente: doce libros de lectura y escritura primero de la Universidad Nacional de México, doce libros para segundo año para niños de la misma universidad y doce para segundo año por la profesora Carmen Ramos, cuadernos de escritura rayados, lápices plomos, palillos para escribir con tinta, una caja de figuras geométricas de madera, sobre con figuras geométricas, papel de cartoncillo, una docena de reglas de madera, un compás y dos escuadras para geometría, una caja de gises, resma[699] de papel lustre de color verde y tres cuadernos papel rayado para oficio[700].

El 30 de junio de 1924 la Escuela Particular "Josefa Ortiz de Domínguez" presentó nuevamente su horario de actividades y clases que se iban a impartir en ese año escolar, sin anotar cambios significativos en la planeación[701]. En ese mismo año el 3 de septiembre el Oficial Mayor encargado de la Secretaría General le envió un oficio al Presidente Municipal Emilio Segreste sobre la donación que iban a recibir para la Escuela Oficial "Enrique C. Rébsamen", la cual constó de lo siguiente: un armario, cincuenta pupitres, un sello de goma, cinco libros en blanco para la documentación, un reloj, un timbre, una plancha mural del cuerpo humano, un mapa del estado, un mapa de la República Mexicana, una esfera terrestre, planchas murales de Historia Natural, un regla métrica, cien pizarras,

[699] Es una unidad de medida tradicional para contar hojas de papel. Consiste en veinte manos de papel; a su vez, una mano de papel equivale a cinco cuadernillos, y un cuadernillo equivale a cinco pliegos de papel. Por tanto, una resma son 500 pliegos.
[700] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Lista de Materiales, 1923.* Foja: 1.
[701] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Horario de la Escuela Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", 1924.* Foja: 1.

una caja de pizarrines y setenta y cinco libros de lectura primer cuatrimestre por Torres Quintero[702].

Para el siguiente año, en junio de 1925 se recibió otra donación de parte del diputado local Ernesto Guerrero, los libros y útiles fueron los siguientes: veinte libros Primeros pasos por Ayala y Pone, diez libros del tomo segundo por Ayala y Pone, diez libros del tomo tercero por Ayala y Pone, nueve libros del tomo cuarto por Ayala y Pone, cuatro libros del tomo quinto por Ayala y Pone, cinco libros del primer tomo de Alma Latina por F. César Morales, cinco libros del segundo tomo de Alma Latina por F. César Morales, cinco libros del tercer tomo de Alma Latina por F. César Morales, tres libros de Historia Nacional por Abel Gamiz, un libro de Historia Nacional de México por E. Santibañez, un libro de Geografía Nacional de México por E. Santibañez, cuatro libros de Instrucción Cívica de E. Santibañez, tres libros de Historia de la Civilización por J.R. Flores y un libro del Método de Enseñanza por MC. Murry[703].

El 1 de Agosto de 1925 el director de la Escuela Primaria Oficial "Enrique C. Rébsamen", de igual forma que la Escuela Primaria Particular "Josefa Ortiz de Domínguez", le notificó al presidente municipal Emilio Segreste sobre el horario de trabajo de la escuela el cual, de acuerdo a la distribución de tiempo estipulado por la forma 14 y 15 del Reglamento de Educación Vigente en el Estado es de 8:30 a 12:00 y por la tarde de 15:00 a 17:00[704]. Todas las escuelas que operaron en esos años en Oriental tenían el mismo horario.

En marzo de 1926 la directora María Quintero, de la Escuela Primaria Particular "Hidalgo", le envió al presidente Municipal Francisco Martínez G. el horario que regirá las actividades de la escuela en ese presente año, con la finalidad de que fuera aprobado, el horario es el siguiente:

---

[702] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Donación de material.* Fojas: 1.
[703] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Donación del Congreso Local.* Foja: 1.
[704] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Horario de la Escuela Primaria Oficial "Enrique C. Rébsamen", 1925.* Foja: 1.

Cuadro #9
Horario de la Escuela Primaria Particular "Hidalgo", 1926[705]

Asignatura	Horario	Días Útiles					
Mañana		**L**	**M**	**M**	**J**	**V**	**S**
Higiene Práctica	8:30-8:45	X	X	X	X	X	**Excursión 8:30-12:00**
Instrucción Cívica y Moral Práctica	8:45-9:15	X	X	X	X	X	
Aritmética y Geometría	9:15-9:45	X	X	X	X	X	
Gimnasia y Juegos Deportivos	9:45-10:15	X		X		X	
Ejercicios Militares	9:45-10:15		X		X		
Lectura, Escritura y Lengua Castellana	10:15-11:00	X	X	X	X	X	
Recreo	11:00-11:15	X	X	X	X	X	
Geografía e Historia	11:11-11:45	X	X	X	X	X	
Canto	11:45-12:00	X	X	X	X	X	
Dibujo y Trabajo Manuales	15:00-15:45	X	X	X	X	X	
Ciencia Física y Naturales	15:45-16:15	X	X	X	X	X	
Recreo	16:15-16:30	X	X	X	X	X	
Lectura, Escritura y Lengua Castellana	16:30-17:00	X	X	X	X	X	

Entre 1926 hasta 1930 no hubo cambios significativos en la comunidad en materia educativa, sino hasta 1932 donde según la *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla* en el año de 1932 se llevó a cabo la edificación de la escuela primaria "Enrique C. Rébsamen"[706], probablemente se trate de la ampliación de la escuela o, en su defecto, un nuevo predio. Debido a que en la actualidad la escuela se encuentra en la avenida más amplia de Oriental, la que conecta a la comunidad con la carretera federal que viene de Grajales y con la súper-carretera rumbo a Puebla-Teziutlán.

Así como el cabildo tenía que aprobar las actividades escolares de las instituciones, también tenía la obligación de intervenir en los conflictos internos de las escuelas primarias de la localidad, sean oficiales-públicas o particulares. El 19 de noviembre de 1934 sucedió un conflicto en la Escuela Primaria Oficial para niñas "Leona Vicario", se presentaron en la sala de actos, el señor Ángel Aguilar, la señora Dolores Arcos de Rojas nombrados por la

[705] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Horario de la Escuela Particular "Hidalgo", 1926.* Foja: 1.
[706] "Oriental*". Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

presidencia como presidente y vocal, el regidor de Instrucción Isaac Villegas Huerta[707], ferrocarrilero, y la señora Dafrosia Hernández de Aguilar, ambos miembros del "Comité Pro-Educación", así como padres de familia[708].

La razón de la reunión de los padres de familia, miembros del "Comité Pro-Educación" y del Regidor de Instrucción Isaac Villegas, se debió a que ese día en la tarde, al terminar la última prueba, salió la Directora de la institución a la calle, regresando pocos momentos después acompañada de la señora Mercedes N. de quien se conoce que iba con el objeto de injuriar a la ayudante profesora del primer año, dirigiéndole varios insultos. Todos los presentes damos fe de protesta en contra de la señora Mercedes, quisimos que se separara luego, pero la Directora no lo permitió, exponiendo que ella la había llevado, con este motivo se levantó la presente con las firmas de los testigos correspondientes[709].

Los firmantes solicitaban al Inspector de la Zona, Profesor Juventino Parra la remoción de la profesora Josefina Hernández Directora de la Escuela Primaria Oficial para niñas "Leona Vicario", debido a que no pudo dar un buen ejemplo a la niñez por estar siempre en discordia con las señoritas ayudantes y, por permitir que la señora de Gagnebet permanezca en el establecimiento en horas de cierre, estando prohibido por la Ley. Los firmantes argumentaron que tiene cuatro años residiendo en la comunidad y en ese tiempo jamás se ha visto un resultado satisfactorio para la comunidad y, sobre todo, para los alumnos[710].

Los firmantes fueron los siguientes: Ángel Aguilar, Rafael Pérez, Isaac Villegas Huerta, Dafrosia Hernández de Aguilar, Clotilde Rojas, Miguel Cortés, Andrea Martínez de S., Juan Salazar, Juana López, Juana Ramírez, Inés Espina, Julián Fargo, Antonio Fargo, Juan Vargas, Cornelio Rodríguez, Leonor Sánchez, Macaría Sánchez, Fidel Juárez, Francisco Espina, Alejandra Huerta de Villegas y Heriberta Villegas de Villegas. El presidente municipal Moisés Segreste rectificó las firmas y rúbricas el 1 de diciembre de ese año[711],

---

[707] Con este hecho se comprueba que los ferrocarrileros participaron activamente en los diversos ámbitos importantes de la comunidad. El cabildo "ferrocarrilero" además de estar presidido en varios mandatos por ferrocarrileros ostentando el puesto de presidente municipal, los regidores del cabildo también eran rieleros, es por ello que a pesar de no ser maestros, trataban de apoyar en materia de educación a la comunidad.
[708] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Solicitud de cambio de Directora de la Escuela Particular para niña Leona Vicario, 1934.* Foja: 1.
[709] *Ibídem*. Foja: 1.
[710] *Ibídem*. Foja: 1.
[711] *Ibídem*. Fojas: 1-2.

mostrando así, su apoyo a la comunidad ante un problema educativo del personal que laboraba en una de las instituciones del pueblo.

Para la década de 1940 la Escuela Primaria "Enrique C. Rébsamen" se había convertido en una Escuela Primaria Superior, por lo cual ofertaba las siguientes asignaturas:

Cuadro #10
Asignaturas de la Escuela Primaria Superior "Enrique C. Rébsamen", aprox. en la década de 1940[712]

Asignaturas
Higiene Práctica y Enfermería
Gimnasia Sueca y Juegos Deportivos
Ejercicios Militares
Ciencias Físicas y Naturales, Prácticas en el Huerto Escolar, Jardinería y Excursiones
Industrias en pequeño y Prácticas en Talleres
Lengua Nacional (Lectura, Escritura, Ejercicios de Lenguaje) y Caligrafía
Aritmética
Geometría
Geografía
Historia
Civismo
Moral Práctica
Derecho Usual, Economía Política y Educación
Economía Doméstica, Puericultura y Educación
Dibujo con tendencia Industrial
Solfeo y Cantos Corales

En 1953 el presidente municipal Fortunato Pérez López inauguró la escuela primaria oficial "Héroes de Nacozari", donada por Ferrocarriles Nacionales de México[713]. Con esta acción podemos darnos cuenta del apoyo que recibió la comunidad desde 1917 hasta 1953, incluso hasta 1995, los ferrocarrileros participaron de manera activa en el ámbito educativo fomentando la construcción de escuelas y, siendo parte del cabildo, por lo cual pudieron

[712] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Fomento Educativo 1919-1950*. Expediente: *Asignaturas de la Escuela Primaria Superior "Enrique C. Rébsamen", aprox. 1940.* Foja: 1.
[713] "Oriental". *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla.* Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

resolver conflictos internos entre los profesores y la comunidad, como fue el caso que ya mencionamos de 1934, donde el regidor era ferrocarrilero.

Insisto en que gracias al ferrocarril, la gestión de los diversos cabildos de la década de 1920 y, sobre todo, el apoyo de la comunidad a través de un trabajo colaborativo en beneficio de la población, lograron con mucho esfuerzo tener instituciones oficiales y particulares de instrucción básica, para que los hijos de los colonos pudieron recibir la instrucción elemental que ayudó a mejorar su calidad de vida. El caso de la escuela primaria "Enrique C. Rébsamen" es de admirarse debido a que es la escuela más antigua y continúa ofreciendo una educación elemental a la comunidad a más de 100 de su fundación[714].

[714] Cabe enfatizar que una locomotora de vapor forma parte del escudo de la Escuela Secundaria Oficial Prof. Jesús N. Merino, muestra que el ferrocarril está presente como símbolo característico de esta institución educativa.

IV 5. La necrópolis de Oriental y el sonido de la locomotora

El S.XIX mexicano estuvo lleno de guerras y conflictos ideológicos entre las diversas facciones que se fueron conformando con el paso del tiempo, estos grupos políticos tenían la intención de implementar a como dé lugar su proyecto de nación. Las continuas pugnas por el poder hicieron que se enfrentaran en el campo de batalla ejércitos numerosos, dentro de estos combates tenemos que destacar la Guerra de Reforma, también conocida como la Guerra de los Tres Años, un conflicto bélico significativo no sólo en el campo de batalla sino también en el marco legal que regía la nación.

Los liberales encabezados por Benito Juárez tenían la intención de quitarle poder a la Iglesia y aumentar el poder y presencia del Estado en la vida cotidiana del México Decimonónico. El objetivo era secular el estado y separar la presencia de la institución eclesiástica de los asuntos del estado, el nuevo modelo propiciaba una organización social en la que la libertad sería el principal valor garantizado a todos por el Estado a partir de la promulgación de un nuevo marco legal donde se separaba a la Iglesia del Estado.

Dentro de las nuevas leyes que implementaron los liberales se encontraron las leyes de Reforma, promulgadas desde 1855 hasta 1863, en la cuales se encuentran las siguientes:

- Ley Lerdo: Obligaba a las corporaciones civiles y eclesiásticas a vender las casas y terrenos que no estuvieran ocupando a quienes las arrendaban, para que esos bienes produjeran mayores riquezas, en beneficio de más personas. Esa fue firmada por el Presidente Comonfort y por Lerdo de Tejada.
- Ley Juárez. Trató de suprimir los bienes militares en los negocios civiles, por lo tanto los tribunales de las dos corporaciones, Iglesia y Ejército, se debían concretar a intervenir en los asuntos de sus competencias y no en los asuntos civiles.
- Ley Iglesias. Prohibió el cobro de derechos, obvenciones parroquiales y el diezmo.
- Nacionalización de los Bienes del Clero (1859). Complementa la Ley Lerdo de desamortización de los bienes de la iglesia, con un cambio importante: los bienes ya no pasaban a manos de los rentistas.
- Matrimonio Civil (1859). Establece que el matrimonio religioso no tiene validez oficial y establece el matrimonio como un contrato civil con el Estado.

- Estado Civil de las Personas (1859). Se declararon los nacimientos y defunciones como un contrato civil con el Estado.
- Secularización de Cementerios (1859). Adquiría la nación el derecho de disponer libremente de lugares para la inhumación de las personas físicas, independientemente de su credo religioso o político. También se renovaba la prohibición de los entierros dentro de los templos por considerarlo antihigiénico.
- Libertad de Cultos (1860). Permitió que cada persona fuera libre de practicar y elegir el culto que desee. También prohibió la realización de ceremonias fuera de las iglesias y templos.
- Hospitales y Beneficencia (1861)
- Extinción de Comunidades Religiosas (1863)

Para finalizar con la promulgación de la Constitución de 1857, en que triunfaron los liberales moderados, en la cual declaraba la libertad de enseñanza, de imprenta, de industria, de comercio, de trabajo y de asociación. Además volvía a organizar al país como una república federal. Entre otras cosas, incluía un capítulo dedicado a las garantías individuales, y un procedimiento judicial para proteger esos derechos, conocido como amparo. También apoyaba la autonomía de los municipios, en que se dividen los estados desde un punto de vista político.

Retomando la Ley del Registro Civil para el caso de Puebla, entró en vigor en el año de 1861, por lo cual de manera gradual los juzgados civiles fueron registrando los nacimientos, presentaciones matrimoniales, matrimonios y las defunciones de la sociedad poblana. Puntualiza José Luis Vega Carreón en su texto "El Nacimiento del Registro Civil en Puebla: La acción de la ciudadanía en la capital de Puebla en 1861" la clase media-alta de las sociedad apoyó e impulsó la consolidación del Registro Civil, acudiendo a los juzgados como respuesta a la afinidad política e ideológica librera, mientras que los de clase baja se mostraron indiferente ante los liberales y continuaron apegados a las costumbres religiosas[715].

[715] Vega, José Luis. "El Nacimiento del Registro Civil en Puebla: La acción de la ciudadanía en la capital de Puebla en 1861". En: *Puebla en la época de Juárez y el Segundo Imperio*. Puebla, México: BUAP, p. 14.

Con el paso del tiempo, el Registro Civil se fue integrando en la vida cotidiana de la sociedad, tomando preponderancia como documentos legales ante la legislatura vigente, por lo cual en años posteriores comenzaron a concurrir más personas a levantar las actas correspondientes. Esto también ayudó a que en conjunto se trabajara con la Ley de Secularización de Cementerios de 1859 y se fundará el panteón municipal de la ciudad de Puebla.

Aunado al objetivo principal de las Leyes de Reforma de secularizar la sociedad y darle mayor poder al estado laico, así como también la Ley del Registro Civil, la sanidad de la población y, la ley de secularización de cementerios de 1859, fueron aspectos importantes tomados en cuenta para la construcción del panteón municipal ubicado en la periferia de la ciudad. Por lo cual, enterrar a los difuntos en los panteones, atrios o dentro de las iglesias fue reglamentado por el estado desde 1861 hasta 1880, pero debido al exceso de cadáveres la administración optó por fundar un espacio público para la inhumación.

Para ello en 1880 se construyó el panteón municipal de Puebla, ubicado en los terrenos del antiguo Rancho de Agua Azul. Cuando se inauguró, los demás camposantos de la ciudad quedaron clausurados, para eliminar así la costumbre de inhumar dentro de los templos y los atrios. María Elba Cerezo González, jefa de Departamento del Panteón Municipal, cuenta que su inauguración fue el 5 de mayo de 1880 y esto se dio porque se carecía de espacios para entierros en Puebla[716], destaca que:

> Estaban muy saturados los atrios de las iglesias para inhumar a las personas y ya habían sido clausurados los cementerios que se encontraban, es decir, los de Xanenetla, San Francisco, San Javier, San Antonio y El Carmen. El ayuntamiento, presidido por Manuel Espinosa de los Monteros, Eduardo Arrioja y Clemente López, entre 1878 y 1880 se dedicaron a construir el Panteón Municipal en coordinación con el gobernador, que en ese entonces era el general Juan Crisóstomo Bonilla[717].

Menciona Cerezo González que la primera persona inhumada en el sitio es María Merced Huerta, quien falleció el día de la apertura del cementerio, nació el 30 de abril de 1880 y

[716] "Desde héroes hasta políticos descansan en el Panteón Municipal de Puebla". *Milenio.* Consultado el 17 de Diciembre de 2020, https://www.milenio.com/politica/comunidad/panteon-municipal-puebla-descansan-heroes-politicos
[717] *Ibídem*.

murió el 5 de mayo de ese mismo año, "es decir, sólo vivió cinco días". En el camposanto yacen ex alcaldes, combatientes de la Batalla del 5 de Mayo, familias importantes de la sociedad poblana. En el sitio hay algunos personajes importantes enterrados y cuyas tumbas son históricas. Se trata de los miembros de la familia Bello y Juan Crisóstomo Bonilla, destacado profesor, general, liberal y servidor público mexicano, entre otros personajes importantes de la historia[718].

Para el caso de Oriental, se suscitó un comportamiento similar como en la ciudad de Puebla, solamente que el conflicto no fue con la institución eclesiástica la Iglesia de Cristo Rey, debido a que la iglesia fue construida posteriormente en el año de 1932, sino con la familia Rivero Caso propietaria de la Hacienda Virreyes.

Posteriormente a la elevación del pueblo las defunciones no se hicieron esperar debido al azote de una epidemia. La comunidad no tenía un espacio destinado para llevar a cabo las inhumaciones de manera adecuada, por lo cual sin las medidas pertinentes en 1918 delimitaron un predio de la Hacienda Virreyes que fungió como un cementerio provisional, sin embargo Doña Ramona Caso viuda de Rivero notificó a las autoridades de la presidencia de la comunidad, estatales y federales que se estaban llevando a cabo entierros en su propiedad, por lo cual esperaba que a la brevedad se le devolviera el predio perteneciente a su hacienda[719].

Ante esta circunstancia Ignacio Rivero Caso, se amparó con la finalidad de que el cabildo de la comunidad buscara otro predio para llevar a cabo las inhumaciones. El presidente municipal notificó que iban a realizar el trámite para fundar el panteón de la comunidad[720].

El presidente municipal de Libres W. Segestre el 15 de noviembre de 1918 habló con la familia Rivero Caso llegando a un acuerdo, donde se estipulaba que tan pronto estuviera designado y aprobado el predio oficial del nuevo cementerio de la comunidad, procederían

[718] *Ibídem*.
[719] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Protesta de Hacienda Virreyes sobre el panteón municipal. Foja: 1.
[720] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Amparo de la familia Rivero Caso sobre el panteón municipal. Foja: 1.

las autoridades locales a exhumar y trasladar los cadáveres para que se les devolviera el predio en cuestión[721].

A pesar de la necesidad de la comunidad por tener un panteón propio, el proceso fue bastante largo, por lo cual durante 1918-1922 los colonos tenían que trasladar los cadáveres de sus fallecidos a la cabecera municipal, en este caso la ciudad de Libres, para que fuera levantada el acta de defunción correspondiente y sepultado en el camposanto Juárez de San Juan de los Llanos[722].

El 27 de Marzo 1923 el cabildo municipal de Oriental notificó al Secretario General de Gobierno la problemática que representaba la distancia para el traslado de los cadáveres de Oriental a Libres, destacando las dificultades en el traslado y la conducción de los cadáveres. El presidente de Oriental destacó que la comunidad había adquirido un terreno alejado de la comunidad y de la Hacienda Virreyes para la construcción del camposanto. Es por ello que solicitó al gobierno del estado y al gobernador Froylán Cruz Manjarrez la aprobación para llevar acabo la obra que beneficiaría a la gente pobre y a los demás integrantes de la comunidad, destacando el crecimiento significativo de Oriental[723].

El 11 de abril de 1923 el Secretario General de Gobierno, a través del Oficial Mayor, le informó al cabildo de Oriental que se le concedió autorización para construir el panteón municipal, puntualizando que debían de seguir al pie de la letra la última parte del artículo 7 de la Ley del 17 de Enero de 1861, la cual dice lo siguiente:

> Los gobernadores de los Estados y Distrito y el Jefe del Territorio, cuidarán de mandar [y] establecer, en las poblaciones que no los tenga o que los necesiten nuevos campos mortuorios, y dónde sea posible panteones. Cuidarán igualmente de que estén fuera de las poblaciones, pero a una distancia corta: que se hallen situados en tanto como sea posible a sotavento del viento reinante, que estén circuidos por un muro o vallado, cerrado con puertas que hagan difícil la entrada a ellos, que estén plantados, en cuando se pueda, arbusto y árboles indígenas o exóticos que más fácilmente prosperen en el terreno. En todos habrá un

[721] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 1.
[722] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 2.
[723] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 3.

departamento separado, sin ningún carácter religioso, para lo que puedan ser enterrados en la parte principal[724].

A pesar de tener concedida la licencia y la autorización por parte del gobierno estatal para la edificación del panteón en 1923, la construcción no se llevó a cabo, tan es así que el 21 de Mayo de 1924 el Secretario General del Gobierno Lic. Juan Crisóstomo Bonilla López rectificó la autorización para que se llevara a cabo la construcción del panteón[725], sin embargo durante 1924 hasta 1928 no hubo ningún avance en el proceso de construcción debido a que el cabildo local no contaba con suficiente dinero en las arcas municipales para llevar a cabo la construcción, por lo cual los pobladores tenían que seguir viajando a la ciudad de Libres a dar sepultura a sus difuntos.

El proyecto para la construcción del panteón fue retomado en 1928, cuando el cabildo de Oriental realizó una revisión del expediente, dentro del expediente también se encontraba la solicitud de las fincas que pertenecían a la comunidad, como son: hacienda Santiago Texmelucan, Chinameca y Virreyes, el rancho de San Idelfonso y la ranchería de la Magdalena. El presidente municipal le solicitó al ciudadano Jefe del Departamento de Salubridad Pública de la Delegación Federal una resolución favorable para la salud pública de la comunidad, debido a que seguían viajando los 19 km a la cabecera municipal para levantar el acta y dar sepultura[726].

A pesar de la insistencia del cabildo de Oriental durante 1928 no hubo ningún cambio significativo en el proceso de construcción y, sobre todo, autorización del camposanto local. Esto es bastante interesante debido a que por un lado tenemos la insistencia de la comunidad durante una década (1918-1928) para la fundación del campo mortuorio y, por el otro, la autorización que realizó el gobierno estatal en 1923 y 1924 para que se llevara a cabo, durante estos años probablemente faltara el reporte de un médico certificado que pudiera avalar que el predio adquirido en 1923 contaba con las condiciones óptimas para ser el nuevo panteón o, en su defecto, el trámite pudo haber caído en el olvido por las

[724] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 4.
[725] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 5.
[726] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1917-1928. Expediente: Proyecto del Panteón Municipal. Foja: 6.

administraciones locales, municipales, estatales y federales. Destacando también la tardanza de la autorización del panteón debido a que Oriental no contaba con las oficinas de Registro Civil para levantar las actas de nacimiento, matrimonio y defunción de sus colonos, los cuales tenían que registrarse hasta la ciudad de Libres.

El 28 de Marzo de 1929 el presidente municipal Miguel Gutiérrez le mandó un oficio al presidente de Libres, Luis Gonzaga Sánchez, solicitando se le comunicara al cabildo de Oriental el resultado de la solicitud que hizo para la inauguración del panteón, destacando que Luis Gonzaga había ofrecido su ayuda para que el Superior Gobierno del Estado aprobara que el panteón de la comunidad, fuera fundado y entrara en operaciones lo antes posible[727].

El presidente municipal Miguel Gutiérrez decidió comunicarse el 23 de Mayo de 1929 con el Gral. Gabriel Barrios Cabrera, heredero del cacicazgo serrano del Gral. Juan Francisco Lucas y Jefe del Sector de la Sierra Norte del Estado, donde le mencionó que solicitó al Superior Gobierno del Estado, licencia para inhumar los cadáveres en el Panteón Municipal que se tiene designado, puntualizando la ayuda prestada por la presidencia municipal de Libres la cual autorizaba la fundación e inhumación de cadáveres en el panteón de Oriental[728].

Destacó Miguel Gutiérrez que a pesar del apoyo de la presidencia de Libres, el Gobierno del Estado de 1929, no había resuelto favorablemente la solicitud, debido a que desde el 28 de Marzo hasta el 23 de Mayo no se había obtenido una resolución definitiva, por lo cual Miguel Gutiérrez le solicitó al Gral. Gabriel Barrios su ayuda y apoyo en nombre de la comunidad de Oriental ante el gobierno del estado, para que resuelva lo más pronto posible la solicitud de fundación del panteón, así como también, declare Departamento Municipal a Oriental con el fin de que las actas del Registro Civil sean levantadas en la oficina del

[727] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 1.
[728] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 2.

cabildo con el fin de que los pobladores no tuvieran que viajar a la ciudad de Libres para registrar los nacimientos, matrimonios y defunciones[729].

Gracias al apoyo del Gral. Gabriel Barrios, el 20 de junio de 1929 se comunicó con el cabildo de Oriental el procurador de pueblos Rafael Beltrán del Río para informarle al cabildo sobre los requisitos de Ley que se deben llenar para poder establecer un panteón en el ejido de Oriental. Destacando que por el acuerdo del Gobernador del Estado Leónides Andrew Almazán no será posible expedir la autorización que solicitó el presidente municipal de Oriental hasta que se llenen los requisitos de Ley, para lo cual se dan instrucciones al cabildo de la comunidad y al experto de Libres, así como se adjunta el reglamento que tuvieron que seguir.

Ante la negativa del gobierno del estado, el cabildo de Oriental decidió comunicarse el 22 de Junio de 1929 con el diputado Eliseo W. Domínguez, donde le explicaron que el terreno designado para el Panteón Municipal fue adquirido el día 11 de abril de 1923, por gestiones que hizo del cabildo de aquella época, ante el presidente de la Junta Administrativa del Comité Agrario, quien concedió dar el terreno perteneciente a los ejidos para la construcción; precisaba, el terreno ya estaba bardeado de tapia, en los costados norte, poniente y sur, sólo faltaba el lado oriente, el cual sería finalizado una vez que los ciudadanos obtuvieran la autorización del gobierno del estado. Destaca el presidente el buen recibimiento por parte del diputado Eliseo W. Domínguez que junto con la ayuda del Gral. Gabriel Barrios el proceso de la solicitud iba avanzando paulatinamente[730].

Con los apoyos, del diputado Eliseo W. Domínguez y del Gral. Gabriel Barrios, los colonos de Oriental enviaron un oficio al Presidente de México Emilio Portes Gil donde solicitaban su ayuda con el trámite del panteón y le pedían interviniera con el gobernador del estado para obtener una pronta resolución. Por ello el 27 de agosto de 1929 el Jefe del Departamento del Oficial Mayor Juan A. Venties, en nombre del Presidente de la República Emilio Portes Gil, se comunicó con el cabildo de Oriental para notificarles que la Secretaría

[729] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 3.
[730] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 4.

de Gobernación iba a intervenir en el proceso para encontrar una pronta solución benéfica para la comunidad[731].

La respuesta del gobierno del estado llegó el 9 de octubre de 1929, en representación del Gobernador del Estado Leónides Andrew Almazán, se comunicó con la comunidad el Secretario General de Gobierno Roberto Ochoa mencionando que para establecer un panteón en esa población, por acuerdo con el Gobernador del Estado, se tienen que informar al Departamento Federal de Salubridad Pública acerca de las condiciones que reúne el terreno que va a destinarse para ello. Por lo tanto se giraron órdenes al Agente del Ministerio Público del Municipio y al Médico Experto de Libres a fin de que practiquen un reconocimiento al terreno correspondiente e indiquen si llena los requisitos hasta ese momento exigibles, según la legislación vigente[732].

El 12 de octubre de 1929 arribaron a la comunidad de Oriental el médico experto Luis B. Rosainz y el Agente del Ministerio Público Nazario León, y junto con el presidente municipal Miguel Gutiérrez, se dirigieron al lugar destinado para el panteón a fin de realizar su reporte de observación, con el resultado siguiente: un cuadrilátero que mide por el lado poniente 146 metros, por el norte 275 metros, por el oriente 196 metros y por el sur 255. Los lados oriente, norte y poniente se encuentran con una barda de dos metros de altura de terracería, el terreno es arenoso y seco, en el cual no existe sembrado ningún árbol. El terreno se encuentra a una distancia de 1,200 metros de la última casa de la comunidad[733].

Según el reporte del médico experto y el Agente del Ministerio Público mencionaron que la vía del Ferrocarril Interoceánico pasaba a doce metros aproximadamente. Posteriormente el Dr. Orozco Montiel y Miguel Gutiérrez mostraron las haciendas y rancherías cercanas al médico experto y al Agente del Ministerio Público, las cuales eran: Santiago Texmelucan, San Francisco Chimecayucan, Virreyes, San Bernardino Teoloyuca, los ranchos Idelfonso y la Magdalena con la finalidad de demostrar el beneficio significativo que representaría

[731] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 5.
[732] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 6.
[733] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 7.

tener un panteón en la comunidad, el cual no sólo beneficiaría al pueblo sino también a las haciendas, ranchos y rancherías circunvecinas[734].

En los primeros días de noviembre el cabildo local se comunicó con el diputado Eliseo W. Domínguez con la finalidad de preguntarle cómo iba el proceso, el diputado les comentó el 9 de noviembre de 1929 que ha apoyado incansablemente y con mucho empeño la solicitud de la comunidad, destacando que la resolución final sería dada cuando la Delegación Federal de Salubridad rindiera el informe solicitado, el cual el mismo diputado entregó al Delegado el 8 de noviembre de 1929[735], para que a la brevedad se resuelva la situación.

Días después de la visita del médico Luis B. Rosainz y el Agente del Ministerio Público Nazario León, el presidente municipal Miguel Gutiérrez le solicitó al Dr. César R. Orozco Montiel, médico bacteriólogo, realizara una visita similar para que el cabildo local pudiera fundamentar ante el gobierno del estado y la Delegación Federal de Salubridad que no había ningún impedimento para la fundación del campo mortuorio. La visita del Dr. César R. Orozco se llevó acabo el 22 de noviembre de 1929, se realizó un recorrido similar donde se confirmó lo dicho por el médico Luis B. Rosainz y el Agente del Ministerio Público Nazario León[736]. El cabildo municipal mando copia del informé del Dr. César R. Orozco al diputado Eliseo W. Domínguez el 26 de noviembre de 1929[737].

La Secretaría de Gobierno del Estado de Puebla realizó un cotejo a la legislatura que reglamentaba los panteones con la finalidad de ver si el expediente estaba completo para que se pudiera efectuar la autorización de inhumar cuerpos en ese panteón. Dando el fallo final en favor de la comunidad de Oriental, se dio a finales de 1929, sin embargo durante 1930 se prolongó el proceso y se dio por finalizado en octubre de ese año.

El presidente municipal de Oriental Gregorio Soto, con fecha 26 de octubre de 1930, notificó al presidente de Libres que ya había quedado bardeado el Panteón Municipal Hidalgo de la comunidad y abierto el portón ese mismo día, pero la inauguración oficial se

[734] *Ibídem*.
[735] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 8.
[736] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Fojas: 9-10.
[737] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 11.

realizaría en los días siguientes[738]. El Panteón Municipal Hidalgo fue inaugurado el 29 de octubre de 1930.

Para el 10 de enero de 1933 el Panteón Municipal Hidalgo ya estaba en operaciones, además el cabildo local ya podía levantar actas del Registro Civil, en aquella fecha se presentó Isidoro C. Esquivel originario de la Hacienda de Maravatio en el estado de Michoacán, ferrocarrilero, entregó un comprobante al cabildo de la comunidad cuyo representante seguía siendo Miguel Gutiérrez, en que consta que entregó la cantidad de $16 pesos por una fosa para sepulcro a perpetuidad la cual adquiere en propiedad en la primera clase del camposanto[739]. Con la compra de esta fosa se iniciaron las inhumaciones.

Los primeros lotes del panteón fueron comprados por el personal ferroviario, debido a fallecían ferrocarrileros por accidentes de trabajo. Aunado a ello la cultura ferrocarrilera también permeó las defunciones de sus agremiados. En Oriental, como ya se refirió, el panteón se encontraba a doce metros de las vías del Ferrocarril Interoceánico, y cuando fallecía un ferrocarrilero, sus compañeros de trabajo acompañaban su ataúd, integrando el cortejo fúnebre una locomotora cuyo silbato sonaba durante todo el trayecto, hasta que llegaban a las inmediaciones del panteón dónde los ferrocarrileros montaban guardia a su compañero y después daban la sepultura adecuada mientras la locomotora seguía tocando su silbato[740].

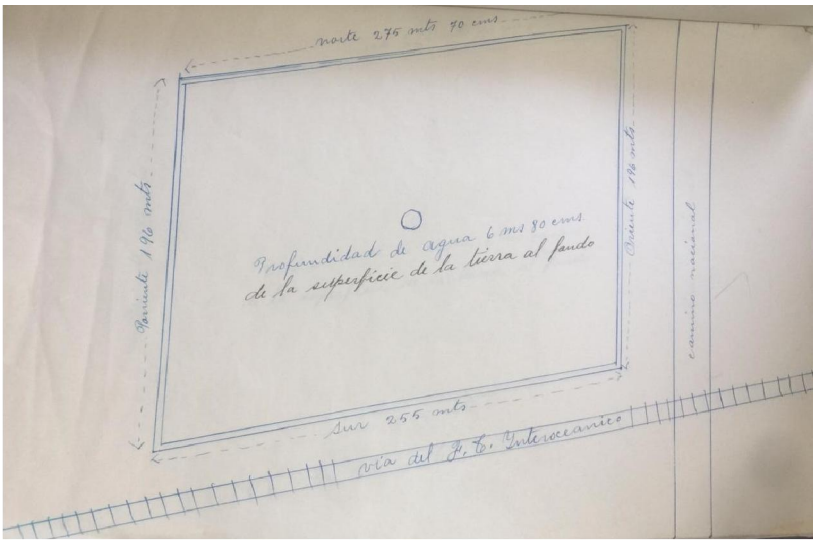
No puede dejar de señalarse que dentro de las defunciones del pueblo de Oriental, también se integró la cultura ferrocarrilera como una tradición significativa al momento de dar el último adiós a un trabajador de rieles. Así como, que la comunidad rielera participó junto con el cabildo local de manera activa durante todo el proceso de consolidación del Panteón Municipal.

---

[738] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 12.
[739] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Fundación del Panteón Municipal. Foja: 13.
[740] Para ver como se llevaba a cabo el cortejo fúnebre de un ferrocarrilero junto con la locomotora se puede ver: "Despedida de un ferrocarrilero". *YouTube.* Consultado el 20 de Diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Iixr2jvUN-w&ab_channel=CarlosQui%C3%B1ones

Imágenes

Plano relativo al Panteón Municipal, 1929.[741]



Tumba del ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta (1904-1946)[742]



[741] Archivo Municipal de Oriental (AMO). Fondo: Gobierno 1929-1933. Expediente: Plano relativo al Panteón Municipal. Foja: 1.

[742] Tumba del ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta (1904-1946) en el Panteón Municipal de Oriental. Fotografía Personal, 2018.

CAPÍTULO V.
TRABAJO, TIEMPO DE OCIO EN ORIENTAL Y LA LLEGADA DE LAS PRIMERAS FAMILIAS

El ferrocarrilero Alejandro Villegas García y Estela Villegas Villegas en Oriental c. 1938[743]



[743]Fondo Privado Villegas Villegas.

CAPÍTULO V.
TRABAJO, TIEMPO DE OCIO EN ORIENTAL Y LA LLEGADA DE LAS PRIMERAS FAMILIAS

"Dichoso aquél que recuerda con agrado a sus antepasados, que gustosamente habla de sus acciones y de su grandeza y que serenamente se alegra viéndose al final de tan hermosa fila"
Johann Wolfgang von Goethe

El objetivo principal de este capítulo es analizar el trabajo de la Estación del Ferrocarril Oriental, así como también el tiempo de ocio que había dentro del ámbito laboral ferroviario para finalizar con la reconstrucción genealógica de 4 familias de Oriental. Este capítulo se dividió en tres apartados: 1. El trabajo ferroviario de la Estación Ferrocarrilera de Oriental, 2. La estación como espacio recreativo y el tiempo de ocio en Oriental y 3. Migración de pobladores y su genealogía: estudio de caso de las familias Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque.

V. 1. El trabajo ferroviario de la Estación Ferrocarrilera de Oriental

El trabajo ferroviario de la Estación del Ferrocarril estaba marcado por el silbato de la estación y el itinerario marcaba las horas de llegada y salida de los ferrocarriles a lo largo del día. El silbato de los talleres marcaba las horas más importantes de la jornada laboral, eran estos sonidos los que dominaban la vida cotidiana de Oriental y regían el trabajo ferroviario de la estación.

Al inicio entrar a trabajar al ferrocarril era bastante fácil, debido a que las empresas ferrocarrileras necesitaban suficiente mano de obra para la construcción de los ramales y superar la geografía de la región por donde pasarían los caminos de hierro. La mayoría de los trabajadores mexicanos laboraban en los puestos más bajos, como: peón, mozo, llamador de tren o chícharo, y en los puestos más altos los extranjeros. Posteriormente la tradición laboral se trasladó al ámbito privado de las familias trayendo como consecuencia que fuera tradición ser ferrocarrilero, es por ello que familias enteras laboraron en el ferrocarril.

Dentro del ámbito laboral ferroviario había diversas categorías, la mayoría de estas especialidades existieron en la estación del Ferrocarril de Oriental debido a que era el centro ferrocarrilero más grande de la región. Los pobladores de Oriental se fueron integrando a los diversos trabajos que tuvo la estación.

Pocas estaciones contaban con talleres, ello convirtió a la Estación de Oriental en primera clase. Por ello se empezará hablando de los trabajadores de talleres, uno de los trabajos centrales en la industria del ferrocarril. Retomando lo que menciona Ángeles Domínguez, los talleristas se encargaban del mantenimiento y reparación de máquinas y carros del ferrocarril, dependían del Departamento de Fuerza Motriz. Sus labores se efectuaban en los Talleres denominados como la Casa de Máquinas[744].

El jefe del Taller era el Maestro Mecánico, tenía el rango más alto, sus ayudantes eran los mayordomos que supervisaban los trabajos de los mecánicos de las diferentes especialidades, revisaban las máquinas de acuerdo al reporte que presentaban los maquinistas y conductores sobre los defectos que pudiera tener la locomotora y tuviera que ser arreglado a la brevedad para continuar con el trabajo.

Como ya se dijo, los Talleres de Oriental fueron bastante grandes ya que en este lugar se les daba servicio a las máquinas de vapor y, posteriormente a las máquinas diésel. Había varias especialidades que existían en los Talleres, por lo cual la importancia y el valor de su trabajo fue bastante significativo, no sólo para la región, sino incluso para la capital del país debido a que algunos estudiantes de Ingeniería del Instituto Politécnico Nacional realizaron sus prácticas en los Talleres del Interoceánico de Puebla[745].

Aunado a la importancia de los talleres, los testimonios de los ferrocarrileros jubilados que trabajaron en el taller son bastante reveladores, debido a que nos permiten conocer cómo desarrollaron su carrera y la vida cotidiana dentro del trabajo. De los recuerdos de quienes entrevistó Ángeles Domínguez, ante la imposibilidad de entrevistar a los trabajadores, debido a que muchos ya no viven y a la limitación que nos impuso la pandemia, retomamos lo que a continuación se describe.

[744] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 57.
[745] Presumimos que alguna vez fueron a los Talleres de Oriental.

Miguel Domínguez Lara, trabajador del Taller de Oriental, da una perspectiva en su testimonio sobre su trayectoria como trabajador.

> En Oriental los ferrocarrileros éramos de los que ganábamos más… Entré a trabajar al Taller de Oriental en el año de 1944 como limpiador de máquinas, después fui ascendiendo a Ayudante Mecánico, Mecánico de Primera, Mecánico Especial Simple, Mecánico Especial Compensado y me jubilé siendo Mayordomo de la Casa de Máquinas. Nunca quise salir de Oriental, llegaban boletines del Sistema y aunque podía ganar más y ascender en menos tiempo no quise salir de aquí por mi familia, mis hijos estaban en la escuela. En ese tiempo ganaba como 30 pesos diarios, era buen dinero, nos alcanzaba bien, en otros trabajos pagaban 20 y 15 pesos, como los de Mina de Arena. Sólo los electricistas y telefonistas siempre estaban arriba de nosotros. Lo que aprendí en el Taller me sirvió mucho, a veces me llamaban para que hiciera trabajos particulares de plomería, porque lo que me llegaban ingresos extras. Me jubilé el 8 de agosto de 1988[746].

En su testimonio de ferrocarrilero Antonio Lutrillo Hernández, trabajador del taller, nos describe cómo era una jornada laboral:

> En el Taller de Oriental había tres turnos, éramos como 100 trabajadores por turno incluyendo los de patio-inspección. La jornada matutina era de 7:00 a 15:00 hrs., con tiempo para desayunar de 8:30 a 9:00 de la mañana. En el Taller cuando el silbato sonaba era la señal para el lunch, la familia también lo escuchaba y debía de tener el desayuno listo, cuando terminaba el turno volvía a sonar el silbato, se escuchaba por todo el pueblo, ya era las 15 hrs. hora del cambio de turno. Nuestra ropa de trabajo era de mezclilla gruesa y las cachuchas las usábamos por comodidad y protección. En aquel tiempo yo era soldador, los demás eran paileros, ayudantes de mecánico y caldereros. [Los caldereros] se encargaban del mantenimiento de calderas de las máquinas de vapor, mi buen amigo Francisco Martínez era calderero originario de San Luis Potosí, se regresó después a su tierra porque al llegar las máquinas diésel salieron desplazados los caldereros, parece que allá le dieron otra categoría[747].

Por su testimonio se desprende que se trataba de un taller bastante grande, al menos podríamos presumir que había 300 trabajadores. Antonio Lutrillo complementa lo antes

[746] *Ibídem.,* p. 56.
[747] *Ibídem.,* p. 57.

dicho describiendo cómo ingresó al ferrocarril y cómo fue su trayectoria laboral en sus años de servicio, menciona que:

> En 1952 entré como ayudante auxiliar en fuerza motriz y maquinaría, fui ascendiendo a ayudante mecánico, ayudante pailero, ayudante lavador, todo relacionado con el mantenimiento de las máquinas de vapor y diésel. No tomé cursos fui aprendiendo con la práctica, me gustó la rama de caldereros en la máquina de vapor y cuando llegó la diesel me hice Soldador-Cortador. "Agarré" un puesto de ayudante de soldador mucho tiempo y ahí adquirí conocimiento, ya nada más fui a presentar examen en los antiguos Talleres de Nonoalco en México. Lo presenté con un instructor soldador de apellido Barreiro, él me dio el visto bueno para comprobar que estaba capacitado para Soldador-Contador en cualquier parte del sistema, esta rama servía para diésel y de vapor. Mi trabajo me gustaba, no se me había hecho difícil, sólo que por el contacto con el calor y el fuego me afectó la vista, tenía que usar lentes oscuros porque me molestaba la luz del sol y poco a poco fui perdiendo la visibilidad[748].

Finalizamos con los recuerdos del ferrocarrilero Luis Sánchez Hernández, trabajador de taller, quien menciona cómo empezó a laborar y lo orgulloso que se sentía al ocupar otras categorías, así mismo de cómo aprendió a bajar y montar una máquina, algo no fácil de realizar:

> Después de trabajar seis años en el Departamento de Vía y andar en los carros campamentos toda la semana fuera de mi casa, en octubre de 1957, pedían gente para el Taller y le daban preferencia a los de Vía, solicitaron 10 trabajadores y yo entré, sólo era un poco más de salario pero estaba más con mi familia, deseaba mucho estar en el Taller. El trabajo de vía era muy pesado y a la intemperie, en el Taller comía a mis horas y calientito. Empecé como ayudante auxiliar de todo, para barrer el Taller y limpiar las máquinas. Nuestra ropa de trabajo era de mezclilla y con gorra, limpiábamos las máquinas con estopa mojada de petróleo y diésel, las lavábamos con agua hirviendo, conectábamos mangueras en la misma máquina que tenía agua caliente a 40 libras de presión. Quedaba bien limpiecita, aunque luego se ensuciaba al salir al camino. Ya tenía 4 años en el Taller, estaba muy contento, pensaba: "ya estoy aquí, no me he de quedar con la duda, tengo que aprender el trabajo más delicado como el sistema de enfrenado de las máquinas" y dominé la afinación de las

[748] *Ibídem.,* p. 58.

> máquinas. Me sentía contento y orgulloso. En ese tiempo me daban ganas de ver cómo era la caldera y cómo convertía el agua en vapor. Me tocó desarmar toda una máquina de la caldera y ponerla nueva. La caldera era la parte de enfrente de la máquina de vapor, era la parte principal, donde el agua se convertía en vapor y el vapor en fuerza de tracción. También me tocó quitar tubos de la máquina y poner nuevos. Pasé a Ayudante de Mecánico y a los 5 años ya era mi puesto de planta. Dos años y medio después me hice mecánico, fue mi primer ascenso a la especialidad, luego fui Mecánico de Primera, mi trabajo consistía en mecánica de chasis o tender que era desarmar la máquina según el reporte del maquinista, primero las ruedas y luego el motor. Al año "agarré" el puesto de Mecánico Sueldo Especial Compensado, era trabajo de lo más delicado de cualquier máquina como el afinamiento de los motores o el aire de las máquinas, el control de la máquina para su frenado y del tren que remolcaba. Este puesto se llamaba así porque la persona que lo ejecutaba desempeñaba dos categorías sobre compensación que recibía de la empresa. Trabajé 31 años en los talleres y 6 años en la vía, me jubilé en 1987 como Mecánico Airista Sueldo Especial Compensado[749].

Dentro de los trabajadores del Taller también se encontraban algunos a los que se llamaba truqueros, esta especialidad tenía que inspeccionar los trenes a su llegada y salida, su espacio laboral eran los patios de las estaciones ferroviarias.

Con estos testimonios podemos darnos cuenta de la gran importancia que tuvieron los Talleres de Oriental para la industria ferroviaria regional y nacional, pero, sobre todo el beneficio a la comunidad como un espacio laboral en el cual pudieron entrar sin ninguna preparación, irse capacitando en los diversos trabajos que había dentro de la Casa de Máquinas para luego ir ascendiendo de puesto.

Hablaremos de las otras especialidades y labores que se encontraban en el trabajo ferroviario, se retoma a la ya citada Ángeles Domínguez, donde menciona que los trenistas pertenecían al Departamento de Transportes y trabajaban a bordo de los trenes de pasajeros y de carga. Se dividían en dos ramas: Servicio de Transportes (ST) que eran los conductores y garroteros y los de Servicio de Locomotoras (SL) que eran los maquinistas, fogoneros y ayudantes de maquinista.

[749] *Ibídem.,* p. 61.

Mencionaremos primero a los trabajadores del Servicio de Transportes, conocida como la tripulación del tren: el Jefe de tren tenía la labor de coordinar el conjunto de actividades que se realizaban en el tren, tanto las referidas a la circulación como las comerciales, era el trabajo encomendado al jefe de tren, también denominado conductor (no confundir con maquinista). La jefatura se producía únicamente en la vía durante el recorrido del viaje, pero no durante las paradas establecidas, donde la autoridad recaía en el jefe de estación. Para diferenciar ambos papeles, este último daba la autorización de partir a los trenes, mientras que el primero advertía de la salida del convoy. Tenían plena potestad sobre las distintas actividades que se desarrollan en el tren para su óptimo funcionamiento, aunque con el tiempo su responsabilidad se centró en la gestión de mercancías y equipajes. Debían realizar un parte diario con las incidencias que se habían producido durante el viaje, así como completar la documentación de cada uno de los convoyes en los que se destaca la composición (descripción de coches de primera, segunda y tercera, y vagones con su carga), viajeros, ruta, paradas y demás datos relativos al viaje. Tenían a sus órdenes a los maquinistas y los garroteros, siendo responsables de los trenes en los intervalos entre estaciones. Viajaban en su furgón, del que no podían salir más que en los casos de "absoluta necesidad". También les correspondía la custodia de todos los equipajes, encargos y mercancías facturados[750].

En sus memorias el conductor de trenes, Jorge Domínguez Lara, describe las actividades que realizaba como conductor de tren y las demás profesiones que conformaban la tripulación:

> La Tripulación de un tren de pasajeros estaba conformada por: el conductor (era el jefe del tren), dos garroteros (ayudantes del conductor), el auditor (el que cobraba el pasaje) y el Agente de Publicaciones (vendía refrescos, revistas, dulces, etc.). En la máquina iba el maquinista y su ayudante, en el coche del Express iban el empleado del Express (llevaba el control de bultos y equipajes que se enviaba por ferrocarril) y el Empleado de Correos (manejaba la correspondencia que se enviaba por ferrocarril). Los que se encargaban de la seguridad del tren eran el conductor y el maquinista. Como conductor tenía a cargo la seguridad de la vigilancia de todo el personal incluyendo al del Express y Correo. El

[750] "Los antiguos oficios del mundo del ferrocarril". *Industri: Equipamiento de Trenes y Autocares.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.industri-sl.com/blog/antiguos-oficios-mundo-ferrocarril/

> uniforme era obligatorio para el conductor, auditor y garroteros, a mí me gustaba el uniforme, era cómodo. El del Express no tenía uniforme, el de Correos era de color caqui y se los proporcionaba Correos de México. Estuve asignado al mismo tren durante once años, ganaba entonces como $700.00 mensuales, era buen dinero en aquella época, no era un trabajo pesado. Los trenes de pasajeros [del ramal Puebla-Oriental-Teziutlán] llevaban tres coches de pasajeros, el coche del Express, el de Correo y la máquina. Yo inicié en el ferrocarril a principios de 1944 como llamador en Oriental, entré practicando el manejo del telégrafo para ser telegrafista y también como mensajero-llamador, era más fácil colocarse como llamador, ahí comencé a ganar dinero y a ascender en la empresa. Me jubilé en el tren que me asignaron por once años en el año de 1985[751].

Los garroteros de camino eran los miembros de la tripulación de un ferrocarril encargados de labores técnicas como asegurar los cambios de vías, el buen funcionamiento de elementos de los vagones, etcétera; unía o separaba con un garrote los vagones entre sí y así como los vagones a la locomotora, posteriormente daba la orden ¡Váaamonos!, tradicional grito que se escuchaba en las estaciones del ferrocarril para indicar el inicio del viaje.

Los garroteros, eran conocidos en España como guardafrenos, eran los agentes ferroviarios encargados de frenar y desenfrenar el tren mediante los frenos habilitados en cada vagón o coche, según las indicaciones que recibían de los maquinistas mediante el silbato de la locomotora. En función de las señales con el silbato, los guardafrenos tenían que apretar o soltar frenos. Esto limitaba la longitud de los trenes, ya que la distancia entre el último coche y la locomotora podía impedir que el guardafrenos escuchara la señal[752]. Además, oír el silbato era un verdadero problema en líneas con orografía difícil, con muchos túneles, trincheras, y en días de meteorología adversa. Era un trabajo duro y arriesgado, con largas jornadas de marcha y sometidos a las inclemencias del tiempo; embutidos en minúsculas garitas, aguantaban temperaturas extremas en invierno y verano. Estaban a las órdenes del

[751] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 66.

[752] Hasta la introducción del freno hidráulico, los vagones de mercancías solo podían pararse a mano, a través de unas manivelas que manejaba el personal autorizado. La maniobra no era sencilla y los accidentes, frecuentes. Para que a un tren se le pueda aplicar un porcentaje de freno adecuado a toda la masa remolcada, la forma más efectiva de hacerlo es aplicando el freno en todos sus vehículos. Cuando esto no es posible, se intercalaban vehículos con freno. Una posibilidad realista sería intercalar un vagón con garita cada cinco vagones que no la tienen. La proporción era variable según el porcentaje de freno que la administración ferroviaria considerase como admisible para permitir la circulación del tren, aunque esto podía variar. El primer y último vehículo debían llevar freno.

jefe o conductor del tren a quien reemplazaba en caso necesario y durante las paradas en las estaciones solían desempeñar otros servicios, como dar el nombre de las mismas, abrir y cerrar las portezuelas de los coches, vigilar y avisar sobre polizontes[753].

El Servicio de Locomotoras (SL) estaba conformado por los maquinistas y fogoneros. El maquinista es la persona encargada de controlar la velocidad, frenada, así como los sistemas de seguridad y confort a bordo de una locomotora, unidad tren, automotor, y por ende, cualquier vehículo ferroviario, también puede referirse al conductor de unidad tractora; agente autorizado para la conducción de un vehículo motor (o máquina de vía) que tiene a su cargo el cumplimiento de las órdenes de las señales[754].

El fogonero, pareja inseparable del maquinista, su tarea principal era alimentar el fuego del hogar de la locomotora de vapor, aunque como auxiliar participaba en su limpieza y engrase. También se ocupaba del freno del ténder (el vagón inmediato a la máquina donde se acumula el combustible sólido o líquido). Su jornada de trabajo comenzaba dos horas antes de la partida del tren; debía llegar al depósito de máquinas sesenta minutos antes que su compañero para encender el hogar y calentar el agua en la caldera, que debía tener la presión justa para que la locomotora pudiera iniciar la marcha. Trajinaba en el reducido espacio de la máquina manejando paladas con carbón de hulla o madera, siempre a la intemperie, sin protección y a merced del frío, la lluvia o el abrasador sol de verano. Un trabajo duro; paleando 4 toneladas de carbón al día en las líneas de vía angosta. Era frecuente que cada maquinista y fogonero tuviera asignada la misma locomotora, que cuidaban y protegían como algo propio. Para evitar desplazarse hasta la instalación ferroviaria e informarse del horario de comienzo de trabajo, se hacía habitual la existencia de llamadores, personas que, pagadas por la pareja de trabajo, se ocupaban de informarles del horario y jornada asignados. Las horas de trabajo dependían de las necesidades del servicio[755].

---

[753] "Los antiguos oficios del mundo del ferrocarril". *Industri: Equipamiento de Trenes y Autocares.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.industri-sl.com/blog/antiguos-oficios-mundo-ferrocarril/

[754] *Ibídem.*

[755] *Ibídem.*

Dentro del trabajo ferroviario también existían otras especialidades como: el guardagujas, en este puesto el empleado tenía a su cargo el manejo de las agujas en los cambios de vía de los ferrocarriles, para que cada tren ocupara la vía correspondiente. Los guardagujas recibían las órdenes del jefe de estación para la maniobra de las agujas y señales. Sin embargo, para la conservación del mecanismo dependían del ingeniero de vía y sus empleados. Debían comunicar a su superior cualquier anomalía en el cambio y se ocupaban de cuidar, limpiar y engrasar el aparato. Disponían de un banderín y farol para hacer las convenientes señales a los empleados del tren y, sobre todo, debían señalar siempre precaución en el sentido de las puntas de las agujas. La jornada ordinaria promedio podía situarse en 12 horas diarias, situación que compartían con los fogoneros, jefes y subjefes de estación, llamadores y demás dependientes del ferrocarril. El rigor de laborar en el mantenimiento de la vía implicaba estar expuesto a la dureza de las condiciones meteorológicas (calor, frío, lluvia, heladas o nieve en el norte del país)[756].

Los ferrocarrileros capataces forman esta categoría aquellos que, en determinadas dependencias relacionadas con la circulación de trenes, y bajo las órdenes del jefe de circulación correspondiente, dirigen, al frente de un grupo de especialistas de estaciones, la ejecución de las maniobras. Es decir, que bajo su supervisión se desarrollaban las tareas de clasificar los convoyes y las maniobras de los trenes en las estaciones, así como otros trabajos que tuvieran que ver con la selección y composición de coches y vagones para formar un tren y sus cargas. El capataz se encuentra al frente de un grupo o grupos de peones o peones especializados, a los que dirige y controla en las propias estaciones o terminales. En México se les llamó patieros, acomodaban en los patios los trenes. Con el tiempo, se separaron en dos categorías para silenciar los trabajos específicos de la formación y clasificación de los trenes (maniobras y enganchador) y las tareas en el interior de los vehículos en el patio de vías (movimiento y explotación)[757].

Los primeros se centraban en coordinar las tareas de clasificación, que suponía ordenar de una forma determinada los coches y vagones en la composición, hasta la segregación de cualquier vehículo en plena circulación. Los capataces de movimiento asumían como

[756] *Ibídem.*
[757] *Ibídem.*

función la coordinación de las labores de carga y descarga de las mercancías. El enganche de los trenes era un trabajo que fundamentalmente se centraba en la unión de los vehículos de material remolcado mediante unos ganchos manuales y otros accesorios, como los frenos[758].

El guarda-noches era el que recorría las vías de noche para despejarlas de obstáculos o avisar de viva voz a la brigada de limpieza o de reparaciones para que acometiera sobre la misma la tarea precisa. Conocidos también como guardavías, tenían a su cargo un trozo o sección de la misma que debían vigilar constantemente, reparando los pequeños desperfectos y dando parte a sus superiores de lo que no podían remediar por sí mismos. En caso de que los daños pudiesen dar lugar a un accidente, debían hacer la señal de alto a distancia conveniente, bien con movimientos convenidos de las manos, con banderas o con la luz de los correspondientes faroles (alimentados sobre todo con carburo).

En el artículo "Los antiguos oficios del mundo del ferrocarril" retoman lo que menciona la *Brotherhood of Railroad Signalmen*, donde menciona que el término incluye a los trabajadores que inspeccionan, mantienen e instalan sistemas de señales que se usan en la mayoría de las líneas férreas, incluyendo los de advertencia en los cruces de vías principales. Su equipo debía constar de carabina y bayoneta, canana con pistones, petardos para señales, banderín encarnado con su funda, martillo, llave de dos bocas, aceitera, mechas variadas, tijeras, farol con cristales blanco y rojo, espuerta, pala, reglamento y partes, cartera y tintero. Para los avisos tenía que soplar -con energía, pulmones y resistentes carrillos- una trompa que, junto a todo lo enumerado, llevaría colgada de un cordón. Si no se utilizaba la trompa había que optar por el uso de la bocina. Para trasladarse y con enseres utilizaban los armones[759].

Vale la pena retomar una descripción del artículo "Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó" que pudiera acercarse a lo que ocurría en Oriental.

> En las atestadas estaciones, el ir y venir de los viajeros provocaba una agitación constante. Entre todos los trabajadores ferroviarios que pululaban por el vestíbulo,

[758] *Ibídem.*
[759] *Ibídem.*

> destacaban los mozos de equipaje o maleteros, que bien llevaban atestados carros con maletas, bien esperaban a los posibles viajeros para trasladar sus equipajes camino del tren o hacia la salida en busca de otro transporte. Solícitos como nadie a la búsqueda del cliente, ofrecían su mano de obra con la sonrisa en los labios y la gorra sempiterna calada sobre las cejas. No importaba la edad para el uso del calificativo laboral. Normalmente eran trabajadores que estaban al margen de cualquier contrato laboral con las estaciones. Pero el jefe de estación y la Guardia Civil o la Policía sabían perfectamente quién era cada cual. Vestidos con un largo blusón llegaban incluso a portar al hombro fardos de cuerda para hacer aún más evidente el oficio. El servicio casi se hacía a la carrera, porque debían intentar hacer el máximo de traslados en cuanto el tren paraba en la estación. Y, hasta que otro convoy hiciera su entrada, permanecían en corrillos contando historias o bebiendo en la cantina o yendo a pasear cerca hasta que escuchaban que se acercaba otro ferrocarril[760].

Seguramente niños, jóvenes o adultos hacían ese tipo de trabajo en Oriental, de trasladar bultos de un tren al otro. Ayudar a las personas a subir a un camión, por ejemplo. Apoyándose en diablitos o cargando sobre sus hombros.

Además de los Talleres, la Casa de Máquinas, la tripulación de los trenes de pasajeros y claro la propia Estación del Ferrocarril de Oriental, donde laboraba el Jefe de Estación, el telegrafista, la taquillera, el personal del hotel y el restaurante. El patio era un lugar bastante importante para la industria ferroviaria de la comunidad, debido a que muchos trabajadores comenzaron trabajando en el patio de la estación, hay que puntualizar que el patio de la estación de Oriental era bastante grande debido a que la estación contaba con 12 hectáreas y porque daba servicio a dos líneas de ferrocarriles, el Mexicano y el Interoceánico, aunque después fue solamente a Ferrocarriles Nacionales de México.

El patio se ubicaba en las principales estaciones del Ferrocarril y se define como: lugar con un sistema de vía que sirve para la formación de trenes que van a salir y para acomodar los trenes que llegan[761]. También se puede definir como punto en el que corren un conjunto de

---

[760] *"*Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó*". El Correo.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.elcorreo.com/vizcaya/ocio/201311/24/domingorelatosferroviariosoficios.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com.mx%2F

[761] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 67.

vías paralelas a la vía principal, con límites definidos por medio de las placas respectivas, destinado a la formación de trenes, estacionamiento de carros y otros fines[762].

El patio de la estación de Oriental contaba con un tanque bastante grande que proveía de agua a las máquinas de vapor, y en los primeros años a la comunidad también. El personal ferroviario que laboraba en el patio era conocido como los patieros, estos personajes que se encargaban de preparar el ferrocarril que iba a partir, así como acomodar las locomotoras y vagones que llegaban a la estación.

Como bien lo menciona el ferrocarrilero Miguel Domínguez en sus recuerdos sobre trabajo que se realizaba en el patio de la estación de Oriental:

> Se acomodaba la máquina abajo del depósito de arena y por medio de una manguera llenaban de arena los domos de las máquinas de vapor. También a la máquina diésel se le tenía que poner arena, porque como va fierro con fierro, es decir, riel con rueda corrían el peligro de "chorrearse". Este trabajo lo hacía el proveedor, el cual surtía de arena, de agua y de combustible a las máquinas que iban a salir. El airista revisaba que no hubiera fugas y el cobrero apretaba las tuercas y las soldaba[763].

El ferrocarrilero Fidel Ríos Gutiérrez recuerda el trabajo que realizó en el patio de Oriental: "Me encargaba de recibir las máquinas y meterlas a la Casa de Máquinas para proveerlas de combustible, agua y arena. En ese tiempo yo era proveedor"[764].

Fidel Ríos destacó en sus memorias las diferencias que había en el ámbito laboral ferroviario entre los ferrocarrileros de patio y los ferrocarrileros de camino, en sus recuerdos menciona que:

> Era Maquinista de Patio… "Maquinista de Corral". Lo que más deseaba era ser Maquinista de Caminos, por el sueldo y para viajar… era como un orgullo. A los de Patio nos decían despectivamente que éramos Maquinistas de "Corral" porque sólo acomodábamos los trenes que llegaban y formábamos los que iban a salir. Mi jornada de trabajo era de 7:00 a 15:00 hrs., a veces hacíamos tiempo extra de 15:00 a 17:00 hrs., la hora del lunch era de 9:00 a 9:20

[762] *"*Los antiguos oficios del mundo del ferrocarril*". Industri: Equipamiento de Trenes y Autocares.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.industri-sl.com/blog/antiguos-oficios-mundo-ferrocarril/
[763] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 68.
[764] *Ibídem*., p. 69.

> hrs. En la puerta de la máquina había un fogón y ahí calentábamos el "itacate" que nos preparaban en casa. Me bañaba en los Talleres del Patio como casi todos los compañeros, de la Fija del Taller salía agua caliente. Usaba mi uniforme de mezclilla y mi cachucha, yo me la compraba, me gustaba por cómodo y resistente, nos lo vendía una persona que los traía del Norte, no era obligatorio ni proporcionado por la empresa[765].

El trabajo de Llamador, lo menciona el ferrocarrilero Jorge Domínguez, como uno de sus primeros trabajos en la industria ferroviaria, a partir de ello fue ascendiendo y acomodándose en otros puestos de la industria como muchos otros ferrocarrileros.

> Mi trabajo como llamador consistía en ir a llamar a los trenistas a sus domicilios y notificarle, con dos horas de anticipación como mínimo, la hora y tren en el que iban a salir. Asenté escalafón como llamador en 1944, pasé los exámenes médicos de iniciación y cumpliendo todos estos requisitos me autorizaron como llamador-mensajero extra en Oriental. A veces trabajaba turno de día y a veces de noche, tenía 16 años de edad. En las noches me alumbraba con una lámpara de mano, no caminaba mucho porque los trabajadores se encontraban en un área no mayor de 300 metros, la mayoría sólo estaba de paso esperando el llamado para salir a trabajar, los que eran [oriundos] de Oriental vivían cerca de la Estación[766].

Hay que recordar que durante el proceso de urbanización de Oriental, donde se fueron edificando las primeras casas y se trazaron las principales calles parraleras a las vías férreas las habitaron principalmente ferrocarrileros, por eso los llamadores sólo tenían que salir de los terrenos de la estación y caminar en las primeras calles o en su defecto buscarlos en la cantina para notificar la salida del tren.

Posteriormente, después de ser llamador Jorge Domínguez se desempeñó como Garrotero de Patio lo describe de la siguiente manera:

> De llamador ascendí a Garrotero de Patio en el año de 1950, después de un examen médico y uno de Reglamento de Transportes, el instructor iba a Oriental 15 días cada dos meses, había que a completar un promedio de más de 700 jornadas como llamador para ascender a Garrotero de Patio, que más o menos eran como dos años y medio. Presenté un examen oral y escrito, el instructor extendía una constancia de aprobación de exámenes y daba una copia. Los originales los mandaba a la Oficina de Trenes en la Superintendencia de Jalapa, porque

[765] *Ibídem*., p. 70.
[766] *Ibídem*., p. 71.

> Oriental pertenecía a la División de Jalapa. El Jefe de Trenes giraba órdenes a los Jefes de Patio para que uno pudiera trabajar como Garrotero de Patio extra. Trabajé como Garrotero de Patio durante dos años[767].

Entre sus actividades como garrotero de patio tenía que encargarse de las labores técnicas como asegurar los cambios de vías, el buen funcionamiento de elementos de los vagones, etc.; unía o separaba con un garrote los vagones entre sí de los trenes que salían y los que llegaban, se cercioraba que el tren en el patio estuviera bien enganchado para posteriormente notificarle al Garrotero de camino o de vía encargado de ese ferrocarril.

Posteriormente con el fin de "la era del vapor" y el comienzo de "la era diésel" hubo bastantes cambios en la industria ferrocarrilera, al ser suprimidos algunos trabajos por la modernidad de las máquinas nuevas, por lo que los ferrocarrileros tuvieron que capacitarse.

Antonio Lutrillo Hernández comenta su experiencia de traslado de Oriental hacia otros centros ferrocarrileros:

> Trabajé en Apizaco y en Orizaba porque suprimieron por 4 años el puesto de soldador en Oriental. Casi siempre estuve trabajando en Oriental, pero de 1970 a 1974 me transfirieron porque según no había trabajo y suprimieron mi puesto por 4 años. Fue una decisión del Maestro Mecánico y por esa razón me transfirieron. Yo lo peleé mucho, después se comprobó que el puesto era necesario y lo adquirí por boletín por mis derechos de antigüedad. Extrañaba el Taller de Oriental, pero fui a aprender muchas cosas y a hacer nuevos amigos, mi familia se quedó en Oriental, yo iba cada ocho días a mi casa[768].

La capacitación fue un proceso importante dentro de la industria ferroviaria, debido a que en inicios del ferrocarril los trabajadores entraban a una edad muy temprana como llamadores y, posteriormente, a través del conocimiento empírico y vivencial iban aprendiendo los conocimientos técnicos de sus jefes inmediatos, para ir ascendiendo dentro de los diversos puestos que tenía la empresa. Para lograr su ascenso tenían que capacitarse y presentar exámenes frente a los instructores correspondientes con la finalidad de mostrar los conocimientos teóricos básicos para desempeñar su labor.

[767] *Ibídem*., p. 71.
[768] *Ibídem*., p. 62.

Posteriormente, con la llegada de "la era diésel", los ferrocarrileros tuvieron que capacitarse en el mantenimiento y aspectos técnicos de las nuevas máquinas, ya que las locomotoras diésel funcionaban de otra manera a las máquinas de vapor "las negras consentidas". Miguel Domínguez relató su experiencia sobre la capacitación que tuvo que realizar.

> Era mayordomo de la Casa de Máquinas de Oriental, ya sabía [como era trabajar con las máquinas] de vapor, pero ahora tenía que aprender sobre la máquina diésel. Como todo, me costó trabajo, teníamos que aprender dónde estaban colocadas las piezas, dónde se desarrollaba el equipo de aire, repasar todo el recorrido que hacía el aire para el sistema de frenado, había que estudiar, pero sí lo aprendí. Fue un curso de 6 meses, se hacía dentro del turno de trabajo, las dos últimas horas eran para la capacitación. Se adaptó un furgón de Oriental [para que se llevará acabo] la capacitación. Daniel Vega Rea, [fue el capacitador] que venía de México[769].

Con las detalladas descripciones de los ferrocarrileros jubilados podemos comprender la complejidad que había en el trabajo ferroviario, desde todas las categorías que hubo en la Estación del Ferrocarril Oriental hasta la trayectoria de algunos ferrocarrileros que nos presentan ese ámbito laboral, así como otros acontecimientos también son parte del trabajo ferroviario.

El trabajo ferroviario en la Estación del Ferrocarril de Oriental era bastante variado, en ocasiones los ferrocarrileros tenían que resolver los descarrilamientos, entre otros aspectos fundamentales que formaron parte de su labor diaria. Estos acontecimientos eventuales se suscitaron desde los inicios de la historia ferroviaria, y el ramal Puebla-Oriental-Teziutlán no fue la excepción, Antonio Lutrillo nos describe un descarrilamiento en el siguiente recuerdo:

> Estaba festejando el año nuevo en mi casa [cuando] me llamaron para trabajar. Como era el único soldador-cortador que había en Oriental, estaba dispuesto a cualquier llamado a la hora que se presentará una emergencia, en ocasiones fuera del Taller y del pueblo. Este trabajo era pagado como tiempo extra. La máquina de vapor del tren de pasajeros a Teziutlán se descarriló como a las 21 hrs., cerca de la Parada de Cervantes, Puebla, cuando esto pasaba a veces nos llevábamos tres o cuatro días trabajando día y noche. Se tenía que cortar para

[769] *Ibídem*., p. 64.

> levantar los furgones y las piezas que estorbaban para liberar la vía y dar paso a los trenes. No dormíamos y para comer buscábamos por ahí, a veces los trabajadores de vía nos invitaban [alguna alimento] de lo que ellos llevaban para comer, cuando la familia sabía dónde estábamos nos mandaban comida de casa[770].

El día de pago era un día esperado por todos los ferrocarrileros, debido a que ese día se les otorgaba su sueldo con el cual solventaban sus necesidades básicas y las de sus familiares. El testimonio del ferrocarrilero Fidel Ríos describe un día de pago:

> Los días de pago que eran los días 5 y 20 de cada mes, nos reuníamos muchos compañeros y aprovechábamos para convivir, hablábamos del trabajo y otros temas. El "pagador" nos pagaba en una ventanilla de la estación, llegaba a las 9 de la mañana y empezábamos a rayar, solíamos esperarnos para platicar y convivir[771].

Todos los relatos ferroviarios y vivencias de los ferrocarrileros nos dan una perspectiva más compleja sobre el trabajo ferrocarrilero en Oriental, desde la vida laboral de los Talleres y la Casa de Máquinas, los trabajadores de patio y de camino, la tripulación de los trenes de pasajeros, e incluso los desplazamientos, capacitaciones, accidentes y anécdotas laborales de un día de trabajo en el ferrocarril de Oriental.

Es por ello que la Estación del Ferrocarril de Oriental fue el complejo ferrocarrilero más grande de la región, teniendo la categoría de estación de primera clase por las 12 hectáreas de territorio que tenía, los servicios con los que contaba y, sobre todo, el gran número de ferrocarrileros que laboraron, tanto en la "era del vapor" como la "era diésel", llegando a trabajar más de 600 trabajadores en la Estación del Ferrocarril de Oriental.

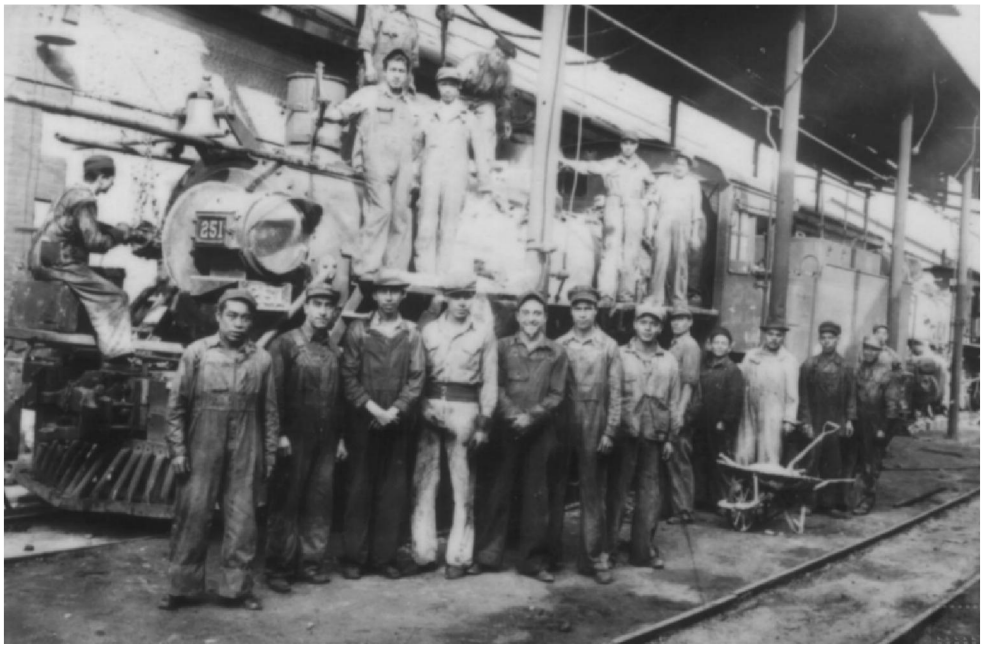
[770] *Ibídem*., p. 72.
[771] *Ibídem*., p. 96.

Imágenes

Recuerdo de Oriental, 15 de Agosto de 1923[772]



Trabajadores de los talleres de Oriental, 1940[773]



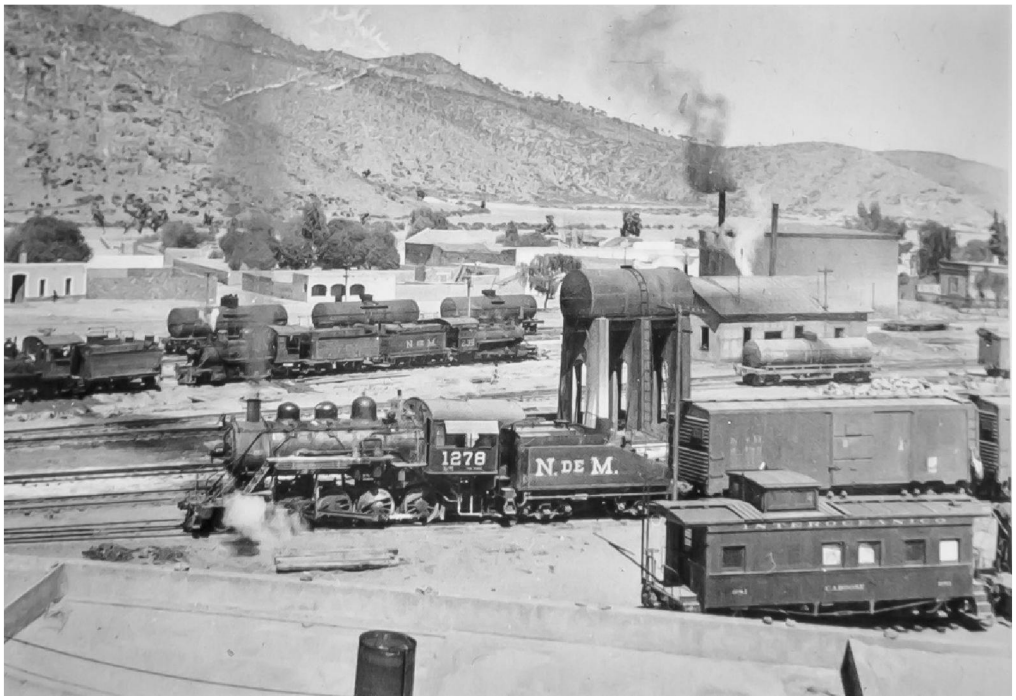
[772] En esta fotografía se encuentra el ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta con 19 años. Fondo Villegas Villegas.

[773]Trabajadores de los talleres de Oriental, Ca. 1940. Colección Ramal Oriental-Teziutlán. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Locomotora #149 y la Estación del Ferrocarril de Oriental, aprox. 1950[774]



Locomotora #1278 en el patio de la Estación del Ferrocarril de Oriental, aprox. 1950[775]



[774]Del perfil de Facebook del Dr. Frederick Thierry Palafox. "Estación Oriental, Puebla". *Facebook.* Consultado el 26 de Diciembre de 2020, https://www.facebook.com/photo?fbid=10208184378404826&set=a.2271930975408

[775]Del perfil de Facebook del Dr. Frederick Thierry Palafox. "Estación Oriental, Puebla". *Facebook.* Consultado el 26 de Diciembre de 2020, https://www.facebook.com/photo?fbid=10208180686232524&set=a.2271930975408

Trabajadores de la estación de Oriental, en el taller con una máquina de vapor[776]



[776] Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…Oriental, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015., p. 27.

V. 2. La estación como espacio recreativo y el tiempo de ocio en Oriental

Dentro de las características del concepto de sociabilidad existen dos aspectos bastante interesantes a retomar: el espacio recreativo y el tiempo de ocio, características que se aplicaron en la Estación del Ferrocarril Oriental e, incluso, en las principales tiendas de la comunidad.

Nuevamente se hace referencia a lo que plantea Chapman donde menciona que Agulhon define el círculo social como "una asociación de hombres organizados para practicar una actividad desinteresada (no lucrativa), o más aún, para vivir la no actividad o el ocio[777]. Por lo cual surge el cuestionamiento ¿Qué es el tiempo de ocio?

Para ello, se retoma lo propuesto por Christianne Gómes y Rodrigo Elizalde en su artículo "Trabajo, tiempo libre y ocio en la contemporaneidad: Contradicciones y desafíos" menciona las múltiples reflexiones sobre la progresiva ampliación del tiempo libre, así como sus articulaciones con el trabajo y el ocio, fueron establecidas en el transcurso del siglo XX, estas reflexiones fueron analizadas recientemente por algunos autores, que toman como referencia la progresiva reducción de las jornadas de trabajo en el transcurso del siglo pasado, que en varios países actualmente está limitada a ocho horas diarias. Algo distinto de lo que ocurría en el siglo XIX en el que la jornada laboral llegaba hasta las 16 o 18 horas por día[778].

Destacando como lo analizan Manuel Cuenca y Eduardo Aguilar en su texto *El tiempo del Ocio: Transformaciones y riesgos en la sociedad apresurada*, fue gracias a los movimientos sociales y sindicales del siglo XIX, secundados por los intelectuales como Paul Lafrague, R. L. Stevenson y posteriormente el apoyo de Beltran Russel, consiguieron hacer realidad en el último tercio del S.XX, la reivindicación utópica de un tiempo libre

[777]Chapman, William. "El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico…, *op. cit.,* p. 15.
[778]Gómes, Christianne; Elizalde, Rodrigo. "Trabajo, tiempo libre y ocio en la contemporaneidad: Contradicciones y desafíos". *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, vol. 8, núm. 22, 2009 Universidad de Los Lagos Santiago, Chile, p. 6.

equilibrado, cuantitativamente, con el trabajo y el sueño[779]. Para el caso de México, con la promulgación de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos el 5 de febrero de 1917, se hizo justicia a una demanda social que pugnaba en la lucha armada, una jornada de trabajo justa y equitativa, eliminando la explotación que vivieron los obreros y campesinos por parte de los hacendados y capitalistas.

Dentro de la Constitución Política de 1917 en el título sexto, los constituyentes, promulgaron el artículo 123, artículo que plasmó aspectos cruciales en material laboral, retoma la fracción I que dice: "La duración de la jornada máxima será de ocho horas"[780] y la fracción IV donde se destaca: "Que por cada seis días de trabajo deberá disfrutar el operario de un día de descanso, cuando menos"[781].

Con esta nueva reglamentación, los trabajadores tuvieron la oportunidad de vivir un espacio para disfrutar la no actividad, ese tiempo de ocio. Puntualizan Manuel Cuenca y Eduardo Aguilar, retomando a Norbert Elías, que el tiempo de ocio en una sociedad enfocada al trabajo pasa a ser la única esfera pública en la que los individuos pueden decidir basados principalmente en su propia satisfacción[782]. El tiempo de ocio se basa en la satisfacción de las personas, sea un trabajo remunerado integrado a la industria o un trabajo privado cotidiano no remunerado.

Los espacios de sociabilidad son bastante importantes debido a que en estos espacios, como puntualiza Agulhon, se vive la no actividad, y dentro de la Estación del Ferrocarril Oriental se podía vivir el tiempo libre, es decir, estos breves espacios de tiempo que tenían los ferrocarrileros de no actividad, entre los lugares con los que gozaban este tiempo de ocio eran: los patios, el hotel, el restaurante y las bancas de espera e, incluso los baños de vapor, por ello era frecuente que algunos ferrocarrileros que habían terminado su jornada diaria se

[779] Cuenca, Manuel y Aguilar, Eduardo *El tiempo de ocio: Transformaciones y riesgos en la sociedad apresurada*. Bilbao, España. Universidad de Deusto, 2009. p. 14.
[780] Congreso Constituyente 1916. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917*. (Versión facsimilar). México, DF: Congreso de la Unión, 2019, p. 285.
[781] *Ibídem*, p. 287.
[782] Cuenca, Manuel y Aguilar, Eduardo *El Tiempo de Ocio...*, *op. cit.,* p. 14.

quedaban a platicar con sus compañeros, de igual forma los pasajeros y comerciantes vivían su tiempo libre dentro de la estación en los espacios públicos.

La vida laboral de la estación del ferrocarril, era de casi 24 horas, debido a que algunos ferrocarrileros continuaban trabajando durante la madrugada, a diferencia la vida de la comunidad terminaba a las 6 de la tarde, a veces antes, debido a que el principal espacio de sociabilidad era la estación, por lo tanto cuando ésta cerraba su horario al público, la comunidad no contaba con ningún otro espacio de sociabilidad significativo o algún espacio recreativo donde pudieran realizar la no actividad familiar como recuerda el ferrocarrilero Ricardo Pérez Loranca, a diferencia de las ciudades que tenían cines o teatros, Oriental sólo contaba con la estación del ferrocarril[783].

Después del trabajo ferroviario los ferrocarrileros atendían sus ejidos y comercios que tenían en la comunidad[784], continuaban con un trabajo complementario, muchos de ellos concurrían a la cantina del pueblo, donde esperaban el llamado para continuar laborando o, en su defecto, pasar el tiempo de ocio, en lo que llegaba la hora para ir a sus respectivas residencias y preparar todo para el día siguiente e integrarse de nuevo a su rutina, a su jornada diaria.

La cantina, como menciona el ferrocarrilero Ricardo Pérez, también fue un lugar bastante significativo de sociabilidad donde se encontraba la mayoría de los ferrocarrileros de la estación del Ferrocarril de Oriental. Debido a que la cantina para la sociedad mexicana era un espacio de sociabilidad entre varones, como sostiene Emiliano Cervantes en su tesis de maestría "Reproducción Social y Cultural en torno al consumo de alcohol. El caso de una cantina tradicional en la ciudad de Querétaro", las cantinas se distinguieron por tener el piso cubierto de aserrín, además las cantinas y pulquerías representaban un lugar donde los varones podían convivir sin muchas restricciones y arreglar asuntos o ponerse al día. Algunos hombres, destaca el autor, llevaban a sus mujeres al mercado a hacer las compras

[783] Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos*, (Documental), Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero. Instituto de Ciencias de la BUAP. Diciembre, 1987.
[784] *Ibídem*.

del mandado para la casa, asistían a estos lugares ubicados cerca de los mercados mientras ellas realizaban las compras respectivas, define el autor que las cantinas eran *lugares de espera*[785]*,* enfrente de la Estación del Ferrocarril se encontraba la "Tochimpa", un lugar de gran tradición para la comunidad.

Destaca Cervantes que algunas de las cantinas, de su objeto de estudio, iniciaron siendo tiendas de abarrotes con un espacio particular dedicado al expendio y consumo del alcohol. Estas tiendas-cantinas estaban divididas en algunas ocasiones solo por una puerta o por una cortina y no era extraño que durante las compras los varones y algunas mujeres se tomaran alguna bebida etílica[786]. Es posible y hasta común que existiese ese tipo de tiendas con venta de bebidas y fuesen un lugar de conversación masculina.

Jorge Uría efectúa de manera similar un análisis bastante interesante sobre los espacios de sociabilidad y la historia social del ocio, su objeto de estudio es la taberna, para el caso español en Oviedo, menciona el autor que la taberna fue un espacio multifuncional de sociabilidad, donde se trataban diversos aspectos como: conspiraciones, reuniones ilícitas, pactos, lugares neutrales y, sobre todo, como espacios recreativos donde pasaban el tiempo de ocio.

La cantina, como la pulquería, tiene su trascendencia como espacio de sociabilidad en México, para el caso de Oriental, pudiera aplicarse lo que planteó Cervantes, debido a que en Oriental existió una tienda que cumplía con las características, así lo destacó el ferrocarrilero Fidel Ríos en su testimonio: "Acostumbrábamos ir a tomar unas cervezas y platicar… la tienda de Don Bulmaro era la más grande del pueblo y la mejor surtida, vendían cerveza, había mesas y podíamos sentarnos a platicar. Como siempre andábamos "en camino", casi no nos veíamos…[787].

[785] Cervantes, Emiliano. "Reproducción social y cultural en torno al consumo de alcohol. El caso de una cantina tradicional en la ciudad de Querétaro", tesis de maestría. Facultad de Filosofía-UAQ, 2018, p. 66.
[786] *Ibídem*, p. 67.
[787] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 96.

Destacando lo que planteó el ferrocarrilero Fidel Ríos, de igual forma las tiendas de abarrotes se volvieron focos de sociabilidad de la comunidad[788], debido a que eran los espacios comerciales locales donde los pobladores podían ir a comprar artículos de primera necesidad, después del intercambio comercial y abastecimiento que había en la estación. Los demás comercios tenían su propia sociabilidad, en menor medida debido a que la gente iba a adquirir productos, disponía de un tiempo libre para intercambiar algunas palabras con los despachadores, para después continuar con sus actividades diarias. |

Cabe señalar, que probablemente, siguiendo la descripción de Cervantes, la tienda de Don Bulmaro en Oriental, pudo haber cumplido con la descripción que estas tiendas de abarrotes contaban con un espacio particular dedicado al expendio y consumo del alcohol, ya sea dividido por una puerta o cortina o, en su defecto, encontrarse en la parte posterior o delantera del establecimiento. Claro, también puede ser una posibilidad que haya habido otro establecimiento dedicado exclusivamente a la venta y consumo de bebidas etílicas, como es el caso de la "Tochimpa".

En las relaciones intrapersonales, el cortejo es bastante significativo, para conformarse las nuevas familias, entre los primeros migrantes de Oriental desde luego nutrieron con descendencia acrecentando la población de la comunidad. Dentro de los espacios donde ocurrían estos encuentros, el ferrocarril fue bastante importante para la comunidad de Oriental, de manera similar como en los tiempos del Porfiriato y de la Revolución coloquialmente se decía "echar reja", para referirse a aquella pareja de jóvenes que platicaban en las ventanas de las casas con barrotes, los cuales probablemente tenían una relación afectiva, se estaban conociendo o comprometiendo, como menciona José Antonio Alvear en su tesis "Echar reja: Imaginarios simbólicos sobre el amor. Narraciones de mujeres de León, Guanajuato, 1940-1984" que al suceso de encontrarse con el novio en los linderos de la casa de ella para frecuentarse e irse conociendo. Destaca el autor algunas referencias orales, que retoma en su investigación, puntualizaron que fue una forma de

[788] Inclusive hasta la fecha en algunos pueblos las tiendas de abarrotes son el punto focal de la sociabilidad de la comunidad, debido a que no tienen otros espacios para vivir la no actividad como en las urbes, por mencionar plazas, cines, parques, teatros e, incluso, siguen cumpliendo con la descripción del ferrocarrilero Fidel Ríos, debido a que cuentan con mesas para beber alguna cerveza y platicar amenamente a diversas horas del día.

denominar a dicho momento del noviazgo, el cual se fue popularizando hacia los años veinte del siglo XX[789].

En Oriental el principal lugar para cortejar era la estación del ferrocarril, las parejas se citaban dentro de ésta con la finalidad de conversar e irse conociendo, para después consolidar relaciones formales y contraer nupcias civiles y/o eclesiásticas, los lugares donde conversaban estos jóvenes eran el restaurante, en la zona de taquilla, en las bancas de espera. Dentro de la estación se vivió la afectividad de aquellos primeros migrantes que fueron construyendo la nueva sociedad de "Orientalenses".

Años después también los jóvenes podrían concurrir al parque 15 de septiembre, o "echar reja" en algunas de las casas, o verse de manera esporádica durante alguna caminata que realizaban ya sea rumbo a la estación, las parcelas, el panteón, donde podían encontrarse con la persona amada. Inclusive el campo, también formó parte de estos espacios para cortejar, desde luego que el espacio por excelencia fue la estación del ferrocarril.

Gracias a esos encuentros afectivos entre aquellos jóvenes migrantes, trajo como consecuencia la consolidación de matrimonios que tuvieron descendencia, a estos infantes nacidos en la década de los años veinte se les denominó con el gentilicio de "Orientalenses", por ser de la primera generación nacida en Oriental, hasta la fecha el gentilicio se sigue utilizando para denominar a los pobladores de Oriental.

En la formación de esta primera generación de "Orientalenses", complementaron su formación académica escolar con la apertura de la escuela primaria. Vivieron su infancia con el sonido de las locomotoras y la estación del Ferrocarril, pues muchos de estos infantes eran hijos de ferrocarrileros, sus padres los llevaban al trabajo y, mientras sus padres trabajaban, ellos se ponían a jugar en las locomotoras de verdad, subiéndose a ellas, conociendo de cerca "las negras consentidas" y el trabajo ferroviario.

[789] Alvear, José Antonio. "Echar reja: Imaginarios simbólicos sobre el amor. Narraciones de mujeres de León, Guanajuato, 1940-1984", tesis de maestría. IBERO, 2009, p. 4.

Como rememora el ferrocarrilero Álvaro Navarrete su infancia en Oriental estuvo ligada a los trenes:

> Siempre le tuve amor al ferrocarril, ¿Por qué?, Porque de niños jugábamos con trenes, pero con trenes de verdad. En los patios se hacían movimientos [de locomotoras], nosotros nos subíamos a los trenes, nos iban a dejar hasta determinado lugar, [algo lejos de la estación], y ya nos veníamos caminando[790].

Con este testimonio podemos destacar que la estación se volvió un espacio recreativo, retomando lo que plantea Diego Aguirre y Eder Loaiza en su texto "Espacios recreativos formales: escenarios para la construcción de los valores sociales" donde definen un espacio recreativo a partir de la cultura de la sociedad; los autores puntualizan que definir una sociedad sin conocer su cultura es utópico, por tal motivo conocer lo que significa cultura es la base para sustentar la presente premisa de los espacios recreativos eficaces para el mejoramiento de las interrelaciones humanas. La cultura está directamente relacionada con lo que el hombre hace, piensa y conoce de su realidad[791].

Por lo tanto, la cultura de una sociedad se vive y se transmite en espacios privados y públicos, siguiendo este sentido se retoma también lo que plantea Jesús Olguín en su texto "Apropiación del espacio público recreativo" que pensar la recreación desde el espacio, da permiso a la creación de una forma de vida, a la transformación de un simple espacio físico compuesto por elementos materiales dispersos, al de un "lugar", en donde las personas se reencuentran sin condicionamientos, ya que todo lo que pase allí estará protegido y aceptado dentro del marco del recrearse. No es algo vacío ya que se encuentra en él también elementos simbólicos que permiten crear identidad e identidades[792].

---

[790] Entrevista a Álvaro Navarrete, ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.

[791] Aguirre, Diego y Loaiza, Eder. "Espacios recreativos formales: escenarios para la construcción de los valores sociales". *Plumilla Educativa*. Universidad de Manizales, 2014, p. 14.

[792] Olguín, Jesús. "Apropiación del espacio público recreativo". *Ensenada*. Buenos Aires, Argentina, 2017, p. 5.

Destaca el autor que estos espacios pueden propiciar, también, estilos de vida activos, promueve la interacción social y, con ello, se expresa la vida comunitaria de una localidad[793]. Añade el autor que el espacio público es multidimensional[794].

Retomando planteamientos de ambos autores, la Estación del Ferrocarril Oriental fue un espacio público-recreativo, debido a que creó identidad en la comunidad, siendo un espacio de interacción entre los diversos pobladores donde se fomentó, difundió y construyó la identidad cultural de la comunidad y, sobre todo, un espacio recreativo donde los niños interactuaban entre ellos, destacando que estos se formaban de manera empírica en el trabajo ferroviario, por lo cual, se expresa, como propone Olguín, la vida comunitaria de una localidad.

La Estación del Ferrocarril Oriental se volvió un espacio de interacción intrapersonal, no solamente en los ámbitos políticos, económicos y laborales, sino como un centro de formación para todos los pobladores de la comunidad. Siendo el ferrocarril el principal medio laboral como dijo el ferrocarrilero Pérez Loranca: "Los ferrocarrileros que aquí radicamos [en Oriental], o trabaja uno en el ferrocarril o se va, porque el ferrocarril es la principal fuente de trabajo"[795].

Los niños se familiarizaron con el trabajo ferroviario como un espacio recreativo durante su infancia por las visitas que realizaron con sus padres incluyéndolo como parte de su formación, hubo otros casos significativos, aquellos que habían quedado huérfanos, ya sea de padre, madre o ambos, por lo cual en una edad temprana se integraron al trabajo ferroviario. La industria del ferrocarril apoyó, sobre todo, a los hijos de ferrocarrileros, los que tuvieron cierta prioridad para entrar al ferrocarril, como destaca el ferrocarrilero Antonio Lutrillo: "En esa época, teníamos prioridad los huérfanos de entrar a ferrocarriles, entré de 16 años, y a trabajar…a trabajar para poder sobrevivir con la familia y, he sobrevivido gracias al ferrocarril…"[796].

---

[793] *Ibídem*, p. 5.
[794] *Ibídem*, p. 4.
[795] Mraz, John y Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros…*, *op. cit.*
[796] Entrevista a Antonio Lutrillo, Ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.

Como mencionamos en nuestro estudio de caso sobre la tradición de ser ferrocarrilero gracias al acercamiento a la industria ferroviaria como espacio recreativo y de trabajo infantil, se respalda con los testimonios del ferrocarrilero Ricardo Pérez Loranca:

> Yo nací aquí [en Oriental], tengo 49 años de edad y aquí trabajo [en el ferrocarril de Oriental]. Sí, [provengo de familia ferrocarrilera], desde el bisabuelo hasta el abuelo, mi papá, ferrocarrileros todos, mis hermanos también [son ferrocarrileros], 6 [integrantes de mi familia] que todavía trabajamos en [el ferrocarril][797].

Así como el testimonio del ferrocarrilero, Antonio Lutrillo donde destaca que: "Sí, mi padre era candelero también, mis hijos están chicos y todavía no los tengo trabajando, pero mi abuelo, mis tíos, todos han sido ferrocarrileros"[798].

Por lo cual, el ferrocarril brindó un oportunidad laboral, no sólo a los trabajadores migrantes, sino también a los infantes (Orientalenses) de la comunidad, convirtiéndose como ya hemos mencionado en una tradición familiar, ya sea que los menores tuvieran un acercamiento al ferrocarril como un espacio recreativo a través de la familia o, en su defecto, por la necesidad al haber quedado huérfanos, a temprana edad tuvieron que integrarse al trabajo ferroviario y dedicaron su vida al trabajo en el ferrocarril

El ferrocarril además de ser un espacio recreativo donde la población pasaba su tiempo de ocio, también fue un símbolo activo dentro de las fiestas del pueblo debido a que tocaban los silbatos de la estación y las locomotoras, como lo recuerda el ferrocarrilero Álvaro Navarrete, sobre las fiestas decembrinas:

> El silbato de los talleres silbaba cuando era el 24 de diciembre a las 01, nosotros en el ferrocarril le decimos 01 a las 00:01, empezaba a silbar este silbato, [el silbato de la estación de los talleres], y todos los silbatos que había en el taller y los silbatos de las locomotoras, también el 31 de diciembre, inclusive se ponían petardos por todas las vías, se sacaban las máquinas… era una fiesta de silbidos de los trenes[799].

---

[797] Mraz, John y Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros…*, *op. cit.*
[798] *Ibídem*.
[799] Entrevista a Álvaro Navarrete, Ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.

Dentro del espacio de sociabilidad e intercambio comercial, como se ha mencionado a lo largo de esta investigación, la estación del Ferrocarril Oriental, fue el punto focal de la vida social de la comunidad, siendo un aspecto crucial en el ámbito cotidiano, político, económico, social, cultural y en la formación de parejas e instrucción de infantes, por lo cual el ferrocarril trascendió más allá de ser una industria donde laboraban, sino como una forma de vida.

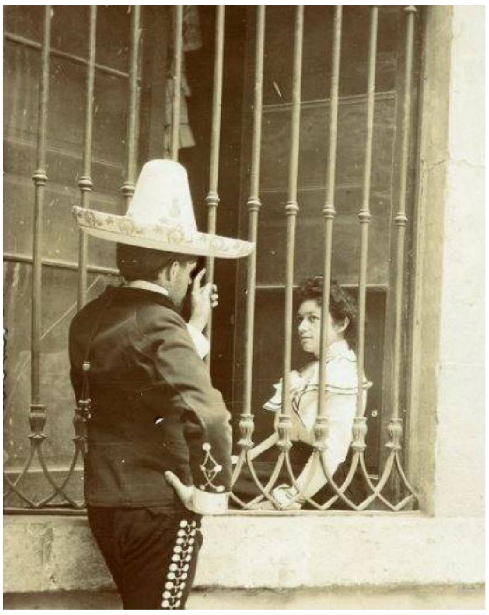
Las fotografías presentadas al final de este apartado dan una idea de cómo el ferrocarril estuvo presente en aspectos cotidianos, como el cortejo con una pareja retratada en las vías del ferrocarril y la compañía de niños. Muchas veces los chiquillos estaban presentes cuando había movimientos en los patios, se les enseñaba cómo funcionaban las locomotoras, de manera similar como en la película *La Bestia Negra (1939)* Fernando Soler, junto a Arturo de Córdova, le enseñan a una niña aspectos técnicos generales de la conducción de una locomotora y, sobre todo, la rutina del trabajo ferroviario en la estación donde ellos laboraban[800].

[800] "La Bestia Negra (1939)". *YouTube.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=TPFOBKXCrBE&t=2979s&ab_channel=LeonardoStudios

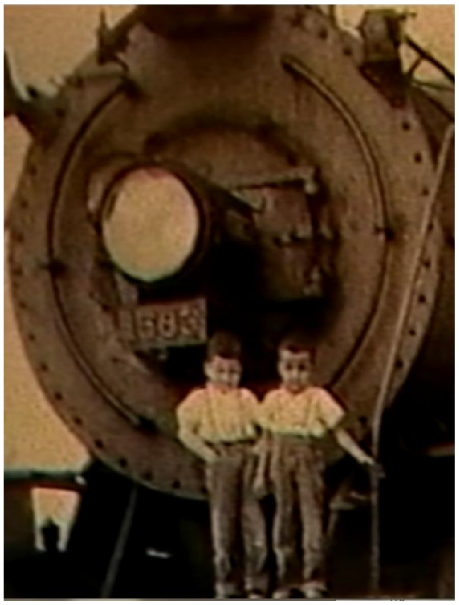
Imágenes

Pareja en las vías del ferrocarril en Oriental c. 1950[801] y pareja "echando reja" c.1920[802]





Niños arriba de locomotoras en Oriental c. 1950[803]





[801] Mraz, John y Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros..., op. cit.*

[802] "Pareja echando reja". *México en imágenes. Facebook.* Consultado el 10 de octubre de 2020, https://www.facebook.com/mxenimagenes/photos/echando-reja-esa-vieja-forma-de-ligar-como-todo-un caballero-mexicano-/625845464275898

[803] Mraz, John y Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros..., op. cit.*

V. 3. Migración de pobladores y su genealogía: estudio de caso de las familias Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque

De los desplazamientos donde migraron de su lugar de origen diversas personas a la estación del Ferrocarril de Oriental, tomaremos como estudio de caso a las familias Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque, con la finalidad de conocer las razones por las cuales llegaron a Oriental y su participación en la comunidad.

Para su reconstrucción se apoya en el método genealógico, para encontrar el lugar de origen de estas familias, se retoma el texto de Guillermo Davison intitulado *Herramientas de investigación social: Guía práctica del método genealógico,* define que la genealogía proviene del latín genealogía, conocida como la historia de los ascendientes de una familia. En esa línea genealógica, proviene del griego genos (raza) y logos (ciencia) y consiste en la enumeración de los antepasados de una persona, es decir la ciencia de la raza o historia familiar[804].

El autor define el *método genealógico,* como un procedimiento técnico, por el cual un investigador de campo, mediante el uso de la encuesta antropológica, recolecta un conjunto de datos específicos sobre los integrantes -tanto ascendientes como descendientes- de uno o más grupos domésticos y posteriormente los procesa, analiza y presenta dicha información[805]. Creando así un árbol genealógico que permite definir a los integrantes de la familia nuclear, la familia extensiva y los parentescos consanguíneos entre las diversas generaciones que van conformando la familia.

Para el caso de la historia, se retoma lo planteado por la metodología de la historia oral, la cual permite estructurar entrevistas abiertas, semi-abiertas o cerradas, para ir recolectando la información, a través de la memoria colectiva, el recuerdo y el olvido de los integrantes de la familia nuclear y extensiva; el resultado de estas entrevistas son testimonios complejos de personajes que fueron testigos de diversos acontecimientos a lo largo de su

[804] Davison, Guillermo. *Herramientas de Investigación Social: Guía Práctica del Método Genealógico*. México D.F.: Universidad Iberoamericana, 2006, p. 9.
[805] *Ibídem;* p. 12.

vida, lo cual nos permite conocer la vida cotidiana, la vida laboral, los sonidos, costumbres, tradiciones, de la comunidad en diversas épocas históricas, información bastante importante debido a que dan un indicio de dónde podemos empezar a buscar, a pesar de que estén llenas de digresiones o imprecisiones es la mejor manera de comenzar una investigación genealógica, además que nos permite complejizar la familia, con una perspectiva cualitativa de la vida cotidiana familiar.

Para el estudio de estas cuatro familias, se utilizó la entrevista, básicamente charlas informales que despertaron sus recuerdos, se contrastó con fuentes documentales, y se encontraron datos bastante interesantes sobre el lugar de origen, oficios, profesiones y causas por las cuales estas familias se asentaron en Oriental.

El primer caso que se analizará es el de la familia Villegas Huerta, el cual es bastante relevante, esta familia fue una de las fundadoras del pueblo de Oriental, que llegó en los primeros desplazamientos de población en 1917, su arribo se confirma con el primer censo de la población de 1917[806], y en el monumento de fundación que se construyó en 2017 a cien años de la fundación del pueblo, que se basó en el censo de 1922, en éste aparecen dos personajes varones con ese apellido, padre e hijo[807]. Al realizar una reconstrucción genealógica se pudo localizar información sobre su lugar de origen.

Ellos eran originarios de la ciudad de Libres, residentes en el Barrio de Guadalupe, barrio que durante el siglo XIX fue el hogar de esta familia, es aquí donde encontramos al antepasado más antiguo, llamado Apolinario Villegas Lima, él nació aproximadamente en 1810 y se desempeñó como sastre. Se desconoce si tenía hermanos.

A su vez Apolinario Villegas Lima, hijo de Antonio Lima y Josefa Joaquina Villegas de los Reyes[808], se casó con Faustina Herrera Hernández el 19 de septiembre 1852[809] en Libres,

[806] Archivo Municipal de Oriental (AOM). Caja: *Censos de Oriental 1917-1942*. Expediente: *Primer Censo de Oriental 1917*. Fojas: 1-100.
[807] Archivo Municipal de Oriental (AOM). Caja: *Censos de Oriental 1919-1942*. Expediente: *Censo de 1922 monumento de 2017*. Fojas: 1-100.
[808] Josefa Joachina Villegas de los Reyes nació el 19 de agosto de 1781 en Libres, Puebla, México, hija de Joseph Miguel de Villegas Zapata (1764) y María Melchora de los Reyes, nieta por vía paterna de Joaquín de

Puebla, este matrimonio tuvo la siguiente descendencia: Vicente (1842-1912), Julián (1848), Pedro (1856-1914), Hesiquia (1861) y Ocotlán (1864) Villegas Herrera, todos nacidos en el Barrio de Guadalupe. Vicente y Pedro aprendieron el oficio de curtidor, Julián fue tejedor, es por ello que se podría considerar una segunda generación debido a que los hijos diversifican los oficios de la familia, y comienzan a desempeñarse como sastres, curtidores y tejedores. Apolinario Villegas Lima falleció el 10 de Mayo de 1872[810] en su casa habitación en el citado barrio, viudo de su mujer Faustina Herrera Hernández. Por lo que sus hijos se convirtieron en los jefes de familia[811].

El caso de Pedro Villegas Herrera conoce a María Flora García Martínez con la cual tuvo una abundante descendencia: Juana (1878)[812], Micaela (1879)[813], Alejandro (1882-1957)[814], Hesiquio (1884)[815], Odilón (1887)[816], Guadalupe (1889)[817] y Aurelio (1891-1943)[818] Villegas García, lo curioso, es que los primeros infantes se conciben como hijos naturales y los otros cuatro como legítimos, esto se debe a que Pedro Villegas se casa con María Flora García el 12 de Septiembre de 1883[819] en Libres, Puebla, unos años después de ser padres.

Villegas y de María Martina Zapata. La familia Villegas Huerta de Oriental tiene a sus ascendientes más antiguos en la familia Villegas Zapata originaria de Libres, la familia habitó San Juan de los Llanos desde las primeras décadas del S.XVIII hasta que deciden emigrar del barrio de Guadalupe a la Estación del Ferrocarril Oriental a principios del S.XX.
Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1781*. Foja: 56.

809 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Matrimonios 1852*. Foja: 26.

810 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Defunciones 1879*. Foja: 45

811 De los hijos del matrimonio Villegas Herrera, Hesiquia y Ocotlán se desconoce la información De Vicente Villegas se sabe que se quedó a vivir en la Ciudad de Libres, falleció en el año de 1912. Por su parte, Julián Villegas Herrera, hijo de Apolinario, se casó en varias ocasiones, la primera vez con Isabel Vázquez Hernández, originaria de Libres, hija de Jacinto Vázquez y María Hernández, tuvieron por hijo a Mónico Villegas Vázquez quien nació en 1878, lamentablemente Isabel Vázquez falleció ese mismo año en agosto, posteriormente se casó con Dolores López, Dolores Hernández y para finalizar con Luz López el 28 de octubre de 1902, teniendo bastante descendencia con las tres mujeres.

812 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1878*. Foja: 100.

813 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1879*. Foja: 80.

814 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1882*. Foja: 30.

815 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1884*. Foja: 70.

816 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1887*. Foja: 110.

817 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1889*. Foja: 75.

818 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1891*. Foja: 80.

819 Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Matrimonios 1883*. Foja: 150.

Ahora bien nos centraremos en uno de los descendientes del matrimonio Villegas García: Alejandro Villegas quien nació el 1 de Mayo de 1882[820], fue hijo de Pedro Villegas Herrera y María Flora García, al igual que su padre se desempeñó como curtidor, profesión familiar que heredó. Sus abuelos fueron Apolinario Villegas Lima y Faustina Herrera, todos oriundos de la ciudad de Libres y residentes del Barrio de Guadalupe.

Alejandro Villegas se casó el 31 de enero de 1903, en Libres, Puebla con Alejandra Huerta Piña, oriunda de Cuapiaxtla, Tlaxcala, con la cual tuvo la siguiente descendencia: Isaac (1904-1946)[821], Elías (1906-1906), falleció a los trece días de nacido[822], y Clara (1908)[823] por lo que al momento de buscar nuevas posibilidades laborales y emigrar de su ciudad de origen, lo hace con una familia nuclear consolidada, con esposa y dos hijos.

Alejandro Villegas junto con su familia emigró de la ciudad de Libres. Diversificó sus actividades productivas como curtidor, y se integró al ferrocarril como reparador de carros en la estación del ferrocarril Interoceánico de Oriental en 1917, además, Alejandro participó en el recién formado cabildo local como segundo regidor del pueblo en 1919; se desempeñó como agricultor también, la Comisión Local Agraria le otorgó 8 hectáreas según el *Padrón General de Dotación de 1922,* figuró como residente desde 1917 junto con su familia y, como propietario de un predio que perteneció a la tierras de la estación. Su lugar de residencia puede ser confirmado en el documento *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental*[824].

Por su parte, su hermano Aurelio Villegas García emigró en años posteriores, es por ello que en los censos de población de 1917-1922 no contemplan su nombre como residente, sin embargo en el censo del 15 de Mayo de 1930[825] ya figura como residente de Oriental,

[820] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Bautismos 1882*. Foja: 30.
[821] Archivo Municipal Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Nacimientos 1904*. Foja: 150.
[822] Archivo Municipal Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1906*. Foja: 83.
[823] Archivo Municipal Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Nacimientos 1908*. Foja: 75.
[824] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Foja: 1.
[825] Archivo General de la Nación. Fondo: Censo Nacional del 15 de mayo de 1930. Expediente: Puebla Legajo Oriental Foja: 40.

trabajó como garrotero de patio en el ferrocarril. Se casó con María Solano, tuvo dos hijos: Luciana (1924) e Isidro (1926) Villegas Solano. En 1943 sucedió una tragedia, se cae del ferrocarril y el tren pasa "machacándolo", por la magnitud del accidente y la gravedad de las heridas falleció el 14 de agosto de 1943[826]. De los otros hermanos de Alejandro Villegas, Micaela, Odilón, y Guadalupe, no se tiene información, lo único que se conoce es que se quedaron a vivir en la ciudad de Libres[827].

Isaac Villegas Huerta, nació el 5 de noviembre de 1904[828] en el Barrio de Guadalupe de la ciudad de Libres, aquel barrio histórico donde su familia había residido durante el S.XIX, recordemos que fue hijo de Alejandro Villegas García y Alejandra Huerta Piña, fueron sus abuelos paternos Pedro Villegas y María Flora García y, por lo tanto, sus bisabuelos Apolinario Villegas y Faustina Herrera, y los abuelos maternos Ignacio Huerta y Natividad Piña.

Acompañó, junto con su hermana, a su padre y a su madre cuando decidieron emigrar de su ciudad de origen, integrándose en los desplazamientos que hubo en la región y encontró una buena oportunidad laboral que ofreció la industria ferroviaria, con tan sólo trece años obtiene un puesto como garrotero en la estación del Ferrocarril Interoceánico de Oriental en 1917[829]. En el censo de 1919 ya figura como residente e incluso ya contaba con una propiedad en la segunda sección del pueblo, la propiedad tenía la extensión de una manzana y la casa se ubicaba en la calle principal de lo que se conoce como la antigua zona de Oriental[830].

---

[826] Archivo Municipal de Oriental. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1943*. Foja: 30.

[827] De los demás hermanos de Alejandro Villegas García se tiene la siguiente información, hermana Juana se encontró su acta de defunción donde dice que nunca se casó y falleció el 10 de Julio de 1902 en Libres, Puebla. Su hermano Hesiquio Villegas se casó con Irene Roldán, en los primeros años de la vida conyugal no pudieron tener hijos, entre 1906-1910 hubo cuatro abortos, en 1911 nacieron los gemelos Ángela y Ángel pero la niña falleció en 1912, Natalia nació en 1912 y falleció en ese mismo año, posteriormente nació Irene (1914) y Francisco (1918), para finalizar con el nacimiento de Consuelo en 1923 quien falleció el mismo año, Hesiquio Villegas y su familia emigraron a la ciudad de Puebla.

[828] Archivo Municipal Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Nacimientos 1904*. Foja: 150.

[829] En aquel entonces, era posible integrarse a trabajar a la industria ferroviaria como chicharos y llamadores a una temprana edad.

[830] Archivo Municipal de Oriental (AOM). Caja: *Censos de Oriental 1917-1942*. Expediente: *Primer Censo de Oriental 1917*. Fojas: 1-100.

La segunda familia que analizaremos en este estudio, de apellido Villegas también, al igual que la anterior, pertenece a la primera oleada que llegó a residir en la Estación del Ferrocarril de Oriental, los integrantes figuran como parte de los primeros pobladores de Oriental. La familia Villegas Herrera, hay que aclarar que no se trata de la familia Villegas Herrera de Libres, probablemente podría haber una conexión entre las dos familias en generaciones anteriores, por el momento no se ha encontrado el parentesco que confirme esa relación.

La familia Villegas Herrera se remonta al matrimonio en el S.XIX de Vicente Villegas y Josefa Cárcamo Guerrero, oriundos de Teziutlán, se casaron en Tlatlauquitepec, teniendo los siguientes hijos: Félix Maurilio (1851), Gregorio Carlos (1856), Filiberta (1859) y Abraham (1860) Villegas Cárcamo. Vicente Villegas era labrador y matancero, aproximadamente en 1869 emigra toda la familia Villegas Cárcamo de Tlatauquitepec rumbo al sur, estableciéndose en el pueblo de San Miguel Tenextatiloyan en el distrito de Zautla, donde tuvieron a los siguientes hijos: Zeferina (1869), Hermenegildo (1875) y María de la Luz (1876) Villegas Cárcamo[831].

Carlos Villegas Cárcamo, hijo de Vicente Villegas y Josefa Cárcamo Guerrero, se dedicó al oficio de matancero, viajó entre San Miguel Tenoxtatiloyan y el rancho de Tlatauquitepec, comerciando su mercancía en la ciudad de Libres y Zautla. El 23 de julio 1884 en Zautla, Puebla se casó con Carmen Salazar Vázquez, oriunda de Tlatauquitepec, hija de Camilo Salazar y Rita Vázquez, con quien tuvo la siguiente descendencia: Josefa (1885), Julia (1887), Irina (1887-1889), Alejandrina (1888), Donaciano (1888-1956), Francisco (1890) y Rosario (1894-1894)[832] Villegas Salazar[833].

[831] Para conocer a los hijos y los años de nacimiento se consultó el Archivo Parroquial de Tlatlauquitepec y de Zautla.
[832] Se consultó el Archivo Parroquial y el Archivo Municipal de Zautla para obtener la información de los nacimientos y defunciones.
[833] Se desconoce qué haya pasado con Julia y Francisco Villegas Salazar. Sin embargo de Donaciano Villegas Salazar se conoce que se casó con Carmen Guerrero en Veracruz y emigró a la ciudad de México, donde nació su hijo Alfonso Villegas Guerrero en 1920, fue militar y se casó el 11 de septiembre de 1941 con Celia Vilis Campo, Carlos Villegas Guerrero nació en 1921, fue empleado federal y se casó el 27 de julio de 1948 con Bertha Aranda Ortega, su hija Piedad Villegas Guerrero nació en 1926, sin embargo no llegó a la edad adulta debido a que falleció en 1930.

Lamentablemente en 1902 ocurrió un acontecimiento que cambió la vida de la familia Villegas Salazar, el 31 de diciembre de 1902 en la presidencia de la ciudad de Libres ante el presidente municipal Eduardo Hopham compareció el señor Sixto Pérez, el cual trajo consigo un oficio expedido por el Juzgado de lo Criminal del Distrito de San Juan de los Llanos, donde se decía que en el Hospital Municipal de Libres se encontraba el cadáver de Carlos Villegas Cárcamo, quien falleció a consecuencia de una hemorragia cerebral[834], debido a diversos golpes que recibió en el cráneo, probablemente se trató de un asalto, un accidente o un ajuste de cuentas.

Camila Salazar Vázquez al haberse quedado viuda, siguió viviendo un tiempo en San Miguel Tenextatiloyan con sus hijos, cerca de las propiedades de sus cuñados. En 1904 su hija Josefa Villegas Salazar tuvo una hija con Cristóbal Herrera, a la que se le puso por nombre Heriberta, al haber nacido como hija natural, su madre Josefa invirtió sus apellidos, y en lugar de haberse llamado Heriberta Herrera Villegas se asentó en el acta como Heriberta Villegas Herrera[835]. Alejandrina Villegas Salazar se casó con Pablo Pérez con quien tuvo la siguiente descendencia: Mariano (1910) y Fidencio (1911)[836].

Entre 1915-1917 aproximadamente, Carmen Salazar Vázquez emigró de San Miguel Tenextatiloyan junto con sus hijas, Josefa y Alejandrina Villegas Salazar y, sus nietos, Heriberta, Mariano y Fidencio, quienes se asentaron en las inmediaciones de la Estación del Ferrocarril de Oriental. Las dos hermanas Villegas Salazar se dedicaron al comercio y a la costura para poder mantener a sus familias. Alejandrina recibió un lote que perteneció a las tierras que comprendían la estación del Ferrocarril de Oriental, como se puede confirmar en la *Lista de los dueños de casas particulares en terrenos de la compañía del Ferrocarril Interoceánico en la Estación de Oriental*[837].

[834] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1902*. Foja: 64.
[835] Archivo Municipal de Zautla. Fondo: Registro Civil. Libro: *Nacimientos 1904*. Foja: 68.
[836] Archivo General de la Nación. Fondo: Censo Nacional del 15 de mayo de 1930. Expediente: Puebla Legajo Oriental Foja: 46.
[837] Archivo Municipal de Oriental. Caja: *Documentos sobre la fundación de Oriental 1917-1920*. Expediente: *Población.* Foja: 1.

Al asentarse en Oriental, Alejandrina Villegas Salazar dio a luz a otros hijos, Sofía (1917) y Paulino (1917) fueron primeros residentes nacidos en la recién fundada comunidad de Oriental[838], luego nació Benjamín (1920) Pérez Villegas[839]. Mariano y Benjamín se integraron al trabajo ferroviario. Mariano trascendió a la carrera obrera e incursionó en la política local, logró ser presidente de Oriental entre 1946-1948, apoyando a la comunidad y, sobre todo, a los trabajadores del ferrocarril. Benjamín sufrió un accidente laboral, la locomotora en la que iba se descarriló, él cayó en un hoyo y lamentablemente se le derramó encima el aceite caliente, por la gravedad de las heridas no sobrevivió.

El 24 de octubre de 1919 compareció, ante el presidente municipal de Libres Francisco Salazar Franco, el señor Jesús Chávez originario de Cuapiaxtla, Tlaxcala y vecino de Oriental, llevó consigo un oficio expedido por el Juzgado de lo Criminal del Distrito de San Juan de los Llanos, donde confirma el fallecimiento de Josefa Villegas Salazar el 23 de octubre[840], debido a una meningitis ocasionada por golpes, de la misma manera que su padre Carlos Villegas Cárcamo, no se conoce si fue un asalto, un accidente o un ajuste de cuentas. El Juez de lo Criminal R. P. Molina añadió que el cadáver se encuentra en el Hospital Civil de Libres, posteriormente indicó que enviaría otra copia del registro a la presidencia municipal de Zautla para su conocimiento.

Por su parte Heriberta Villegas Herrera al perder a su madre quedó al cuidado de su abuela Carmen Salazar y de su tía Alejandrina Villegas, Heriberta aproximadamente entre 1922-1923 conoció al ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta, con el cual se casó en 1924[841].

Isaac Villegas Huerta y Heriberta Villegas Herrera tuvieron la siguiente descendencia: Oliva (1924), Lidia (1925), Isaac (1926), Estela (1927), Irene (1930), Humberto (1932), Emma (1935) Guadalupe (1939), Graciela (1940) y Pedro (1942) Villegas Villegas[842], los

[838] Se desconoce la información sobre Fidencio, Sofía y Paulino Pérez Villegas.
[839] Archivo General de la Nación. Fondo: Censo Nacional del 15 de mayo de 1930. Expediente: Puebla Legajo Oriental Foja: 46.
[840] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1919*. Fojas: 56-57.
[841] Testimonio de Pedro Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (P. Villegas, comunicación personal, 19 de Mayo de 2018).
[842] Se consultó el Archivo Municipal de Libres y Oriental, se complementó la información con el testimonio de Emma y Pedro Villegas Villegas.

hijos de este matrimonio son los primeros descendientes nacidos en Oriental, Puebla, por lo cual podrían considerarse como "Orientalenses". Los primeros cuatro hijos del matrimonio fueron registrados civilmente en la ciudad de Libres, pues Oriental no contaba aún con Registro Civil, es hasta 1930 cuando ya existe el Registro Civil local, por lo cual los demás hijos son registrados en las oficinas del cabildo local.

Dentro del trabajo ferroviario, donde se desempeñó el ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta, recibió el sobrenombre de "Chanchomón", siendo parte de la cultura ferrocarrilera, el reconocerse más por sus sobrenombres que por sus nombres[843].

La familia Villegas Villegas vivió una situación económica media, fueron testigos del crecimiento del pueblo de Oriental, tanto en el ámbito demográfico y urbanístico. Debieron superar diversos acontecimientos significativos de la localidad y personales, como la muerte de Alejandra Huerta Piña (esposa de Alejandro Villegas) ocurrida aproximadamente entre 1930-1935, la peste bubónica que llegó a Oriental en 1930 y la epidemia de viruela de 1942.

En 1946 Isaac Villegas tuvo un accidente, se cayó de un vagón del ferrocarril, según testimonio de su hijo Humberto Villegas, no murió al instante, el médico de la población visitó a su padre en su residencia, efectuó el diagnóstico respectivo y el tratamiento, la curación fue bastante prolongada debido a que tenía que limpiarlo, curarlo y vendarlo con diversas plantas medicinales, menciona que los gritos de dolor eran bastante fuertes, a tal grado que se escuchaban por toda la casa, gracias a estos cuidados llegó a caminar con bastón, pero su salud fue empeorando gradualmente. El 22 de mayo de 1946 falleció Isaac Villegas Huerta en Oriental, Puebla[844]. Fue enterrado en el panteón de Oriental, en una fosa de primera clase, tumba en que hasta la fecha reposa.

[843] Testimonio de Pedro Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (P. Villegas, comunicación personal, 19 de Mayo de 2018).
[844] Testimonio de Humberto Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (H. Villegas, comunicación personal, 12 de octubre de 2020).

Debido a la crisis económica que representó perder la principal fuente de sustento, la familia Villegas Villegas emigró de Oriental y se asentó en el Barrio de San Miguelito, el barrio ferrocarrilero, en la ciudad de Puebla, las hijas tuvieron diversas profesiones como maestra, estilistas, secretaria; y en el caso de los hijos, Humberto Villegas ingresó a una edad muy temprana a trabajar en el ferrocarril a los 17 años. Según recuerda cuando ingresó les dijo a los demás trabajadores el nombre de su padre, no reconocieron el nombre, sin embargo cuando les dijo el sobre-nombre lo reconocieron de inmediato y lo aceptaron como colega hijo de otro ferrocarrilero. Lo más impactante que vivió en esos años fue cargar los rieles del ferrocarril, ingresó como llamador y al final de su carrera se desempeñó como trabajador de talleres, cuidaba las calderas de la estación del ferrocarril de Puebla[845].

El caso de Pedro Villegas, el hijo más chico de la familia Villegas Villegas, tuvo una *resistencia cultural* como la define Pilar Gonzalbo. La resistencia se mantiene dentro de los esquemas establecidos pero no comparte los valores; aparenta integración, pero sólo superficial[846]. Por lo cual, la *resistencia cultural* se aplica en la vida de Pedro Villegas, al no integrarse al trabajo ferroviario, tradición familiar que en su ámbito familiar, ―desde su abuelo Alejandro Villegas, su padre Isaac Villegas y, continuada por su hermano Humberto―, él decidió ingresar al ámbito industrial textilero.

La tercera familia, es la familia Rodríguez Córdova también fue fundadora del pueblo ferrocarrilero de Oriental. Aparecen diversos personajes con este apellido como jefes de familia, aunque decidí investigar sobre Juventino Rodríguez Córdova, conocido en la comunidad como "El Galopón", uno de los agricultores y adinerados del pueblo.

En el pueblo de Cuyuaco, concretamente en el Rancho de San Bernardino, durante el S.XIX fue el hogar de esta familia, es aquí donde encontramos a su antepasado más antiguo: Norberto Rodríguez. Nació aproximadamente a principios del S.XIX, se desempeñó como labrador[847]. Consideramos a este personaje como primera generación de principios de S.XIX debido a que ejercía una actividad económica concreta, además de que

[845] *Ibídem.*
[846] Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida cotidiana*. México, DF: Colegio de México, 2006, pp. 28-29.
[847] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Gobierno. Expediente *Agricultura 1830-1860* Foja: 76.

se asienta en una localidad con cierta importancia de transacción comercial, cabe señalar que el Rancho de San Bernardino se ubicaba bastante cerca de Libres y de Cuyuaco, lo que permite que esté en un foco de comercio local para la transacción de mercancías y el abastecimiento de insumos para sus tierras[848].

Norberto Rodríguez se casó con María del Refugio Arroyo, tuvieron la siguiente descendencia: Anastasia (1842)[849], Joaquín (1848[850]-1918)[851], Teodora (1850)[852], Próspero (1852)[853], Julián (1853)[854], Petrona (1855)[855] y Silverio Rodríguez Arroyo[856]. De ellos Joaquín, Silverio y Julián se dedicaron a las labores del campo y al cuidado de los animales de granja, principalmente de caballos, concentrándose en la actividad económica heredada por su padre, además comerciaban en la ciudad de Libres, por lo que puede considerarse como una segunda generación[857].

Joaquín Rodríguez Arroyo, ―hijo de Norberto Rodríguez y María del Refugio Arroyo―, se casó el 24 de Enero de 1866[858] en Libres, Puebla con Isabel Córdova Vera con la cual tuvo la siguiente descendencia: Luisa (1867)[859], Rodolfo (1872)[860], Carlos (1877)[861], Cristóbal (1879-1889)[862], Virginia (1882-1914)[863], Serafín (1888-1895)[864], Joaquín

[848] Artís, Gloria. *Familia, Riqueza y Poder: Un estudio genealógico de la oligarquía novohispana*. México, DF: CIESAS, 1994, p.15.
[849] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1842*. Foja: 170.
[850] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1848*. Foja: 370.
[851] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1918*. Foja: 170.
[852] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1850*. Foja: 179.
[853] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1852*. Foja: 126.
[854] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1853*. Foja: 146.
[855] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1855*. Foja: 117.
[856] Sobre los hijos del matrimonio Rodríguez Arroyo, se desconoce la información de Anastasia, Teodora, Próspero y Petrona. Julián Rodríguez se casó el 25 de marzo 1878, Libres, Puebla con Tiburcia Castelán Camacho, originaria de Tlatlauquitepec con la que tuvo varios hijos. Silverio Rodríguez se casó con María Soledad Vélez, con la que igual tuvo varios hijos.
[857] Artís, Gloria. *Familia, Riqueza y Poder: Un estudio genealógico…, op. cit.*, pp. 15-150
[858] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Matrimonios 1866*. Foja: 105.
[859] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1867*. Foja: 138.
[860] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1872*. Foja: 238.
[861] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1877*. Foja: 138.
[862] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1879*. Foja: 138.
[863] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1882*. Foja: 101.
[864] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1888*. Foja: 136.

(1890)[865], Sebastián (1893)[866] y Juventino (1896)[867]. Todos ellos nacidos en el Rancho de San Bernardino[868].

Juventino Rodríguez Córdova nació en Cuyuaco el 25 de enero de 1896 en el Rancho de San Bernardino, fue hijo de Joaquín Rodríguez Arroyo e Isabel Córdova Vera[869], fue nieto por línea paterna de Norberto Rodríguez y María Arroyo y por la materna de Andrés Córdova y María Vera. Un día Juventino Rodríguez decidió emigrar al pueblo de Oriental, donde recibió al igual que varios propietarios cierta cantidad de hectáreas para impulsar la economía local y la suya, contó con 30 cabezas de ganado vacuno, y comienza a diversificar su participación en ciertos sectores productivos[870]; tenía entre sus propiedades el Rancho del Salinal ubicado entre Libres y Oriental y dos lotes en el pueblo donde edificó su casa particular, con establos para sus caballos purasangre y parte de su ganado.

Entre las mercancías que producían las tierras de Juventino Rodríguez, según los registros particulares de los libros de la tienda de raya, fueron las siguientes: semillas, herramientas, ganado, por mencionar algunas cosas. Por esta razón Juventino utilizaba el ferrocarril para trasladar sus mercancías y, sobre todo, traer insumos desde Monterrey[871].

Según los censos de población, Juventino Rodríguez llegó con su esposa Genoveva Vélez, en 1918 aproximadamente, tuvieron algunos hijos que murieron a los pocos días como:

---

[865] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1890*. Foja: 90.
[866] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1893*. Foja: 71.
[867] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1896*. Foja: 106.
[868] De hermanos de Juventino Rodríguez Córdova, Luisa, Rodolfo, Carlos, Joaquín y Sebastián no se conoce mucho. De Cristóbal y Serafín se sabe que fallecieron a edad temprana, de hecho en el acta de defunción de Serafín menciona que no murió por enfermedad, sino por un deslave de un cerro cercano a consecuencia de las lluvias que hubo en la región.
Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1895*. Foja: 50.
[869] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Rama: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1896*. Foja: 106.
[870] Archivo Municipal de Oriental. Fondo: *Censos de Oriental 1919-1942*. Expediente: *Censos 1919*. Foja: 35.
[871] Incluso en alguna ocasión tuvo un problema con el revolucionario zapatista Celso Cepeda, debido a que el revolucionario le robó una cantidad de ganado a Juventino Rodríguez. Juventino rastreó el ganado hasta encontrar al revolucionario con el cual realizó un acuerdo, si Juventino podía identificar su ganado él podría llevárselo sino, el revolucionario acabaría con su vida. De una en una fue localizando a sus vacas, una vez teniendo a todo su ganado regresó al poblado de Oriental.
Testimonio de Rubén Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (R. Rodríguez, comunicación personal, 15 de Noviembre de 2020).

Elena (1922-1927), Carlos (1924-1924), Esther (1926-1926)[872], los hijos que sobrevivieron fueron Pedro y Jorge Rodríguez Vélez[873]. En 1923 nació su hijo Juan Rodríguez López, que tuvo con Maximina López en la ciudad de Puebla. Lo que se conoce de este hijo es que se dedicó a diversos oficios hasta que pudo entrar a TELMEX, visitaba con frecuencia a su padre Juventino en Oriental[874].

La cuarta familia es la familia Hermoso Luque, una familia bastante importante que tuvo lustre y notabilidad en la región e incluso tenían relación con el presidente Venustiano Carranza y la heroína revolucionaria Carmen Serdán, esta familia era dueña de la Hacienda San Diego Mazatepec, lugar donde la caravana de Venustiano Carranza descansó para proseguir su huida hasta el pueblo de Tlaxcalantongo.

Mencionan los descendientes que María de Jesús Hermoso fue testigo cuando en 1917 Venustiano Carranza huía rumbo a Veracruz y llegó a la Hacienda de San Diego Mazatapec, lugar donde pidió asilo por poco tiempo, debido a que los perseguidores le estaban dando alcance, solamente solicitó un vaso de agua y siguió con su camino. Se podía ver a lo lejos el levantamiento de polvo que los caballos hacían, debido al peso de las pertenecías del primer Jefe y del Tesoro Nacional[875], todavía se han llegado a encontrar monedas en tierras aledañas a Oriental de aquella histórica huida del presidente de México.

El origen de esta familia se encuentra, en el pueblo de San Salvador el Seco, con el matrimonio de Ignacio Hermoso Pardiñas y Francisca Limón a principios del S.XIX, en este lugar nació su primera hija llamada Pilar (1831)[876], poco después el matrimonio emigró a la jurisdicción de Libres donde tuvieron los siguientes hijos: Rafaela (1833-1903)[877], José

[872] Se consultó el Archivo Municipal de Libres, fondo de Registro Civil los libros de nacimientos y defunciones.
[873] Se desconoce qué sucedió con Genoveva Vélez y Pedro Rodríguez, Jorge Rodríguez llevó buena relación con sus hermanos Rubén Rodríguez Hermoso y Juan Rodríguez López.
[874] Testimonio de Alicia Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (A. Rodríguez, comunicación personal, 3 de Abril de 2018).
[875] Testimonio de Rubén Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (R. Rodríguez, comunicación personal, 15 de Marzo de 2018).
[876] Archivo Parroquial de San Salvador el Seco. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1831*. Foja: 206.
[877] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1833*. Foja: 217 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1903*. Foja: 188.

de Jesús (1834-1900)[878] y Rafael (1837)[879] Hermoso Limón. La familia se dedicó al campo, como labradores de sus tierras, creando así un nombre notable en la región[880].

José de Jesús Hermoso Limón se casó con Adelaida Luque Ayerdi (1842) en Libres, Puebla, ella era originaria de Zacapoaxtla, ―hija de Francisco Luque y María Ana Ayerdi[881]―, con la cual procreó a los siguientes hijos: Virginia (1866-1894)[882], Ignacio (1869)[883], Ángel (1871-1926)[884], José de Jesús (1878-1936)[885], Adelaida (1880-1888)[886] y Sofía Ana (1884)[887] Hermoso Luque.

En esta generación comenzó a haber una ramificación de las actividades productivas, comerciaban sus productos en la ciudad de Libres y, utilizaban el ferrocarril para el transporte de sus mercancías. Se integraron al ámbito político, Ignacio Hermoso Luque fue Presidente Municipal de la Ciudad de Libres en 1912[888] y candidato a diputado del Congreso del Estado de Puebla en 1917[889].

Ignacio Hermoso se casó el 19 de octubre 1897[890], en Xalapa, Veracruz, con Concepción Ruiz Rincón, originaria de Xalapa Veracruz, ―hija de Agustín Ruiz y Antonia Rincón―, tuvo los siguientes hijos: Concepción (1899), Adela (1901), Horacio (1903), Emma

[878] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1834*. Foja: 222 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1900*. Foja: 176.
[879] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1837*. Foja: 150.
[880] Rafaela Hermoso se casó el 20 de febrero de 1879 en Huamantla, Tlaxcala con Nicolás Mellado Madrid, hasta el momento no se ha encontrado si tuvieron descendencia.
[881] Archivo Parroquial de Zacapoaxtla. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1842*. Foja: 136.
[882] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1866*. Foja: 317 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1894*. Foja: 213.
[883] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1869*. Foja: 116.
[884] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1866*. Foja: 317 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1894*. Foja: 213.
[885] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1866*. Foja: 317 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1894*. Foja: 213.
[886] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1866*. Foja: 317 y Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Defunciones 1894*. Foja: 213.
[887] Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres. Fondo: Sacramental. Libro: *Nacimientos 1866*. Foja: 317
[888] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Nacimientos 1912*. Foja: 4.
[889] "Candidatos al Congreso Local", *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, 22 de Junio de 1917.
[890] Archivo Municipal de Xalapa. Fondo: Registro Civil. Libro: *Matrimonios 1897*. Foja: 146.

Virginia (1905-1907), César de Jesús (1908), Celia Ana (1909), Mercedes (1913) e Ignacio (1916)[891] Hermoso Ruiz.

Por su parte Ángel Hermoso se casó el 14 de enero de 1907, en Puebla de Zaragoza, con Elena Ureta Arroyo, originaria de Tehuacán, Puebla[892], ―hija de Victoriano Ureta y Elena Arroyo―, tuvo los siguientes hijos: Elena (1909), Sara Adela (1910), Estela (1912), Raúl (1915) y Armando Hermoso Ureta[893]. Ángel Hermoso Luque falleció el 2 de octubre de 1926 en la ciudad de México.

Para finalizar con José de Jesús Hermoso tuvo a una hija en 1900 llamada María de Jesús Hermoso, después se casó el 23 de febrero 1905, en Libres, Puebla[894], con Esther Mendizábal Díaz-Ceballos, originaria de Tehuacán, Puebla, ―hija de Manuel María Mendizábal Aguirre e Isabel Díaz-Ceballos Espinosa― con quien tuvo otros hijos: José de Jesús (1905-1907), Heberto (1907), Álvaro (1909-1949), Esther (1911-1931), Guadalupe (1914), Otoniel (1915), Irma (1917), Graciela del Socorro (1919-2001), Carmen (1919), Hugo (1922) y Héctor (1925) Hermoso Mendizábal[895].

Según los datos obtenidos del censo del 15 de Mayo de 1930 los dos hermanos, José de Jesús e Ignacio Hermoso Luque vivían en la Hacienda de San Diego Mazatepec, en ese año de 1930 la población que habitó en la Hacienda de San Diego Mazatepec era de 136 individuos, los dos hermanos Hermoso Luque con sus respectivas familias, aparecen como agricultores-propietarios, las demás personas tuvieron las siguientes profesiones: dos trabajadoras domésticas, un empleado particular, seis jornaleros, dos pastores, un carpintero y un herrero[896].

---

[891] Archivo General de la Nación (AGN) Fondo: Censos de Población. Expediente: Censo Federal del 15 de Mayo de 1930. Caja: Censo de Tehuacán, Puebla. Fojas: 156.
[892] Archivo Municipal de Tehuacán. Fondo: Registro Civil. Libro: *Matrimonios 1907*. Foja: 148.
[893] Archivo General de la Nación (AGN) Fondo: Censos de Población. Expediente: Censo Federal del 15 de Mayo de 1930. Caja: Censo de la Hacienda de Mazatepec, Puebla. Fojas: 1-3.
[894] Archivo Municipal de Libres. Fondo: Registro Civil. Libro: *Matrimonios 1905*. Foja: 106.
[895] Archivo General de la Nación (AGN) Fondo: Censos de Población. Expediente: Censo Federal del 15 de Mayo de 1930. Caja: Censo de la Hacienda de Mazatepec, Puebla. Fojas: 1-3.
[896] Archivo General de la Nación (AGN) Fondo: Censos de Población. Expediente: Censo Federal del 15 de Mayo de 1930. Caja: Censo de la Hacienda de Mazatepec, Puebla. Fojas: 1-3.

En este mismo censo aparece el matrimonio Rodríguez Hermoso, compuesto por Juventino Rodríguez y María de Jesús Hermoso, —hija de José de Jesús Hermoso Luque—, con su hijo Rubén Rodríguez Hermoso, quien nació en 1925[897], se dedicó a las labores del campo y a la cría de ganado y caballos como su padre, incursionando en la política local, siendo un personaje destacado de la comunidad de Oriental[898].

Cabe destacar, que una descendiente de Juventino Rodríguez Córdova y un descendiente de Alejandro Villegas García, se casaron en Puebla en 1964[899], por lo cual la ascendencia de la familia Villegas Rodríguez tiene su pasado más inmediato en el pueblo de Oriental y, generaciones anteriores, en diversos pueblos que conforman la Sierra Norte del Estado de Puebla.

Con este estudio de caso, podemos darnos cuenta que las cuatro familias tienen orígenes diversos, la familia Villegas Huerta es originaria de la ciudad de Libres, la familia Villegas Herrera vivió en San Miguel Tenextatiloyan, Tlatauquitepec y fue originaría de Teziutlán; en tanto que la familia Rodríguez Córdova originaria de Cuyuaco del Rancho de San Bernardino y la familia Hermoso Luque de la Hacienda de San Diego Mazatepec jurisdicción de Libres, San Salvador el Seco y Zacapoaxtla[900].

Se supone que si se efectuará un análisis a las demás familias fundadoras del pueblo de Oriental, nos encontraríamos con un comportamiento similar, dinámico de desplazamiento, ya sea de un o más lugares de origen, probablemente cercanos a la estación del Ferrocarril como es el caso de estas cuatro familias o bien de lugares más lejanos como se presentan los demás censos, como: México, Puebla, Acajete, Amozoc, debido a que como se sabe, los

[897] Archivo General de la Nación (AGN) Fondo: Censos de Población. Expediente: Censo Federal del 15 de Mayo de 1930. Caja: Censo de la Hacienda de Mazatepec, Puebla. Fojas: 1-3.
[898] Testimonio de Rubén Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (R. Rodríguez, comunicación personal, 15 de Marzo de 2018).
[899] Se trata de Pedro Villegas Villegas, —hijo de Isaac Villegas Huerta y Heriberta Villegas Herrera— y Alicia Rodríguez Rojas —hija de Juan Rodríguez López y Herminia Rojas Serrano—, descendientes de familias fundadoras de Oriental.
[900] Para la realización de estas genealogías se consultó los diversos archivos citados y se trabajó colaborativamente, como integrante del Seminario de Genealogía Mexicana IIH-UNAM, para la realización de las genealogías que se encuentran al final del apartado.
Sánchiz, Javier. Seminario de Genealogía Mexicana-GENEANET (IIH-UNAM), México, DF: Consultado 2017-2021: https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es

trabajadores se trasladaban a trabajar conforme se iban tendiendo las vías de los ramales y, posteriormente aprovechaban las oportunidades laborales de la estación. Se parte, entonces, que hubo diversos desplazamientos poblacionales que se fueron incorporando al trabajo como ferrocarrileros.

Las fotografías al final de este apartado, son de las familias que hemos señalado, hay que observar con detenimiento dos fotografías del ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta, la primera donde podemos apreciar el traje de ferrocarrilero, con su overol, paliacate, bombín y reloj de leotina dado que le cruza por encima del overol y, la segunda, donde él está arriba de la locomotora #275 en Oriental, Puebla; junto con sus compañeros ferrocarrileros. Este tipo de imágenes seguramente fueron tomadas por un fotógrafo profesional.

Las otras dos fotografías son de un ámbito privado, donde se retrata al jefe de familia, el ferrocarrilero Alejandro Villegas, su hija, nuera; y sobre todo sus nietos. Lo interesante de estas fotografías es la presencia de una familia ferrocarrilera de Oriental en el año de 1946, y contrastar a la primera generación que llegó a Oriental con la primera generación nacida en Oriental, Puebla. En ambas posan con gran orgullo.

Para concluir este apartado, para los descendientes de estas familias de finales del S.XX y de inicios del XXI, su pasado se encuentra relacionado con el sonido de los silbatos de las locomotoras “los titanes de hierro” y, sobre todo, con las oportunidades laborales que brindó la Estación del Ferrocarril de Oriental donde aprovecharon la oferta de trabajo como ferrocarrileros o agricultores, trabajos que les permitieron obtener un sustento y mejorar su calidad de vida, por lo cual su pasado familiar es rielero y agricultor en Oriental.

Imágenes

El ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta en Oriental c. 1940[901]



El ferrocarrilero Isaac Villegas Huerta (1904-1946) sobre la locomotora 275 en Oriental c. 1935[902]



[901]Con su overol, bombín, paliacate, reloj de bolsillo. Fondo Privado Villegas Villegas.

[902]Isaac Villegas Huerta es el segundo de izquierda a derecha con el saco y el bombín. Fondo Privado Villegas Villegas.

El Ferrocarrilero Alejandro Villegas García con sus nietos en Oriental c. 1932[903]



Familia Villegas Villegas en Oriental c. 1946[904]



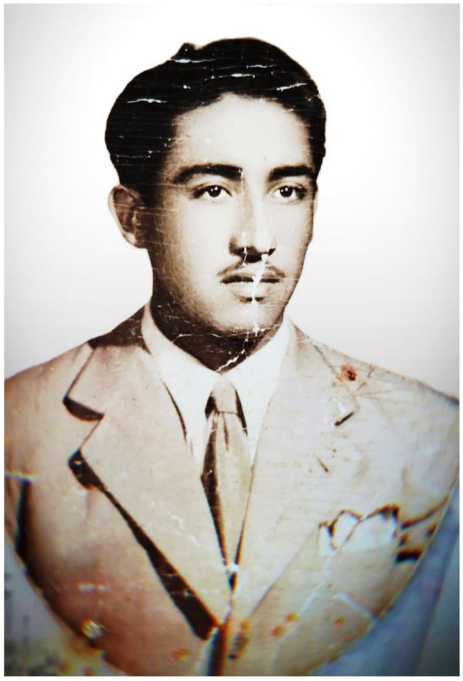
[903]Nietos: Oliva, Lidia, Isaac y Estela Villegas Villegas. Fondo Privado Villegas Villegas.

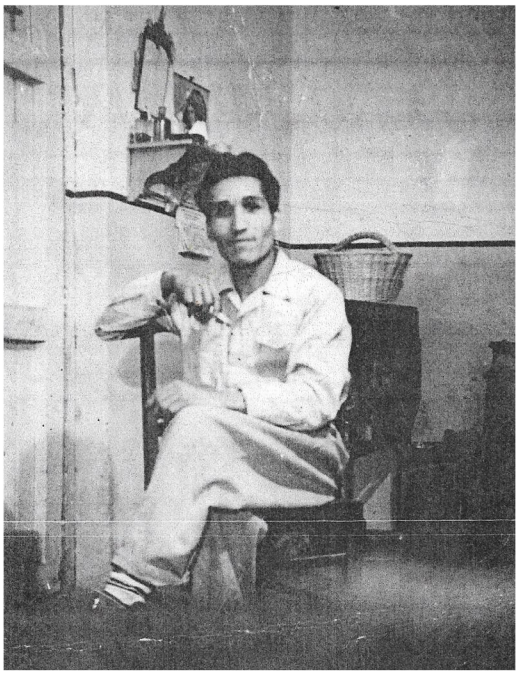
[904]Adultos: Clara Villegas Huerta, Heriberta Villegas Herrera y Alejandro Villegas García. Jóvenes e Infantes izquierda-derecha: Graciela, Estela, Emma, Pedro, Humberto y Lidia Villegas Villegas. Fondo Privado Villegas Villegas.

Juventino Rodríguez Córdova, agricultor[905]



Rubén Rodríguez Hermoso y Juan Rodríguez López (1923-1997), telefonista[906]



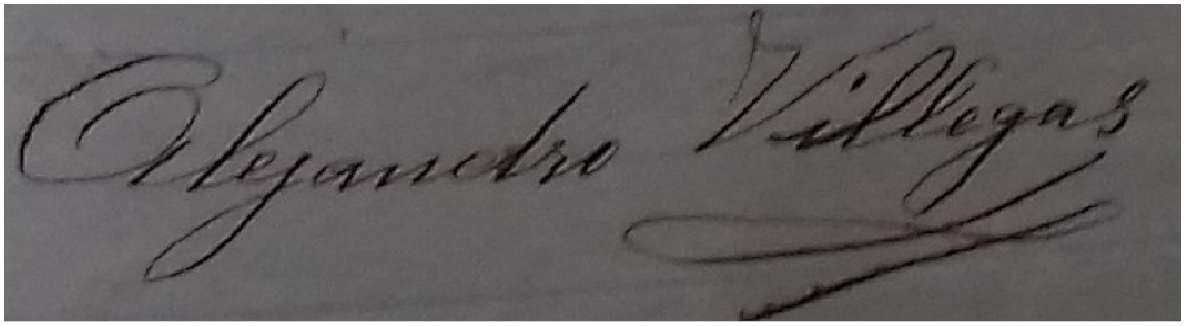


[905] Fondo Privado Rodríguez Hermoso.

[906] Se dedicó a diversos oficios como: criador de cerdos y gallos de pelea, agricultor, pintor de caballete, escultor y decorador de iglesias en Puebla, presumen sus descendientes que decoró las iglesias de la Merced y Dolores con hoja de oro. Posteriormente su suegro Marcos Rojas lo ayudó a ingresar como telefonista, profesión en la fue ascendiendo de puesto hasta ser supervisor de la zona sur del país.
Testimonio de Alicia Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (A. Rodríguez, comunicación personal, 3 de Abril de 2018)
Fondo Privado Rodríguez Rojas.

Rúbricas y firmas de la Familia Villegas Huerta, Villegas Huerta y Rodríguez Córdova[907]

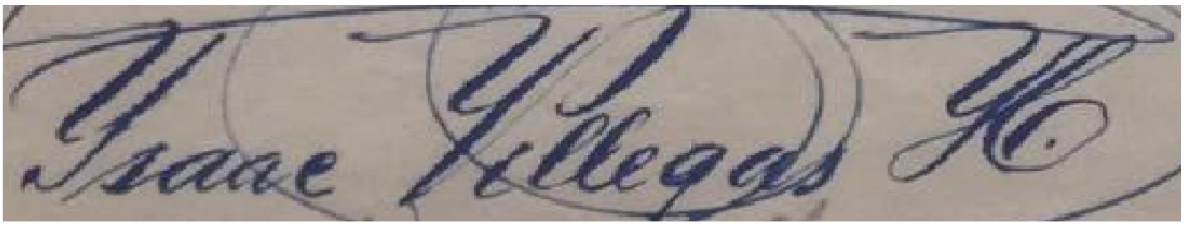
Alejandro Villegas García



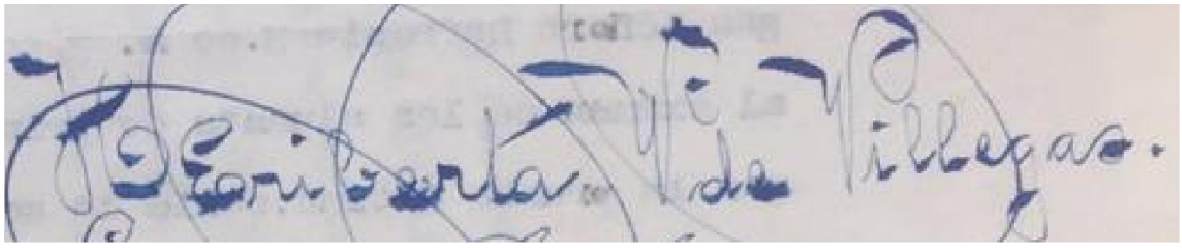
Alejandra Huerta de Villegas



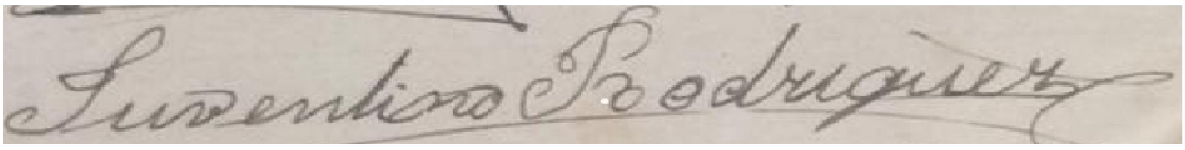
Isaac Villegas Huerta



Heriberta Villegas de Villegas

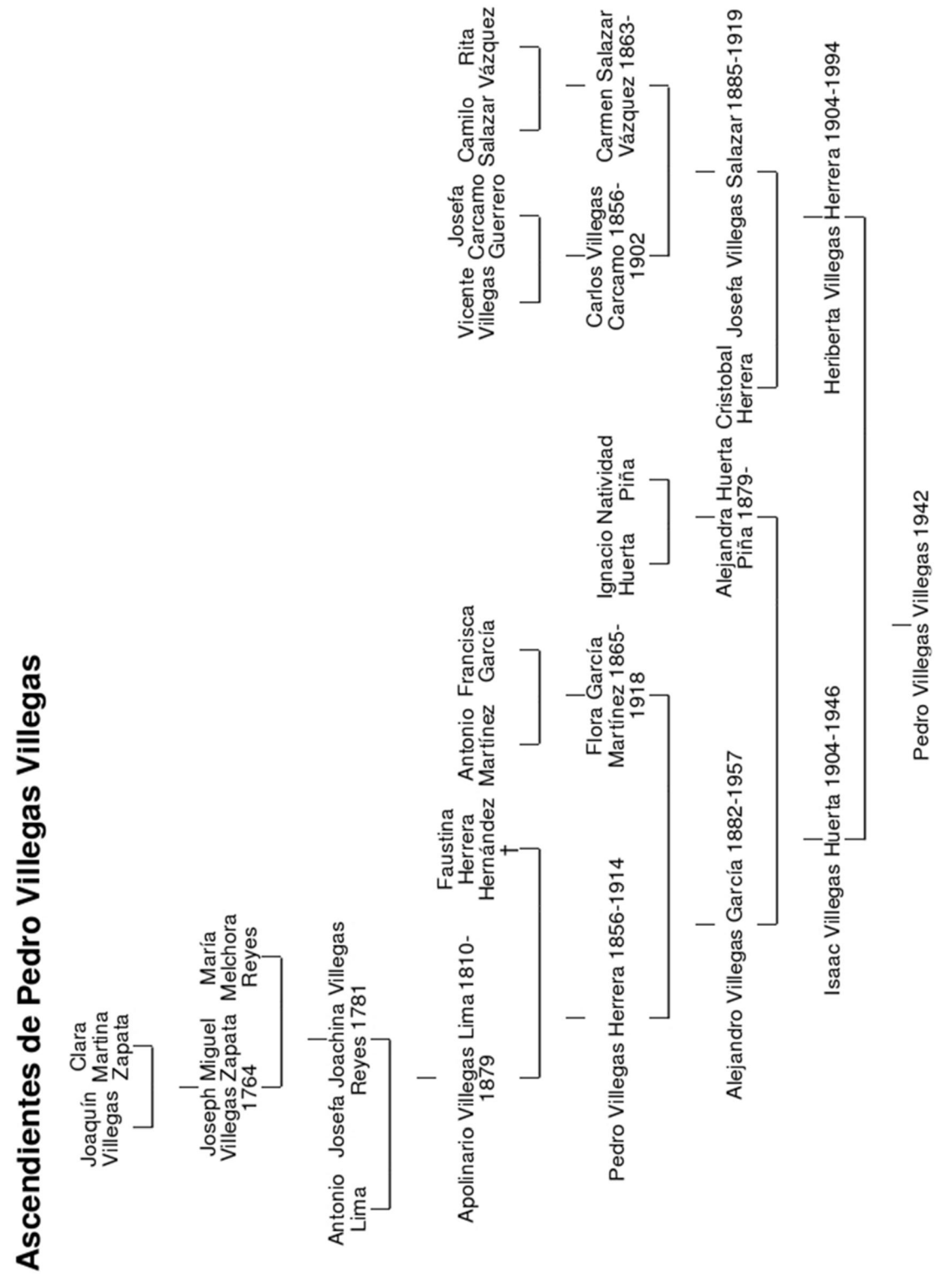


Juventino Rodríguez Córdov



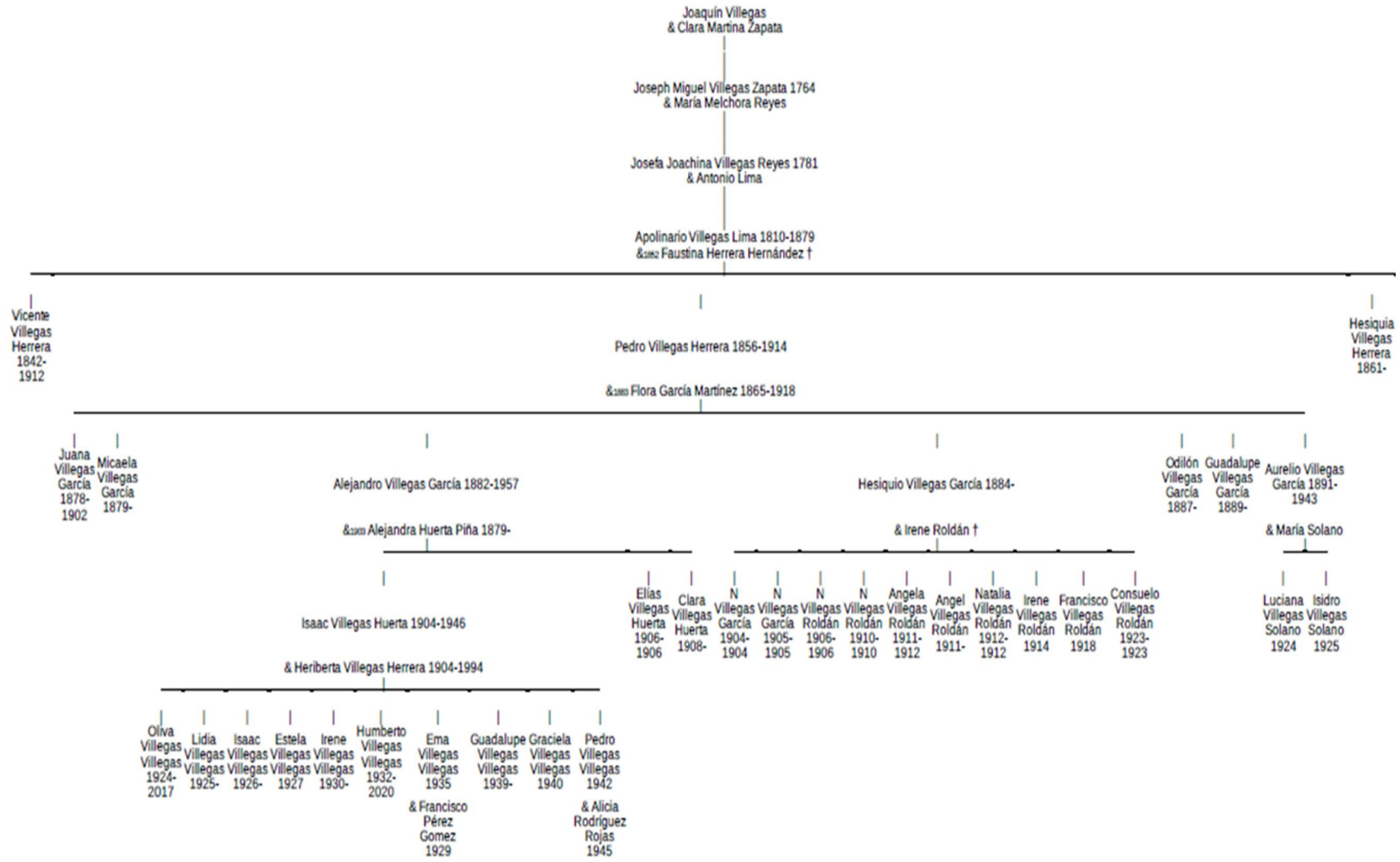
[907] La firma de Alejandro Villegas se encuentra en su nombramiento de segundo regidor del cabildo de Oriental, 1919; las firmas de Isaac Villegas, Heriberta Villegas y Alejandra Huerta en un documento sobre un queja contra la directora de la Escuela Leona Vicario, 1934; y la firma de Juventino Rodríguez se encuentra en un documento solicitando el reparto agrario en 1922.
Todos los documentos se encuentran en al Archivo Municipal de Oriental.

Genealogías de Familias Fundadoras[908]

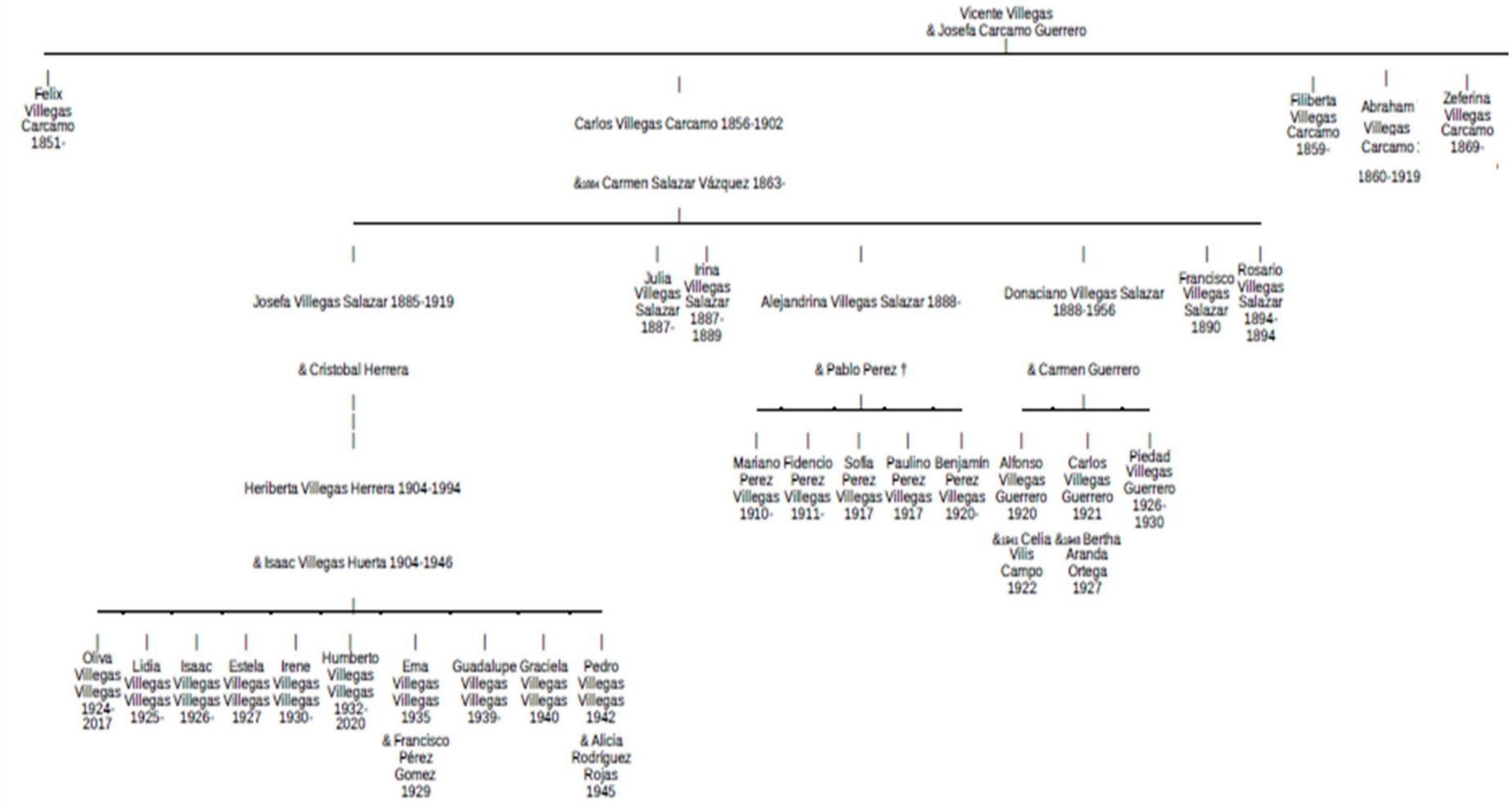


[908] Todas las genealogías fueron creadas de manera personal en colaboración con el Seminario de Genealogía Mexicana, coordinado por el Dr. Javier Sanchiz en el IIH-UNAM.

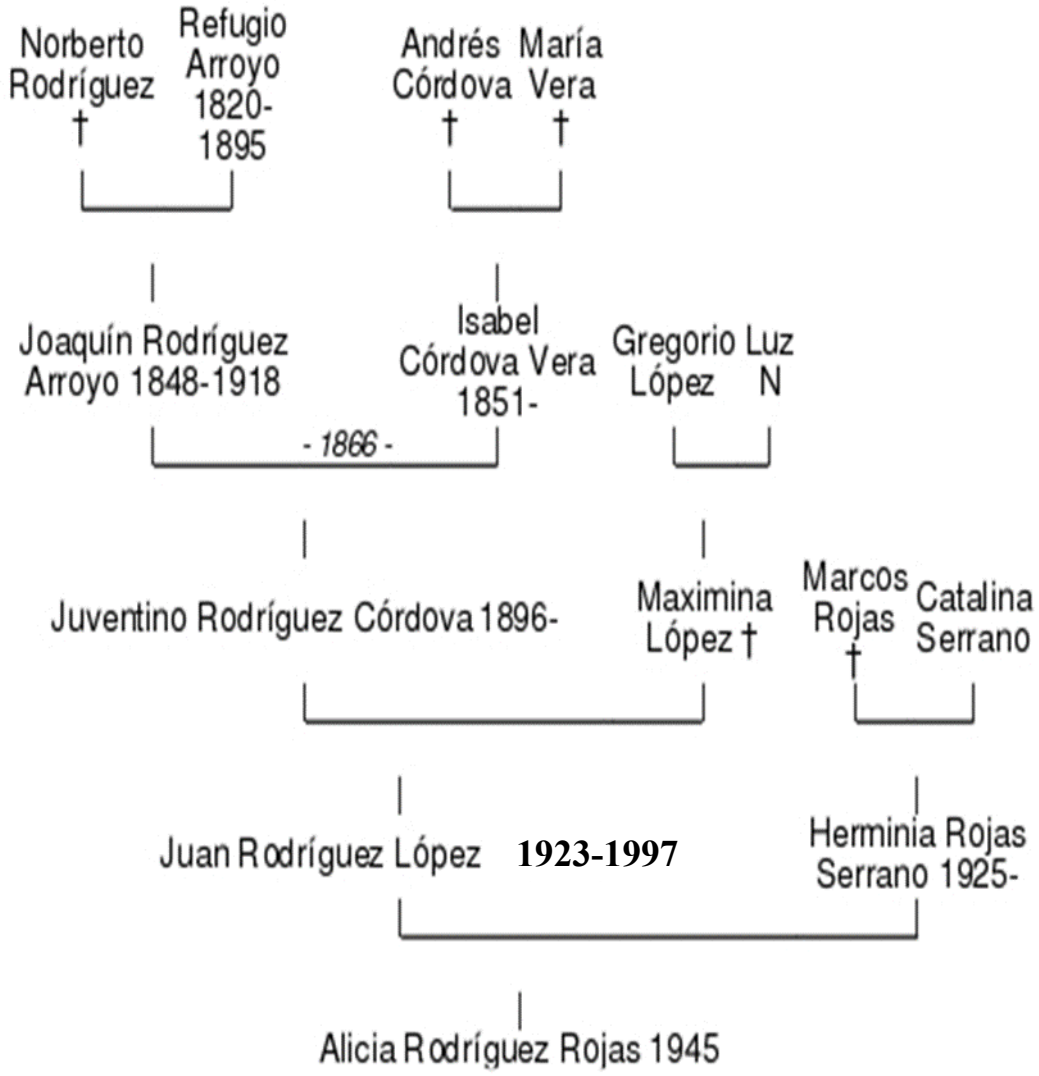
Descendientes de Joaquín Villegas



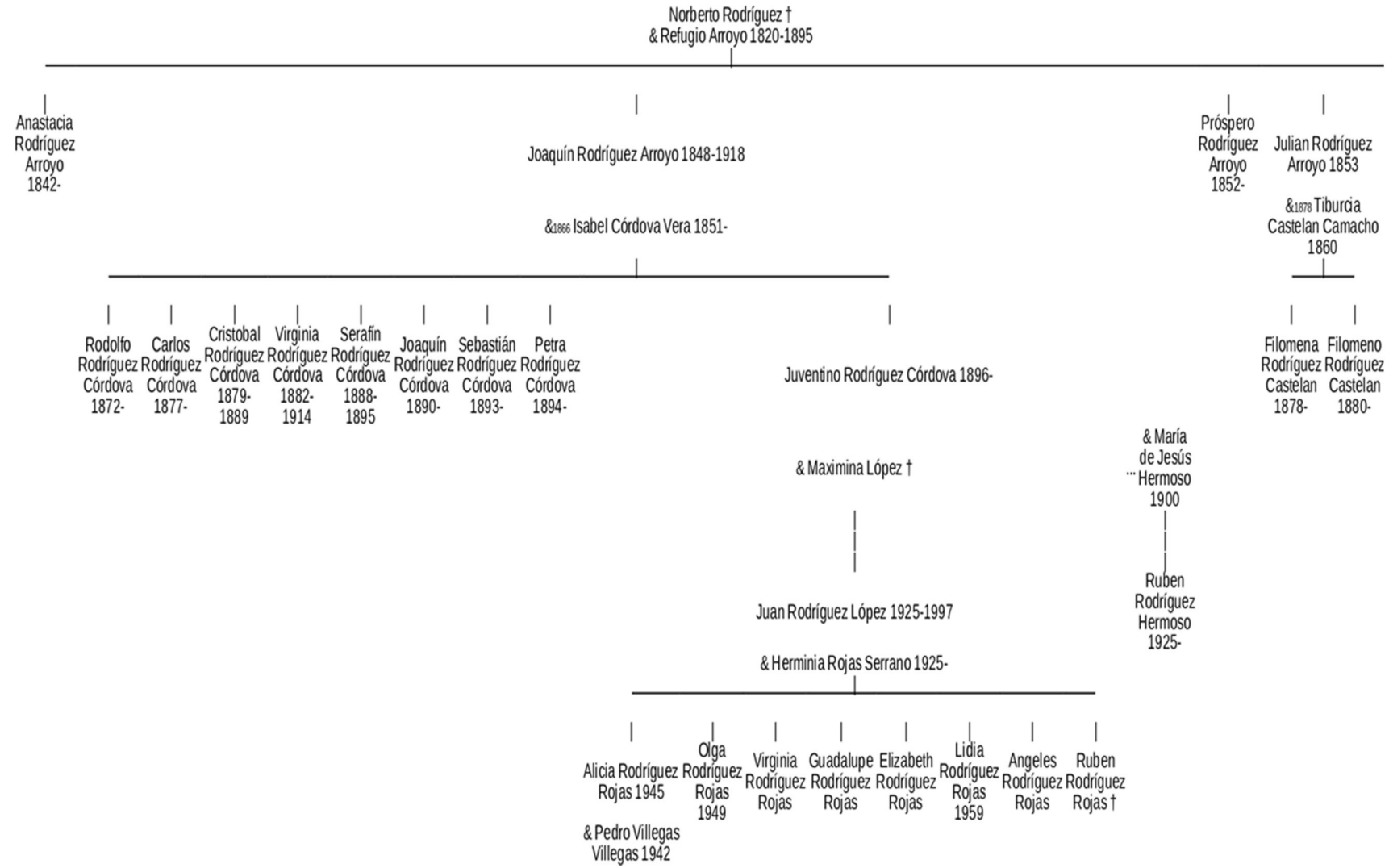
Descendientes de Vicente Villegas



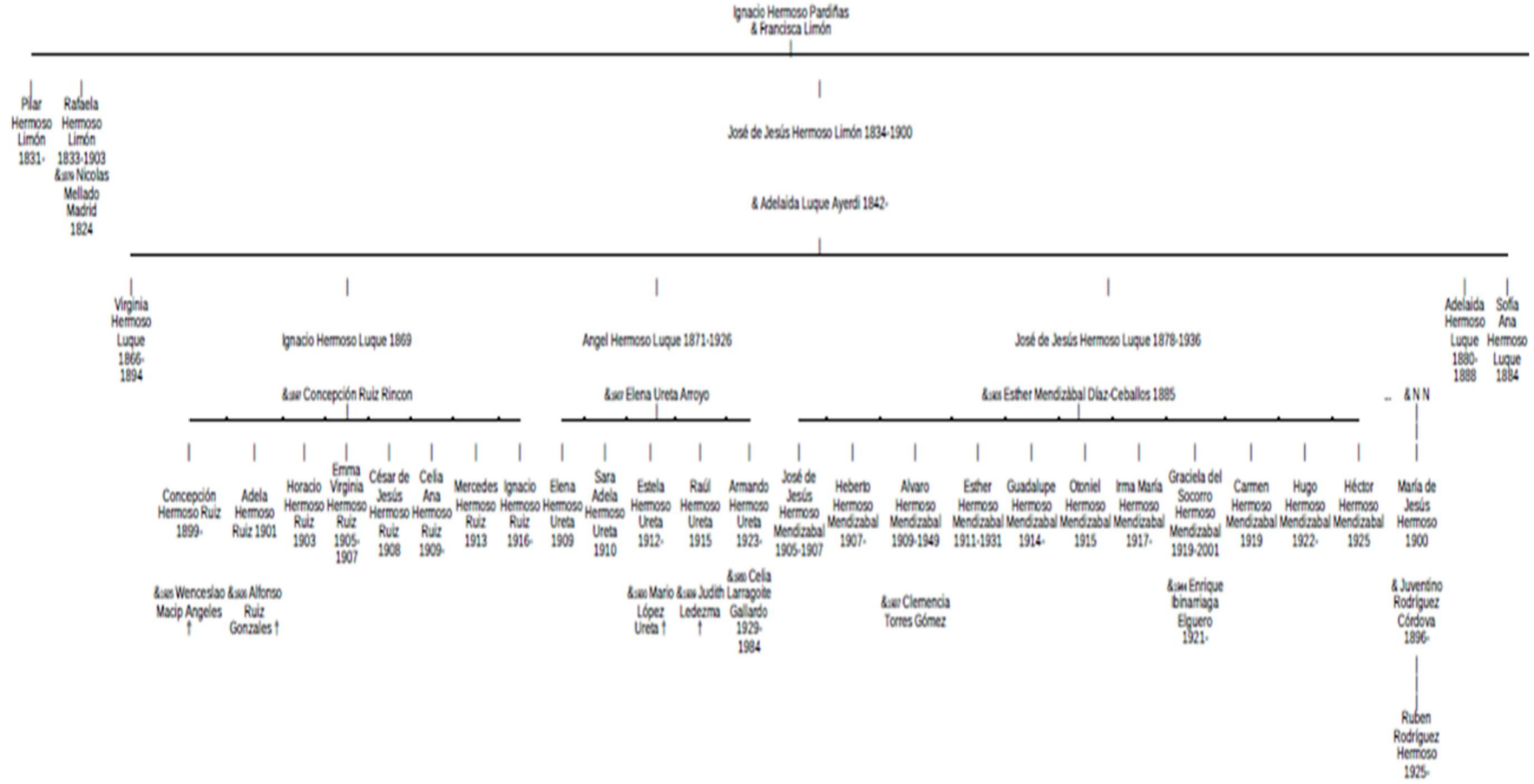
Ascendientes de Alicia Rodríguez Rojas



Descendientes de Norberto Rodríguez



Descendientes de Ignacio Hermoso Pardiñas



CAPÍTULO VI.
LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD FERROCARRILERA DE ORIENTAL

Conmemoración del "Día del Ferrocarrilero" 7 de Noviembre de 2020, en las oficinas del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en Oriental Puebla[909].



Conmemoración del "Día del Ferrocarrilero" 7 de Noviembre de 2020, en el monumento a la locomotora #143 en Oriental[910].



[909] Atrás de los ex ferrocarrileros de Oriental se encuentra un busto en conmemoración al "Héroe de Nacozari", el Ferrocarrilero Jesús García Corona.
"Conmemoración del día del ferrocarrilero, 7 de noviembre de 2020". *Oriental-Puebla La Esencia Orientalense Facebook.* Consultado el 30 de enero de 2020, https://www.facebook.com/orientalpuebla.xalaco/photos/2855002854827285

[910] "Conmemoración del día del ferrocarrilero, 7 de noviembre de 2020". *Oriental-Puebla La Esencia Orientalense Facebook.* Consultado el 30 de enero de 2020, https://www.facebook.com/orientalpuebla.xalaco/photos/2855002888160615

CAPÍTULO VI.
LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD FERROCARRILERA DE ORIENTAL

"Todas las mañanas, voy a trabajar, voy con muchas ganas, y con felicidad. Si alguna vez quieres, encontrarme a mí, trabajo en las vías, del ferrocarril. Muchas veces cuando yo, voy muy lejos de aquí, recuerdo la historia, del ferrocarril".
Pappo's Blues (1973)[911]

Introducción

El objetivo principal de este capítulo es analizar el proceso de construcción de la identidad ferrocarrilera de Oriental, a partir de las fiestas del 7 de noviembre día del ferrocarrilero, los principales monumentos, y finaliza con la añoranza de ese pasado rielero en la comunidad. Este capítulo se dividió en tres apartados: 1. El patrimonio histórico de Oriental: La Estación del Ferrocarril, la locomotora #143, la locomotora Niagara #3040 y el monumento de los fundadores de 1917-2017, 2. Identidad Cultural Ferrocarrilera en Oriental y el 7 de noviembre "Día del Ferrocarrilero" y 3. La añoranza del pasado ferrocarrilero en la memoria colectiva en Oriental.

VI. 1. El patrimonio histórico de Oriental: La Estación del Ferrocarril, la locomotora #143, la locomotora Niagara #3040 y el monumento de los fundadores de 1917-2017

El patrimonio cultural es parte fundamental de nuestra historia, debido a que perviven en nuestra sociedad como testimonio de las acciones y procesos que se llevaron a cabo en épocas pasadas, dentro de su complejidad tienen diversos significados, ya sea políticos, ideológicos, culturales, por mencionar algunos, retomando lo que plantea Ignacio Casado en su texto "Breve historia del concepto de patrimonio histórico: Del monumento al territorio" menciona que el concepto de patrimonio es producto de la aparición de la Historia como disciplina autónoma en la primera mitad del siglo XIX[912].

[911] "Trabajando en el ferrocarril". *Rock-com-ar*. Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://rock.com.ar/artistas/414/letras/14498

[912] Casado, Ignacio. "Breve historia del concepto de patrimonio histórico: del monumento al territorio". En: *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. España, EUMED.NET, 2009, p. 1.

Por su parte Llorenç Prats en su texto "El Patrimonio como construcción social" presenta un panorama bastante detallado de cómo el patrimonio es una construcción social, parte del antecedente de los romanticistas que durante el S.XIX, a través de sus diversas reflexiones querían fundamentar sus acciones a través de ciertas ideas, héroes, acontecimientos del pasado medieval que le dieran fundamento a su constructo de identidad nacionalista que dio como resultado los estados nación decimonónicos[913].

De igual forma que Llorenç Prats, Ignacio Casado destaca que la noción de patrimonio, viene a ser un instrumento más en esa búsqueda de identidad nacional, los Monumentos se constituyen en símbolos del espíritu del pueblo, en ejemplos de la manifestación de éste a lo largo de la historia[914].

Por los diversos procesos, sobre todo bélicos, menciona el autor que se va a comenzar a restaurar los edificios, lo que no solo supone mejorar su estado físico, sino que supone darle además un contenido ideológico, por lo cual se valora no objetivamente sino como símbolo de la nación unido al surgimiento del nacionalismo en ese momento, lo que lleva a reconstruir una imagen ideal que no tiene una correspondencia real con el pasado, sino con la ideología nacionalista[915].

Ignacio Casado afirma que la primera característica que define a los objetos patrimoniales será la de objeto bello, asociada a la concepción del arte definida en el siglo XVII en Francia, la otra gran característica para definir a los objetos patrimoniales es el concepto de antigüedad que surge de la conciencia de estar en una época nueva, con el desarrollo de la industrialización. Son estos dos conceptos los que se usan para definir el patrimonio a finales del XVIII y a principios del XIX[916].

Posteriormente, la sociedad planteó un nuevo paradigma, destaca el autor, que será en la segunda mitad del siglo XX, cuando el concepto de patrimonio histórico supere la idea del

[913] Prast, Lorenç. "El Patrimonio como construcción social". En: *Antropología y Patrimonio*. España, Barcelona: Ariel; pp. 19-38.
[914] Casado, Ignacio. "Breve historia del concepto de patrimonio histórico..., *op. cit.* , p. 2.
[915] *Ibídem*, p. 2.
[916] *Ibídem*, p. 4.

monumento del pasado, como obra de arte del genio humano, y se refiera a todo el conjunto de bienes de la actividad humana[917].

Es a partir de este nuevo planteamiento que va a aparecer otro concepto de patrimonio, el autor delimita, que el patrimonio industrial se nos presenta por tanto, en forma de monumentos que testimonian "el progreso" en sentido positivista, sino, como afirma Franco Borsi, como espacios, paisajes que nos muestran la dialéctica social, la lucha de clases, la suma de sacrificios humanos que han tenido su desarrollo en la fábrica, en la construcción de las redes de comunicaciones[918].

Puntualiza Casado que aún hay que relativizar otro aspecto de la concepción tradicional de Patrimonio para acercarnos al patrimonio industrial, se trata de la idea de antigüedad, ya que muchos objetos de la época industrial se pueden considerar conceptualmente antiguos, aunque no lo sean en el tiempo, debido a la "obsolescencia", característica de la sociedad industrial, por lo que objetos, edificios, espacios... pierden, de repente, su función, son sustituidos por otros nuevos continuamente. Casado retoma a Casanelles quien sostiene que "Hemos de ser conscientes de que somos la primera generación que hemos de considerar como bienes patrimoniales objetos que nosotros mismos, al menos los que tenemos más edad, hemos usado en años pasados"[919], por lo cual el concepto de patrimonio se vuelve mucho más complejo al integrar patrimonio material e inmaterial de épocas recientes.

En esta coyuntura es donde se inserta el patrimonio industrial-ferrocarrilero, un patrimonio monumental que abarca diversos aspectos, debido a que se puede analizar desde diversos ámbitos que permiten conocer la cultura de una determinada sociedad donde se fueron trazando las vías férreas, lo más destacado de este patrimonio monumental, son las locomotoras de diversos tipos que surcaron los caminos de hierro y las estaciones, las cuales se construyeron a lo largo de todo el territorio nacional.

[917] *Ibídem*, p. 4.
[918] *Ibídem*, p. 6.
[919] *Ibídem*, p. 7.

Se recurre al texto de José Luis Lalana Soto: "Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial", en este da una panorama bastante extenso sobre lo que es el patrimonio ferroviario, retoma a Lewis Mumford, el cual señalaba que "tecnológicamente, el sector en el que la industria paleo-técnica se elevó a su punto máximo no fue la fábrica de algodón sino el sistema ferroviario fue una de las realizaciones técnicas y administrativas soberbias del siglo XIX [y] dentro de las limitaciones del periodo, el ferrocarril fue al mismo tiempo la forma de técnica más característica y más eficiente"[920].

El autor continúa con su argumento retomando en palabras de Hobsbawn, que "tomados como un todo [los ferrocarriles], fue en realidad el más grande conjunto de obras públicas y hasta la fecha casi el más deslumbrante logro de la ingeniería conocido por la historia humana". Destaca el autor que el ferrocarril fue, por tanto, el producto, el vehículo, el motor y el símbolo de la nueva sociedad industrial[921].

Por su parte Sergio Ortiz Hernán en "Rescate y conservación del patrimonio ferroviario de México" especifica que en México, la actividad ferroviaria y la cultura específica que se ha generado a lo largo de siglo y medio tiene manifestaciones materiales que constituyen un legado muy rico. Se trata de miles y miles de bienes culturales en todas sus formas: inmuebles, muebles y acervos documentales de magnitud y valía insospechadas[922].

Señala Ortiz Hernán que entre los inmuebles destacan las estaciones, quizá por estar más cerca del corazón y de la experiencia vital de muchas personas. Se ha registrado y documentado alrededor de un millar de estas instalaciones ferroviarias. Están distribuidas de manera muy polarizada en treinta entidades federativas. Encabezan la lista Veracruz, con 98, Chihuahua, con 62, y Puebla, con 58. En el extremo de los mínimos están Aguascalientes, con sólo 5, y Guerrero, con apenas 6. Baja California Sur y Quintana Roo no tienen ninguna. Se explica que Veracruz y Puebla forman parte de la zona con más

[920] *Ibídem*, p. 7.
[921] Lalana, José Luis. "Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial". En: *Mirada Ferroviaria* núm. 27 mayo-agosto, MNFM, 2016, p. 7.
[922] Ortiz, Sergio. "Rescate y conservación del patrimonio ferroviario de México". México, DF, 1998, p. 6.

estaciones, no sólo por razones económicas y demográficas, sino también porque en sus territorios se tendieron los primeros ferrocarriles del país[923].

Puntualiza Ortiz Hernán que varias estaciones son auténticos monumentos por sus méritos arquitectónicos y por su contenido artístico, y a menudo por su trascendencia histórica. Muchas otras, más modestas desde el punto de vista anterior, merecen cabalmente el rango de bienes culturales por su importancia para la vida diaria de los pueblos y pequeñas ciudades a cuyo nacimiento y desarrollo contribuyeron de manera destacada y a veces principal[924].

El citado autor menciona muchas obras de la ingeniería ferroviaria del siglo XIX, como puentes, viaductos y túneles. Por ejemplo, los muy atrevidos del Ferrocarril Mexicano, el más notable de los cuales quizá sea el puente de Metlac. Los talleres vinculados con la tecnología del vapor constituyen un patrimonio invaluable, sobre todo cuando forman junto con la estación y los patios un verdadero centro monumental en los términos de la Convención de La Haya. Tal es el caso de Aguascalientes[925].

Enfatiza nuestro autor multicitado[926] que los bienes muebles de valor histórico, cultural y artístico de los ferrocarriles forman el capítulo patrimonial más abigarrado y diverso. Aparte del equipo rodante, están aquí todos los utensilios e implementos, las máquinas y herramientas, los aparatos, enseres, uniformes y ropas de trabajo, los muebles y materiales de oficina y los demás objetos empleados por los rieleros en su actividad cotidiana. Esta enorme parte de la herencia ferroviaria es muy útil para el análisis de las formas y modalidades peculiares del trabajo en el ferrocarril, tanto desde una perspectiva técnica y laboral, como desde un ángulo social y humano[927].

---

[923] *Ibídem*, p. 6.
[924] *Ibídem*, pp. 6-7.
[925] *Ibídem*, p. 7.
[926] *Ibídem*, p. 7.
[927] Ortiz Hernán, por último agrega, el rubro riquísimo de los acervos documentales. Su común denominador es el soporte de papel, lo cual lo vuelve vulnerable hasta cierto punto. Hay de todo: planos, mapas y diagramas; toda clase de impresos, tanto de carácter técnico como históricos, informativos y de difusión, testimoniales o relacionados con la operación, como las guías y los itinerarios; el vasto material de archivo en todas sus modalidades, que van desde los libros diarios y las nóminas, hasta los registros de almacén, los

A través de los autores citados, podemos dar un panorama general de la construcción del concepto de patrimonio histórico, patrimonio industrial y el patrimonio ferroviario, estos aspectos generales de la teoría fueron retomados de manera empírica por la comunidad de Oriental, sobre todo, como bien menciona Ortiz Hernán, el equipo rodante que formó parte de ese pasado de la comunidad.

Los ferrocarrileros con la llegada del fin de la "época del vapor", sintieron una gran nostalgia por una época finalizada donde ellos fueron construyendo su identidad cultural, aquella identidad que los reconocía como trabajadores del ferrocarril e, incluso, como comunidad, una comunidad totalmente ferrocarrilera, por lo cual al sentirse identificados con esa identidad cultural decidieron evitar que la máquina de vapor #143 fuera desmantelada en Huehuetoca al lado de San Lázaro.

Los ferrocarrileros optaron por otra opción, retomando lo que menciona Franco Borsi donde puntualiza que el patrimonio industrial también tiene que ver con la construcción de las redes de comunicaciones, el ferrocarril se vuelve parte de este patrimonio por la gran proeza de construcción, e incluso, por un invento tecnológico que dio servicio desde mediados del S.XIX hasta finales del S.XX, destacando la complejidad en aspectos culturales y vida cotidiana que lleva consigo "el titán de acero" y, como bien dice Casado, había sido superado por la nueva invención tecnológica de las locomotoras diésel.

Es por ello que la máquina #143, modelo Kerr, Stuart & Co. #822 5/1904 del ex ferrocarril San Marcos y Tecolutla #76. To #143-1930[928], que había corrido por el ramal de Oriental-Teziutlán, aproximadamente desde 1910 hasta 1964, fue rescatado por la comunidad y conceptualizado como patrimonio cultural-industrial de Oriental, el monumento más representativo y emblemático de la comunidad.

---

talones de embarque y otros similares. Y no se pueden olvidar los testimonios de la lente: miles de fotografías que muestran el rostro y el alma de los ferrocarriles a través del tiempo.

[928] Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*…, *op. cit.,* p. 170.

El testimonio del ferrocarrilero Antonio Lutrillo Hernández, trabajador de taller, destaca como fue el último viaje de la máquina #143:

> El último viaje de la locomotora #143 fue el 25 de octubre de 1964, en la máquina venía el pagador a pagar nuestros sueldos, la tripulación del último viaje fue: el conductor Domingo Gamboa R., maquinita Carlos Alonso, fogonero Héctor Pérez, Garroteros: Daniel Galindo, Carlos Galindo y Juan García[929].

El proceso de solicitud para que la locomotora #143 fuera rescatada y elevada como monumento histórico lo describe el ferrocarrilero Luis Hernández Sánchez[930], quien menciona:

> El señor Adán Aguirre, Secretario Local del Sindicato y un servidor Luis Hernández Sánchez, hicimos las gestiones ante la empresa para que nos donaran esta máquina y quedara como recuerdo de las máquinas de vapor que existieron aquí. La [locomotora] 143 estuvo asignada de Oriental a Teziutlán. [Para 1969] ya no estaba en servicio, había estado en los Talleres como tres años sin servicio, en ese tiempo había más en el Taller, las otras se las llevaron como chatarra a Huehuetoca, a un lado de San Lázaro, ahí era la concentración de todas las máquinas inservibles como chatarra. Nos entrevistamos con la autoridad municipal de Oriental para que le hiciera un monumento-pedestal para [su] exhibición, acordando que quedara en la entrada del pueblo, donde desembocan la vía y la carretera. Para trasladarla me puse de acuerdo con el mayordomo el Sr. Alfonso Hernández Osorno y con los del Departamento de Vía para que hicieran una vía conectando al pedestal con el taller, fueron como 7 metros de vía, ese mismo día desde las 9 de la mañana empezaron y terminaron como a las 13 hrs. Se corrió la voz y se reunieron todos los trenistas que estaban descansando, los del Taller, de Vía, y jubilados. Se jaló con una máquina diésel y la llevamos, iba silba y silba, le acondicioné aire de la máquina diésel para que desde que salió del Taller hasta que llegó a

[929] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 49.

[930] Retomando el testimonio del ferrocarrilero Luis Hernández Sánchez (1934-2020), de la tesis "Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* ferrocarrilero emblemático de Oriental. Luis Hernández falleció el 12 de octubre de 2020 en Oriental, recordado por la comunidad como un personaje y un ciudadano ejemplar de Oriental. Por lo cual, se le recuerda y da homenaje en esta investigación como un ferrocarrilero comprometido que apoyó a la comunidad ferrocarrilera de Oriental, gracias a sus testimonios, anécdotas y vivencias, podemos conocer la identidad cultural ferrocarrilera y el trabajo ferroviario en Oriental. Nota de obituario difundida por la página Facebook
Oriental-Puebla La Esencia Orientalense
https://www.facebook.com/orientalpuebla.xalaco

> su pedestal fuera silbando. El silbato del Taller, de las máquinas que estaban en el Taller, y de las que estaban en [los patios] y la Estación silbaron, fue una "serenata de silbatos"… eso originó que termináramos llorando porque era el fin de una etapa, el cambio de la fuerza de vapor por la diésel. Niños y mujeres nos acompañaron, lloraron también por el fin de la época del vapor… nos entró la nostalgia…[931].

El relato del ferrocarrilero Luis Hernández, nos brinda el amor a las máquinas que la comunidad tenía, debido a que se identificaba con esa época a través de las locomotoras de vapor, como bien destaca Llorenç Prats, el patrimonio cultural es una construcción social, por lo tanto, la colectividad de Oriental consideró como patrimonio la máquina #143 debido a que le da identidad a la comunidad, por lo cual se convirtió en el monumento más emblemático y característico de Oriental.

El otro modelo de locomotora que se encuentra en la comunidad, fue el modelo de locomotora Niagara, este modelo no corrió por los ramales del centro del país, debido a su gran tamaño y la geografía de la región hizo imposible que los ferrocarrileros pudieran maniobrar estos modelos por los caminos de hierro. Las empresas ferroviarias optaron por introducir modelos más pequeños para que pudieran correr por las vías angostas. La locomotora Niagara fue la más grande que implementó la industria ferroviaria en México. Este tipo de locomotoras corrieron en los ramales del norte, comunicando México-Ciudad Juárez, Aguascalientes e incluso, Guadalajara[932].

Este tipo de locomotoras QR-1, eran construidas por Balwin Locomotive Works, en Eddystone, Pennsylvania EUA, conocidas por su gran potencia, tamaño y peso. Estas locomotoras fueron retiradas del servicio en el año de 1970. La locomotora Niagara #3040 iba destinada al museo de Tecnología de Xalapa, pero por su peso y dimensiones fue imposible trasladarla, debido a que tenían que pasar zona montañosa y una geografía bastante complicada que imposibilitaba llegara a su destino[933].

---

[931] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 51.
[932] "Locomotoras históricas de Oriental*"*. *Oriental Puebla Mx Nostalgia-Facebook.*, Consultado el 13 de octubre de 2020. https://www.facebook.com/NostalgiaOrientalPuebla/?ref=page_internal.
[933] *Ibídem.*

Al conocer esta información los ferrocarrileros y colonos de Oriental, solicitaron la donación para el pueblo, de igual forma como monumento, ellos la resguardarían y cuidarían, de la misma manera que la máquina #143, se construyó un pedestal para la máquina #3040, a pie de la carretera principal de Oriental, por lo cual la locomotora se encuentra hasta la actualidad en la entrada/salida del pueblo.

Como ya se mencionó, la locomotora Niagara #3040 no corrió por los ramales que cruzaron la estación del Ferrocarril Oriental, sin embargo, la comunidad de Oriental lo adoptó como parte de su patrimonio histórico-cultural, sobre todo por ser parte del material rodante de los ferrocarriles, los ferrocarrileros se sintieron identificados con la máquina y construyeron socialmente una identidad en torno a este patrimonio que llegó y se quedó en Oriental.

El patrimonio cultural de la comunidad se enriqueció por el monumento en conmemoración del centenario de Oriental 1917-2017, conocido por la comunidad como el monumento a los fundadores, este se ubica en el parque 15 de septiembre, frente a la presidencia municipal. El monumento a los fundadores de Oriental 1917-2017 tiene en su base los nombres de los jefes de las familias que vivieron en 1922 en Oriental[934].

El monumento se encuentra sobre un pedestal, plasmados en éste se encuentran esculpidos la locomotora #143, la estación del ferrocarril y el decreto de fundación, tres de los aspectos más importantes para Oriental debido a que tienen una carga cultural significativa para la comunidad, representan el pasado histórico, el pasado más antiguo, donde la comunidad se reconoce e identifica. Estos tres elementos simbólicos le dan identidad y características particulares y, sobre todo, una cultura que tiene como andamiaje el ferrocarril.

[934] Cabe destacar que para realizar el monumento de fundación 1917-2017, se utilizó el *Censo de 1922*, aunque existen censos anteriores de la comunidad, sobre todo el *Censo de 1917*, el cual sería el primer censo de la comunidad y plasmaría los primeros residentes fundadores. Para realizar este monumento, se tomaron en cuenta solamente jefes de familia varones, dejando de lado a las mujeres sean viudas o solteras, las cuales también emigraron de su lugar de origen y figuraron como jefas de familia dentro de los censos, es necesario hacer esta aclaración debido a que algunas mujeres también fueron fundadoras y se dedicaron como comerciantes y otros oficios como: costureras, lavanderas e, incluso, profesoras, fueron parte significativa de la comunidad.

En la base del monumento se encuentra la lista de residentes que vivieron en Oriental en 1922, está ordenada alfabéticamente por apellidos. La mayoría de estos personajes son ferrocarrileros, así como comerciantes, agricultores o, desempeñaban algún otro oficio, todos estos personajes fueron partícipes del proceso de elevación a pueblo y, gracias a ellos, en este micro-espacio, vivieron un acontecimiento coyuntural que se convirtió en el hecho relevante de la comunidad: su fundación y elevación como pueblo reconocido por la legislatura vigente[935].

La lista de residentes de 1922 rompe con el paradigma de la historia de bronce, debido a que en la historia de bronce se puntualiza la participación de los grandes "héroes o villanos" en los grandes acontecimientos de la historia que son profundizados por la historia oficial. Este monumento rompe con el paradigma debido a que puntualiza personajes de una comunidad, de un micro-espacio, como bien planteó Luis González y González estos personajes dentro de la microhistoria, los cuales fueron cruciales para la fundación y desarrollo son parte de la historia.

Dentro de esto, también es necesario destacar, que el monumento además de generar identidad cultural, permite que la comunidad, que tiene tiempo residiendo, reconozca dentro de los nombres del monumento un personaje histórico local, por lo tanto se puede fomentar la construcción del sujeto histórico de la comunidad a través de sus antepasados, y los colonos pueden desarrollar una conciencia histórica partiendo de la identidad ferrocarrilera que permea en el monumento a los fundadores 1917-2017.

La Estación del Ferrocarril Oriental podría considerarse el patrimonio histórico (edificado y cultural) más importante de la comunidad, debido a que es la estructura más antigua que existe en Oriental y gracias a la construcción de la misma se desarrollaron los

[935] Cabe puntualizar que en Oriental, posteriormente, se erigió un monumento en honor de Francisco Martínez como el fundador de Oriental, aseveración bastante debatible, debido a que él, junto con otros residentes, hicieron el proceso para la elevación, sin embargo, de no ser por todos los migrantes que se asentaron alrededor de la Estación no hubiera sido posible que se elevara a pueblo. Debido a que ya había una comunidad antes de la elevación (fundación) y, no se fundó la comunidad y posteriormente se realizó una convocatoria de colonización.

desplazamientos migratorios de pobladores que posteriormente se asentaron en las inmediaciones y fundaron el pueblo ferrocarrilero.

A pesar de ser considerado como patrimonio cultural con una gran carga histórica, en la actualidad todos los edificios que se encuentran en los terrenos de la Estación del Ferrocarril Oriental están en condiciones bastante deplorables debido al abandono y el fin de la era de los Ferrocarriles Nacionales a partir de las políticas de privatización que sufrió la industria ferroviaria en el año 1995.

De los talleres (taller de reparación de máquinas, casa de máquinas y taller de carpintería), los grandes recintos que dieron servicio a las diversas locomotoras que surcaron por el ramal Oriental-Teziutlán sólo existen los muros, el techo colapsó desde hace tiempo y las vigas se encuentran en pésimas condiciones. De una manera similar se encuentran los baños de vapor, algunos campamentos y otras estructuras que sólo reflejan el pasado de gloria de los ferrocarriles y la época más importante de la localidad.

Diversos académicos han planteado el rescate de la Estación del Ferrocarril Oriental, uno de ellos, el Dr. Frederick Thierry Palafox quien ha presentado un proyecto de restauración bastante significativo para que la Estación se convierta en un museo de sitio, cuyo principal objetivo sea divulgar y preservar la historia ferrocarrilera de la comunidad de Oriental. Dentro de este proyecto ha solicitado el apoyo de la población para la donación de algunas fotografías de la comunidad, sin embargo, por algunas razones el proyecto ha ido postergándose.

El historiador y cronista de Oriental Arturo Córdova Durana ha realizado algunos eventos académicos dentro de la estación, con la finalidad de continuar divulgando la historia ferrocarrilera de la comunidad, como es el caso del III Encuentro Regional de Cronistas los días 9 y 10 de diciembre de 2017.

La maestra Elisa Vera en su ponencia titulada “El imaginario ferrocarrilero y la conservación participativa, un proyecto de restauración para la Estación Ferroviaria de

Oriental, Puebla"[936], destacó la gran importancia histórica de la estación, puntualizando que la estación del ferrocarril debería volver a ser un espacio de sociabilidad necesario para la comunidad. Su propuesta va enfocada a una restauración, y propone utilizar los espacios de la estación para solventar las necesidades de la población, por ejemplo el hotel convertirlo en una clínica que ayude al sistema de salud de la comunidad, los talleres se conviertan en un auditorio donde sean presentadas películas o documentales alusivos al ferrocarril o algún otro tema de interés, que los campamentos sean salones donde se enseñen talleres comunitarios, es decir, convertir a la estación en un centro cultural local.

Considero que es una propuesta interesante, al convertir la estación en un centro cultural permitiría que la población le de otro significado a la estación más allá del pasado ferrocarrilero. Partiendo del pasado del ferrocarril como la historia más importante de la estación, pero ahora vinculado a solventar necesidades de la realidad de la población. Un proyecto grande y extenso que esperemos pueda ser llevado a cabo[937].

Los dos proyectos son bastante importantes para la conservación, difusión y preservación del patrimonio cultural ferrocarrilero, esperemos que alguno de ellos pueda ser llevado acabo para que la estación del Ferrocarril Oriental no colapse debido al abandono y la historia, no sólo de la comunidad, sino regional, estatal y nacional pierdan un vestigio y patrimonio histórico de una de las industrias más importantes de México.

El parque 15 de septiembre es el lugar donde está asentado el poder civil y eclesiástico de la comunidad, tiene un pequeño kiosco donde está pintado, a forma de mural, diversos elementos que identifican a Oriental, destaca entre todos estos elementos la locomotora #143 y los diversos monumentos que conmemoran la fundación de Oriental.

---

[936] Mtra. en la Escuela de Capacitación en Restauración de Puebla. Presentó su ponencia en el marco del III Coloquio de Conservación y Restauración el día 16 de octubre de 2020. Dentro del Encuentro Diálogos que se llevó a cabo del 5 al 23 de octubre por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, la Secretaría de Cultura de México y el Instituto de Ciencias Sociales "Alfonso Vélez Pliego" de la BUAP.

[937] Cabe enfatizar que la propuesta es viable, debido a que en Teziutlán sucedió eso mismo con su antigua estación, se rescató para preservar y difundir el patrimonio cultural ferrocarrilero, con ello se convirtió en un centro cultural significativo para la población. Es el caso también de la estación de Zaragoza, la sala de espera es una biblioteca y hay un museo de sitio.

Por lo tanto el patrimonio va a construirse socialmente dependiendo de la interpretación, la perspectiva y el discurso que desarrolle el sujeto colectivo para darle un fin dentro de la sociedad, donde la comunidad se reconozca y se identifique con ese patrimonio que evoca una época. De ahí que las locomotoras, como la estación, son el patrimonio más importante de Oriental, un patrimonio histórico complejo que representa la cultura rielera que perdura y tiene que ser conservado, restaurado y difundido para que siga siendo la parte identitaria de la comunidad.

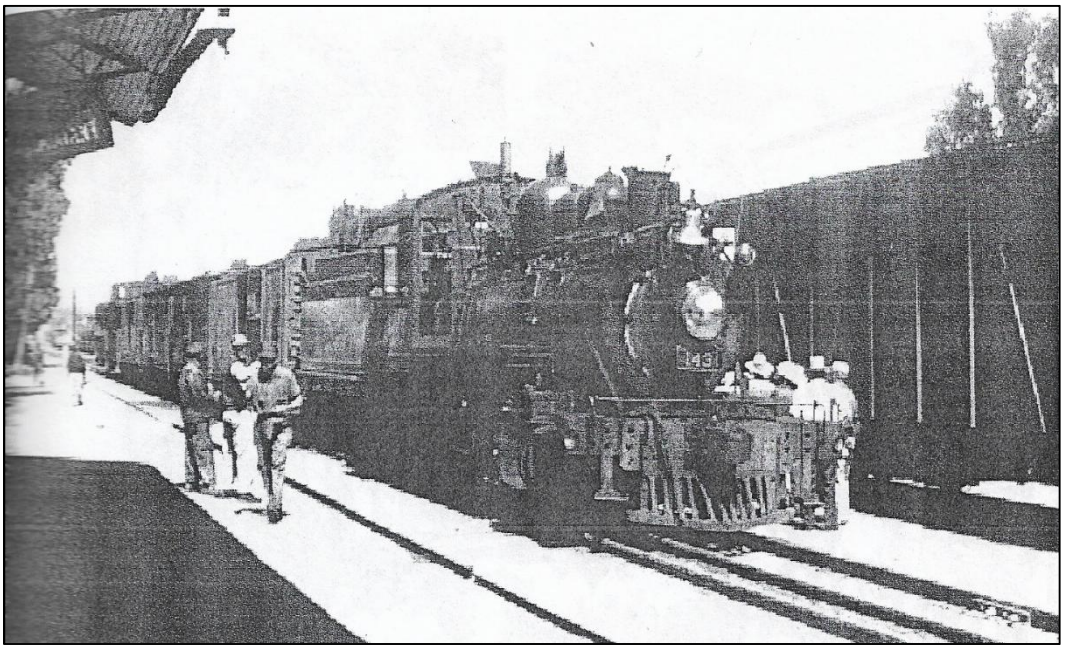
El patrimonio cultural ferrocarrilero se vislumbra en todos los lugares de Oriental, en sus monumentos, patrimonio material e inmaterial, por lo cual dentro del imaginario colectivo la identidad cultural ferrocarrilera de la comunidad continúa existiendo y sigue fomentándose a través de la herencia cultural.

Imágenes

Despedida de la Locomotora #143 de Oriental en 1969[938]



Último viaje con la máquina de vapor No. 143 Estación de Oriental, Puebla
25 de octubre de 1964[939]



[938]Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), *Puebla Noticias*. Julio, 2015. Consultado el 6 de diciembre de 2020. https://www.youtube.com/watch?v=DPHp3363K_Q&ab_channel=SETNoticias

[939]Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 49.

Monumento de la Locomotora #143[940]



Monumento de la Locomotora #143[941]



[940]Fotografía de Gerardo Arana Gonzáles *"*Locomotora 1*"*. *Mapio.Net.* Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://mapio.net/pic/p-19516556/

[941]Fotografía Personal, 2018.

Locomotora #3040 en sus años de servicio[942]



Locomotora #3040 en sus años de servicio[943]



[942] "Locomotoras históricas de Oriental". *Oriental Puebla Mx Nostalgia-Facbook.* Consultado el 13 de octubre de 2020, https://www.facebook.com/NostalgiaOrientalPuebla/?ref=page_internal
[943] *Ibídem.*

Monumento de la Locomotora Niagara #3040[944]



Monumento de la Locomotora Niagara #3040[945]



[944] "Ayuntamiento de Oriental, Puebla". *Facebook.* Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://www.facebook.com/orientalpuebla2014/photos/a.518320171656642/518320064989986

[945] Fotografía Personal, 2017.

Monumento a los Fundadores 1917-2017[946]



Ejemplo de nombres en el Monumento a los Fundadores 1917-2017[947]







[946]Fotografía Personal, 2017.
[947]Fotografía Personal, 2017.

Mural abajo del Kiosco en el parque "15 de septiembre", en Oriental, Puebla[948]



Estación del Ferrocarril de Oriental, 2017[949]



[948]Fotografía Personal, 2017.
[949]Podemos ver las vías, durmientes, vagones, la torre y tanque. Fotografía Personal, 2017.

VI. 2. Identidad Cultural Ferrocarrilera en Oriental y el 7 de noviembre "Día del Ferrocarrilero"

A partir de lo tratado en los apartados anteriores como: el estudio de caso de las cuatro familias, la estación como espacio recreativo y el patrimonio cultural e histórico, así como los apartados del capítulo cuatro, fundamentan el argumento de que en la comunidad de Oriental se construyó una identidad cultural ferrocarrilera local. Por lo tanto, es importante definir ¿qué es y cómo se construye la identidad cultural?

Partiendo de esta interrogante, primero tenemos que definir la palabra cultura, para ello se retoma lo planteado por Carlos Hugo Hurtado en "El concepto de cultura en México 1750-1850" sostiene que la cultura se fue conceptualizando a lo largo del tiempo, destaca que la palabra cultura tiene un significado antiguo de "cultivo de la tierra" y que la extensión metafórica quiere decir "El cultivo de las especies humanas"[950].

Posteriormente Hurtado retoma la siguiente definición: "El cuidado que se toma para cultivar la razón, costumbres, ciencias y artes"[951], complementa con que la cultura es el: "Conjunto de conocimientos que permite a alguien desarrollar su juicio crítico" y "Conjunto de modos de vida, costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico e industrial en una época o grupo social"[952].

En tanto Bolívar Echeverría en su texto *Definición de la Cultura* menciona la condición humana en su dimensión cultural como algo que se construye, se destruye y se restituye de manera permanente, algo que alcanza su consolidación en la vida cotidiana de los individuos y que adquiere una multiplicidad de formas a través de un proceso en el que los primeros construyen —fase de producción— bienes materiales o simbólicos que entretejen una forma concreta del proyecto humano[953].

Echeverría añade que la producción humana, que va desde las manifestaciones físicas hasta los procesos mentales, como las representaciones sociales e imaginarios, llega a una fase de

[950] Hurtado, Carlos. "El concepto de cultura en México 1750-1850". En *Historia de México. Colegio de México*. Vol. 60, Núm. 3 (239) enero-marzo 2011, p. 1528.
[951] *Ibídem*., p. 1531.
[952] *Ibídem*., p. 1544.
[953] Echeverría, Bolívar. *Definición de la Cultura*. México, DF: F.C.E., 2013, pp. 17-23.

consumo en la que los individuos interpretan, desarman y reintegran los productos en un nuevo contexto histórico[954].

Por lo cual para Echeverría la cultura no es conservación ni estancamiento, sino exactamente lo opuesto: un proceso de constante creación y transformación.

Como la definen Hurtado y Echeverría, la cultura son estos conjuntos de modos de vida, costumbres, así como el desarrollo artístico, científico e industrial de una época o grupo social. La cultura de Oriental, definiendo la comunidad como un grupo social, se fue construyendo a través de los modos de vida laborales gracias a la industria del ferrocarril, aunado a los conocimientos que adquirieron los trabajadores para poder laborar en los caminos de hierro, lo que viene siendo la cultura obrera como bien menciona la historiadora Tirado[955], durante la época donde el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte de la nación, posteriormente se desarrollaron aspectos artísticos en la comunidad.

Como ya se abordó, en el apartado número tres del capítulo III titulado "Migración de pobladores y la elevación a pueblo, 1917" en Oriental, se fue desarrollando un proceso de construcción de una identidad cultural. Debido al desplazamiento poblacional de diversas personas, hombres, mujeres, niños y ancianos, que emigraron de su lugar de origen en buscar nuevas oportunidades laborales y mejorar su calidad de vida. Retomando lo planteado por Ortiz Hernán donde destaca que desplazarse del lugar de origen era la última opción para mejorar la calidad de vida, una decisión titánica donde se despedían de sus amigos, parientes, y dejaban todo atrás[956].

Al dejar todo atrás se alejaban de la identidad cultural de su lugar de origen, debido a que los migrantes abandonaban el espacio y contexto donde se construyó esa identidad, aunque tradiciones y costumbres eran trasmitidas en el ámbito privado de las comunidades y perviven en el imaginario colectivo hasta la actualidad.

---

[954] *Ibídem*., p. 20.
[955] Tirado, Gloria. *Cultura obrera: el caso de los ferrocarrileros: Puebla a principios de siglo*. Puebla, Pue. BUAP, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla V Centenario, Lecturas Históricas 82, Puebla, 1992.
[956] Ortiz, Sergio. "Después de los ferrocarriles ya nada fue igual..., *op. cit.,* p. 47.

La recién fundada comunidad de Oriental fue una localidad intercultural, debido a las diferencias en los modos de vida, tradiciones y costumbres. Entendamos que la interculturalidad es, retomando a María del Mar Bernabé Villodre afirma que este término quedaría definido como "entre culturas"[957]. La autora, retoma a Ridao, y concluye que la interculturalidad puede considerarse el estado ideal de convivencia de toda sociedad pluricultural, caracterizada por relaciones interpersonales basadas en el conocimiento y el reconocimiento[958].

Volvemos a la estación del Ferrocarril Oriental, punto focal de atracción de los diversos pueblos circunvecinos de la región, se volvió un centro pluricultural. Durante 1911-1917 se convirtió en un espacio pluricultural regional, ya que pobladores de diversos lugares se fueron asentando en los terrenos aledaños de la estación, a pesar de que todos eran mexicanos, cada pueblo de origen tenía su propia cultura, la que fue aprendida por esta primera generación de migrantes y llevaban consigo formas de vida, tradiciones y costumbres. Por mencionar algunos lugares de donde procedían eran: Acajete, Amozoc, Libres, Cuyocao, San Miguel Tenextatiloyan, Cholula, Puebla y México, la población fue bastante diversa.

Durante un inicio hubo una diferencia significativa entre los diversos migrantes de la recién fundada comunidad de Oriental, debido al bagaje cultural que permeaba de su lugar de origen, sin embargo en los años venideros comenzó a darse un proceso bastante interesante, posterior a su fundación 1917-1930, la comunidad de Oriental se fue volviendo una comunidad intercultural, retomando a Bernabé donde menciona que la interculturalidad es el entendimiento "entre" las diferentes culturas que habitan un mismo territorio, así como hacía una construcción cultural conjunta que refleje la gran diversidad presente en una sociedad.

En Oriental comenzó este proceso de interacción y reconocimiento de formas de vida y aspectos culturales característicos de cada lugar de origen, sin embargo, con el paso del tiempo los pobladores fueron interrelacionando y conviviendo ya no como migrantes

[957] *Ibídem*., p. 4.
[958] *Ibídem*., p. 4.

diversos, que comparten un mismo espacio geográfico, sino como "Orientalenses" estructurando a través de esta interculturalidad una identidad cultural propia.

Para definir el concepto de identidad cultural retomaremos lo que menciona Gilberto Giménez en su texto *Teoría y Análisis de la Cultura,* menciona que la identidad social es una representación social, estas representaciones sociales también implican la representación de sí mismo y de los grupos de pertenencia que definen la dimensión social de la identidad[959].

Giménez se cuestiona ¿Qué es la identidad?, la define provisoriamente como la percepción colectiva de un "nosotros" relativamente homogéneo y estabilizado en el tiempo, a oposición a "los otros", en función del reconocimiento de caracteres, marcas y rasgos compartidos[960]. Plantea que la memoria o identidades colectivas remiten frecuentemente a una problemática de las "raíces" o de los orígenes asociada invariablemente a la idea de una tradición o una memoria. Regine Robin afirma: "Reencontrar la propia identidad es en primer término reencontrar un cuerpo, un pasado, una historia, una geografía, tiempos, lugares y también nombres propios"[961].

Giménez menciona que la memoria colectiva según Halbwachs es la que "tiene por soporte un grupo circunscrito en el espacio y el tiempo", pensaba ciertamente, siguiendo el argumento de Hernández, en cuanto a grupo como una colección relativamente autónoma – familia, iglesia, asociaciones, ciudad- dotada de una "conciencia colectiva" exterior y trascendente a los individuos en virtud de la fusión de las conciencias individuales[962].

Giménez advierte que Halbwachs distingue tantas clases de "memorias colectivas", como cuantos grupos sociales puedan discernirse en una determinada sociedad. Hernández afirma que "la memoria colectiva es ciertamente una memoria de grupo bajo la condición de añadir que es una memoria articulada entre los miembros del grupo."[963].

---

[959] Giménez, Gilberto. *Teoría y Análisis de la Cultura*. México: CONACULTA, 2005, pp. 89-96.
[960] *Ibídem*, pp. 89-96.
[961] *Ibídem*, pp. 89-96.
[962] *Ibídem*, pp. 89-96.
[963] *Ibídem*, pp. 89-96.

Señala también que en términos de Fossaert la memoria colectiva es aquella que se constituye por el discurso social común, en el seno de redes sobre todo primarias, pero también secundarias, de sociabilidad que da origen a la proliferación de grupo o de colectividades concretas fuertemente auto-identificadas y conscientes de su relativa estabilidad a través del tiempo[964].

Molano Lucía en su texto la *Identidad cultural un concepto que evoluciona* menciona que el concepto de identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores, creencias. Añade que la identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior[965].

Molano menciona que González Varas define la identidad cultural de un pueblo desde la "estructura históricamente a través de múltiples aspectos en los que se plasma su cultura, como la lengua, instrumento de comunicación entre los miembros de una comunidad, las relaciones sociales, ritos y ceremonias propias, o los comportamientos colectivos, esto es, los sistemas de valores y creencias (...). Un rasgo propio de estos elementos de identidad cultural en su carácter inmaterial y anónimo, pues son producto de la colectividad".[966]

Por lo tanto, la identidad cultural de Oriental se basó principalmente en la interculturalidad de la población, posteriormente la comunidad tuvo que encontrar en sus orígenes, en su pasado, como bien menciona Giménez, la idea de una tradición o una memoria compartida que le de pertenencia a los pobladores y los pueda diferenciar de otras comunidades.

En la retrospección que hizo la comunidad de Oriental, se encontró con que el pasado que tenían en común todos los colonos era el ferrocarril, debido a que la comunidad fue fundada gracias a éste, por lo cual, como afirma Molano, la identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores, creencias.

Los rasgos culturales que le dieron identidad a la comunidad, retomando lo que menciona Giménez, donde la define provisoriamente como la percepción colectiva de un "nosotros"

[964] *Ibídem*, pp. 89-96.
[965] Molano, Lucía. "Identidad cultural un concepto que evoluciona*". Opera N°.* 7.: pp. 69-70.
[966] *Ibídem*, pp. 71-72.

relativamente homogéneo y estabilizado en el tiempo. Dentro de la percepción de la comunidad que le daba características particulares fue el ferrocarril como el pasado más inmediato.

La cultura obrera de Oriental fue un aspecto crucial para la construcción de una identidad cultural propia, debido a que con el paso del tiempo la cultura laboral fue trascendiendo de la Estación del Ferrocarril desplazándose a la comunidad e integrándose en la vida cotidiana y, sobre todo, en la vida privada de las familias.

Los ferrocarrileros se conformaron como un grupo social homogéneo, siendo el principal grupo, así como el más numeroso que tenía Oriental, dentro de este grupo entre las diversas especialidades compartieron rasgos culturales como la vestimenta, la forma de hablar, los apodos, incluso en los nombres de los recintos estaba permeado el ferrocarril, así como costumbres y hábitos en la vida cotidiana, valores, creencias que tuvieron los ferrocarrileros y que poco a poco fue trascendiendo y englobando la comunidad.

Esta cultura ferrocarrilera se nutrió bastante por la vida cotidiana, así como la conmemoración del día del ferrocarrilero el 7 de noviembre. Que aunado a los elementos mencionados al inicio del apartado, existió un acontecimiento que marcó la historia del ferrocarril: el Día del ferrocarrilero. El 7 de noviembre de 1907, debido a que ese día el ferrocarrilero Jesús García Corona se encontraba en espera de reanudar sus labores, cuando observó que en un tren estacionado se incendiaban unas pacas de forraje, cerca de dos carros con dinamita. Destaca Gorostiza que Jesús García con gran valor subió a la locomotora, mientras la gente huía del inminente peligro. Siete kilómetros adelante se produjo la explosión, y el citado ferrocarrilero perdió la vida, salvando muchas otras. A partir de este hecho se conmemoró al ferrocarrilero Jesús García Corona, conocido por el gremio rielero como el "Héroe de Nacozari" por su gran proeza[967].

En 1909, menciona el autor, se llevó a cabo en el teatro Abreu, con la presencia del presidente de la República Porfirio Díaz, una fiesta de los obreros, principalmente ferrocarrilero, en honor del “Héroe de Nacozari”. A partir de entonces el día 7 de

[967] Gorostiza, Francisco. *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*. México, DF: Siglo XXI Editores, 2010; p. 26.

noviembre, además del aniversario luctuoso del célebre rielero, se conmemora el "Día del Ferrocarrilero"[968].

Por lo tanto desde 1909 fue conmemorado el día del ferrocarrilero, un acontecimiento fundamental para la comunidad de Oriental, debido a que la principal fuente de trabajo desde 1917 hasta 1995 fue el ferrocarril, por lo cual el día del ferrocarrilero se convirtió en la fiesta principal de la comunidad, en ésta se celebraba a los personajes más emblemáticos e importantes de Oriental, del gremio ferrocarrilero, aquellos personajes que hasta la fecha continúan difundiendo el pasado histórico rielero de la comunidad.

Todos los elementos mencionados en este capítulo sirven para argumentar que en Oriental se construyó, con el paso del tiempo, una identidad cultural que tuvo como andamiaje el ferrocarril como ente focal, trayendo como consecuencia que la identidad particular de Oriental fuera la identidad ferrocarrilera.

La identidad ferrocarrilera de Oriental pervive hasta la actualidad, se transmite a través de la memoria colectiva de generación en generación, ya sea que las personas mayores hayan sido ferrocarrileros o aún se hayan dedicado a otras profesiones u oficios, las personas recuerdan con orgullo la época de oro de Oriental cuando la estación brindaba el servicio de pasajeros y mercancías.

Lo ferrocarrileros jubilados se encargan, hasta la fecha, de divulgar la identidad cultural ferrocarrilera, compartiendo ese sentido de pertenencia por el ferrocarril el pasado más importante de la comunidad. Se destaca la labor que llevan a cabo Antonio Lutrillo, Álvaro Navarrete, Luis Sánchez y Tiburcio Bautista, por mencionar algunos.

Gracias a esta gran labor la identidad cultural ferrocarrilera pervive en la memoria de los más pequeños, se difunde principalmente el 29 de octubre, conmemorando la fundación de Oriental y el 7 de noviembre día del ferrocarrilero. Tan es así que en la conmemoración del 102 aniversario de la fundación en 2019 en el desfile se vislumbra la identidad cultural ferrocarrilera característica principal de la comunidad.

[968] *Ibídem*., p. 26.

Los diversos contingentes de las escuelas de Oriental donde los jóvenes se visten como ferrocarrileros, por ejemplo en uno de los contingentes los jóvenes salen bailando la canción *Thriller* de Michael Jackson y en lugar de caracterizarse como zombis o trajes pop de los años ochenta deciden salir como ferrocarrileros con: overol, gorra y paliacate rojo[969].

Los pobladores acondicionaron la parte de enfrente de una combi como una locomotora diésel de los Ferrocarriles Nacionales de México, tocando la bocina, dando entrada al contingente de ferrocarrileros, los cuales a pesar del tiempo siguen siendo de los personajes más icónicos y emblemáticos de la comunidad[970].

Con esta entrada los ferrocarrileros arriban al desfile de fundación, ellos participan construyendo una réplica de la locomotora #143 donde van diversos ferrocarrileros[971] tocando la campana anunciando la llegada de la locomotora, acompañada por un contingente de ferrocarrileros que trabajaron en la Estación de Oriental bailando y avivando la fiesta del pueblo[972].

Para el día del ferrocarrilero, siguiendo la conmemoración del "Héroe de Nacozari", en Oriental hasta la fecha se continúan efectuando ceremonias de conmemoración a Jesús García Corona y, sobre todo, al trabajo que desempeñaron como ferrocarrileros hasta que el ferrocarril terminó de dar servicio. En una de estas ceremonias los ferrocarrileros montan guardias en la locomotora #143 donde ofrecen discursos en torno al pasado rielero de Oriental con la finalidad de que los más jóvenes lo valoren.

Posteriormente se dirigen a la Estación del Ferrocarril donde se da un pequeño refrigerio y las anécdotas comienzan a proliferar por la antigua zona de taquillas donde ellos comparten

---

[969] "Desfile de Oriental, Puebla. Feria Anual 2019 (2da Parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=4J499JC5khg&t=515s&ab_channel=caballerodelaNOCHE/

[970] "Desfile de Oriental, Puebla Feria Anual 2019 (5ta parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Q5tTyrdh8O0&ab_channel=caballerodelaNOCHE

[971] Cabe resaltar que la mayoría de los ferrocarrileros que integraron el contingente para el desfile residen en Oriental, sin embargo, también había ferrocarrileros que residen en otros lugares como Xalapa y fueron invitados por la comunidad de Oriental para pertenecer al contingente y participar en la conmemoración del día del ferrocarrilero el 7 de noviembre.

[972] *Ibídem*.

sus vivencias laborales, principalmente a los más jóvenes heredando ese pasado e identidad cultural para que siga perviviendo en la memoria colectiva de la comunidad de Oriental.

De igual forma la citada Elisa Vera Luna, reforzando el argumento de que pervive la identidad cultural ferrocarrilera, destacó en su ponencia que:

> Realicé un ejercicio que a mí me fascinó, fue entrar al jardín de niños de las escuelas que están en la comunidad de Oriental y platicar con los niños para saber cómo perciben su comunidad. Yo llegué y les dije yo vengo de fuera no conozco nada de Oriental a dónde me van a llevar a pasear, no hubo niño que no mencionara la estación. Por lo cual se habla de una cultura que está permeando a los más pequeños y que la viven a pesar de no haber estado en todo el proceso de construcción cultural y transformación en la comunidad[973].

Aparte de la percepción de los niños la Mtra. Elisa vio la percepción de los mayores y menciona que la fascinación que existe en los mayores por el ferrocarril es impresionante, debido es la época de gloria de la comunidad[974].

La identidad cultural de Oriental sigue siendo ferrocarrilera y en las personas, a pesar de las diversas influencias culturales externas que sufre la población, el ferrocarril sigue predominando como el aspecto identitario más importante de Oriental. Y pese a las condiciones en las que se encuentra la estación los "Orientalenses" se sienten contentos e identificados con ese pasado emblemático.

Pese al paso del tiempo en la población de Oriental sigue vivo ese pasado ferrocarrilero, al conmemorar dos de las principales fechas donde el ferrocarril es motivo de celebración, integrando a esa identidad cultural costumbres y tradiciones de la comunidad presentes en la memoria colectiva.

Dentro de esta identidad cultural ferrocarrilera, se percibe el sentimiento de añoranza por el ferrocarril, el cual será abordado en el apartado siguiente, con la finalidad de demostrar que los caminos de hierro siguen siendo parte de la cultura del S.XX no sólo de Oriental, sino también en otras latitudes de la nación, gracias al recuerdo de ferrocarrileros, pasajeros y

[973] Vera, Elisa. "El imaginario ferrocarrilero y la conservación participativa, un proyecto de restauración para la Estación Ferroviaria de Oriental, Puebla.", *op. cit*...
[974] *Ibídem*.

comerciantes que continúan compartiendo sus experiencias y vivencias por los caminos de hierro. Las jóvenes generaciones resignifican ese pasado.

Imágenes

Contingente de jóvenes vestidos de ferrocarrileros bailando *thriller* en la feria de Oriental 29 de octubre de 2019 [975]



Combi caracterizada como locomotora diésel en la feria de Oriental 29 de octubre de 2019[976]



[975]"Desfile de Oriental, Puebla. Feria Anual 2019 (2da Parte)". *Caballero de la Noche YouTube*. Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=4J499JC5khg&t=515s&ab_channel=caballerodelaNOCHE

[976]"Desfile de Oriental, Puebla Feria Anual 2019 (5ta parte)". *Caballero de la Noche YouTube*. Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Q5tTyrdh8O0&ab_channel=caballerodelaNOCHE

Ferrocarrileros de Oriental en el carro alegórico de la locomotora #143
feria de Oriental 29 de octubre de 2019[977]



Contingente de ferrocarrileros bailando en la feria de Oriental
29 de octubre de 2019[978]



[977]"Desfile de Oriental, Puebla Feria Anual 2019 (5ta parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Q5tTyrdh8O0&ab_channel=caballerodelaNOCHE

[978]"Desfile de Oriental, Puebla Feria Anual 2019 (5ta parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Q5tTyrdh8O0&ab_channel=caballerodelaNOCHE

VI. 3. La añoranza del pasado ferrocarrilero en la memoria colectiva en Oriental

La dinámica social, económica y laboral de Oriental sufrió modificaciones con el paso del tiempo, como lo plantea el reportaje sobre la comunidad *Esto es Oriental, Puebla* de Oriental TV Online, la historia son las dos locomotoras y la estación del ferrocarril, presenta una nueva perspectiva alejada del pasado ferrocarrilero, los comercios de diversa índole como heladerías, panaderías, restaurantes, hoteles y tradiciones eclesiásticas[979], que actualmente tiene la comunidad a 100 años de su fundación.

A pesar de que la dinámica de Oriental ha cambiado y el trabajo en el ferrocarril sea un pasado lejano para la comunidad, los caminos de hierro desde 1917 hasta 1995 fueron el eje conductor de todo el pueblo de Oriental, retomando lo mencionado por Ángeles Domínguez en su multicitada tesis el pueblo ferrocarrilero de Oriental vivió desde su fundación, la época denominada "la era del vapor", cuando surcaban por los caminos de hierro "las negras consentidas", como los modelos siguientes: Kerr, Stuart & Co., Hunslet Engine Co., Shay Lima, Baldwin y Niágara, por mencionar algunos[980]. Ofreciendo un servicio de transporte moderno que modificó el traslado de pasajeros y mercancías, comunicando diversos puntos estratégicos de la nación.

En la década cincuenta, hubo un cambio significativo en la industria ferroviaria, las innovaciones tecnológicas y los avances científicos se hicieron presentes con la jubilación de las locomotoras de vapor de manera gradual por todo el territorio mexicano, para dar paso a las locomotoras diésel, comenzó así, la "era diésel", las locomotoras diésel eran de dos tipos: diésel-eléctricas y diésel-hidráulicas. En los años cincuenta se comenzó a utilizar la máquina diésel en el norte del país, y fue en los sesenta cuando la máquina diésel llegó al Ferrocarril Interoceánico[981].

---

[979] Fuentes, Rogelio. *Esto es Oriental, Puebla*, (Documental-Nota periodística), Oriental TV Online. Marzo, 2019. Consultado el 7 de Diciembre de 2020.
https://www.youtube.com/watch?v=L80aYnTGJPU&t=3s&ab_channel=OrientalTVOnline

[980] Los modelos de locomotoras de vapor Kerr, Stuart & Co., Hunslet Engine Co., y Baldwin corrieron en el ramal Oriental desde sus inicios hasta 1969, el modelo Shay Lima fue de los primeros modelos en correr por las vías férreas por ser de un tamaño pequeño. El modelo Niágara fue el modelo más grande que corrió en México, sin embargo por sus grandes dimensiones solamente corrió en los ramales del norte.
Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*…, *op. cit.,* pp. 160-170.

[981] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 45.

En la década de los sesenta se utilizaron de manera simultánea locomotoras de vapor y diésel, y poco a poco de manera gradual, el vapor fue desapareciendo del paisaje geográfico de México y, las locomotoras diésel comenzaron a surcar por los ramales del ferrocarril. Los ferrocarrileros tuvieron que actualizar sus conocimientos y aprender a reparar, conducir, maniobrar las nuevas máquinas, pero, sobre todo, a decir adiós a una época, a una forma de trabajo, quedaba atrás el conocimiento dominado, por lo cual fue más que un simple cambio tecnológico, por parte de los ferrocarrileros fue un impacto emocional lleno de nostalgia[982].

Diversas estaciones a lo largo del país realizaron ceremonias de despedida de las locomotoras de vapor que habían servido con ellos tanto tiempo, aquellas compañeras llamadas "negras consentidas", fieles acompañantes por los largos trayectos mientras surcaban los caminos de hierro, un sentimiento de pertenencia entre el ferrocarrilero y la locomotora, un apego emocional-laboral que trascendió a lo afectivo, denominando a la locomotora, no sólo como un aparato industrial en la industria ferroviaria, sino como una compañera, fiel confidente del ferrocarrilero, aquel "titán de hierro" que dominó, con su silbato y la fumarola de la chimenea, los sonidos y paisajes cotidianos de México desde mediados del S.XIX hasta mediados de S.XX.

Con cierta nostalgia y emociones a flor de piel los ferrocarrileros de Oriental, decidieron hacer una ceremonia de despedida de la máquina #143[983] en 1969, una de las máquinas principales que surcó el ramal Puebla-Teziutlán el testimonio del ferrocarrilero Antonio Lutrillo, trabajador de taller del ferrocarril, nos lleva a ese momento:

> Con una serenata de silbato y quema de petardos, acompañada por todos los ferrocarrileros y las autoridad[es] [del cabildo] del pueblo, la Máquina #143 salió por su propio pie del Taller rumbo a su pedestal. Fue la despedida del vapor aquí en Oriental. Eran como las 13 horas, todas las diésel que estaban en el Taller, en el Patio y el silbato del Taller [comenzaron a

[982] *Ibídem*, p. 48.
[983] Nos menciona el ferrocarrilero Antonio Lutrillo, que la máquina #143, la cedió la empresa a petición de Adán Aguirre, posteriormente se procedió a hacerle un pedestal y convertirla en monumento en el año de 1969.

> silbar] al mismo tiempo como homenaje a una época terminada… se trasladó del Taller a un pedestal donde se hizo monumento[984].

A pesar de la elevación a monumento histórico de la máquina #143, la nostalgia por el fin de una época crucial de los ferrocarriles, "la era del vapor" y "las negras consentidas", se hizo presente en la ceremonia de despedida de Oriental:

> Ya en su pedestal, [todos los presentes], sentimos mucha nostalgia, daban ganas de llorar, muchos nos esforzamos por dar mantenimiento a esas máquinas. Las diésel llegaron a mediados de los años 60 y el vapor se suspendió definitivamente en 1969[985].

Concluida "la era del vapor", en lugar de modernizar y mejorar el sistema ferroviario para el traslado de mercancías y pasajeros, comenzó una época de declive en la industria ferrocarrilera, desde mediados de los años setenta hasta la década de los noventa.

A pesar de las innovaciones tecnológicas del sistema ferroviario como: la implementación de locomotoras diésel, la nacionalización de los ferrocarriles, la institucionalización de los ferrocarriles y la conformación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, hiciera pensar a la sociedad mexicana que los ferrocarriles iban a ser parte de México, las políticas federales en materia de la industria ferroviaria en lugar de mantener, invertir y ofrecer un sistema de transporte acorde a las necesidades de la sociedad, prefirió desmantelar gradualmente todo el sistema ferroviario.

A mediados de los años setenta en el Ferrocarril Interoceánico inició un declive significativo, por lo cual la empresa comenzó a suspender el servicio de ferrocarriles de pasajeros. El primero de ellos fue en el año de 1972, el tren No.133-134, que corría de Xalapa-Veracruz y de regreso. Posteriormente en 1975 se canceló el tren No. 136 de Puebla a Veracruz y de regreso, esta medida causó un gran impacto debido a que se trataba de un tren muy importante en la ruta del Ferrocarril Interoceánico[986].

Se puntualiza el descontento y asombro entre los ferrocarrileros e inconformidad por parte de los usuarios, quienes cuando despidieron el tren de pasajeros Puebla-Veracruz, durante

[984] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 50.
[985] *Ibídem*, p. 50.
[986] *Ibídem*, p. 52.

el último viaje del ferrocarril de pasajeros, a su paso por las estaciones, estas estaban adornadas con flores y las personas que concurrían a las estaciones tenían lágrimas de impotencia por esta decisión que no beneficiaba a la sociedad, todo lo contrario, esto trajo como consecuencia que tanto usuarios como ferrocarrileros manifestaran su protesta, en varias ocasiones, con las que demostraban su descontento por la suspensión de un servicio importante para el traslado de la población[987].

El testimonio del maquinista Fidel Ríos Gutiérrez relata como los compañeros peones de vía de Acajete, le pidieron adornar la máquina y poner una manta de protesta, acontecimiento que perduraría en su memoria, así como la fotografía como testimonio histórico de aquel suceso de protesta social contra el gremio ferrocarrilero. La tripulación del último viaje del tren No. 136 fueron: Fidel Ríos, maquinista, A. Padilla, fogonero, R. Ortuño, conductor, F. Contreras y Jaime García garroteros y Manuel López, auditor[988].

El fin de los trenes de pasajeros en la década de los setenta, marcó un cambio en el transporte mexicano, debido a que el sistema ferroviario se había vuelto bastante primordial para el traslado de pasajeros entre las comunidades rurales con las ciudades más importantes del país, además, no solamente en los pueblos ferrocarrileros el ferrocarril dominó la rutina de la población, también en las demás comunidades la rutina local fue dominada por los itinerarios del ferrocarril.

La despedida de tren No. 136 fue bastante emotiva también, el maquinista Fidel Ríos relató con claridad la mala decisión de la empresa:

> En la despedida del tren No. 136 la gente lloraba… lo despidieron con flores y una manta de protesta que decía: *Los trenes 136 y 135 que no los quiten, no es un adiós, sino un hasta pronto*... pero no sirvió de nada. Lo suprimieron por incosteable, eso dijo la empresa pero el tren siempre iba lleno, a mí me dolió mucho cuando lo quitaron, me tocó el último viaje que [realizó el tren No. 136] el 20 de mayo de 1975. Yo estaba asignado a ese tren, era el maquinista…[989].

[987] *Ibídem*, p. 52.
[988] *Ibídem*, p. 52.
[989] *Ibídem*, p. 53.

Este testimonio fundamenta el argumento de que el sistema ferroviario, a pesar de las fallas que presentaba, el servicio que brindó era bueno y demandado por la sociedad. En México durante cien años los ferrocarriles dominaron el paisaje geográfico del territorio nacional, sin embargo a partir de la década de 1970 se fue extinguiendo el humo de las locomotoras y el transbordo de pasajeros, finalizando su etapa como un espacio de sociabilidad al convertirse en espacios solamente de tránsito de mercancías. El testimonio del conductor de trenes Víctor Velázquez López confirma la demanda que tuvo el ferrocarril de pasajeros:

> En el tren de pasajeros diurno de Puebla a Oaxaca y regreso (No. 107-108) teníamos asignados tres coches de pasajeros donde cabían 90 personas sentadas en cada uno y generalmente venían muchos parados, a veces eran hasta 120 personas en un coche, había exceso de pasaje y no nos asignaban otro coche para que ese tren, a pesar que lo solicitamos muchas veces, en los días de plaza llegué a contar 542 pasajeros. A veces viajaban hasta en los vestíbulos, cuando esto pasaba daba órdenes de que se cerraran las puertas para evitar que alguna persona se accidentara. En año nuevo era tan copioso el número de pasajeros que la gente viajaba arriba de los asientos, en donde se ponía el equipaje. En estaciones como "El Parían" y "Tomellín", Oaxaca el paso del tren era muy importante para la economía de la población. Durante muchos años no hubo carretera que fuera para "Tomellín", sólo pasaba el tren. En la mayoría de esos pueblos, las carreteras pasaron hasta la época del [presidente] Luis Echeverría que mandó a construir el tramo Tehuacán-Oaxaca, aun así la gente tenía que caminar mucho para salir a la carretera. De otros pueblos venían a "Tomellín" para mandar cosas por el express, había mucho movimiento en el pueblo cuando el tren llegaba, se llenaba la Estación de vendedores que llevaban cosas que ellos mismos producían. Nadie comprendió los motivos para que se cancelara este tren que tenía tanta demanda en las poblaciones que recorría…[990].

A pesar de los argumentos de los ferrocarrileros y las protestas de los usuarios donde argumentaban que el tren de pasajeros tuvo una alta demanda por las diversas poblaciones donde pasaba el ferrocarril, no sirvió de nada, debido a que poco a poco, se fueron suspendiendo los trenes de pasajeros del Ferrocarril Interoceánico desde 1975 hasta 1995: El tren nocturno México-Veracruz (No. 101-102), Puebla-Tlacualpican, Puebla-Cuautla-México, el nocturno México-Oaxaca (No. 113-114), el mixto nocturno (pasajeros y carga)

[990] *Ibídem*, p. 54.

Puebla-México (No. 251-252), para finalizar con el Puebla-Teziutlán que pasaba por Oriental, su último viaje fue en 1995, se suspendió en ese mismo año[991].

El valioso testimonio del trabajador de talleres Miguel Domínguez Lara nos traslada al fin del tren de pasajeros de Puebla-Teziutlán: En la despedida del tren de pasajeros Puebla-Teziutlán, lo acompañamos en su último viaje, fueron del canal de televisión de Puebla para filmarlo. Todos [los que asistimos] somos compañeros ferrocarrileros de Oriental, Puebla[992].

La inconformidad por parte de la población, llegó a tal punto, que poco a poco fueron acrecentándose los gritos de protesta contra el fin de la época del ferrocarril, entre los gritos que se escucharon fueron "¡el tren se queda en Teziutlán!", "¡para irse tendrán que pasar por encima de nosotros!". Las personas comenzaron a colocar durmientes atravesados a lo ancho de la vía, frente a la máquina para impedir su avance, así como también comenzaron a quedarse acostados sobre los rieles, mientras las protestas continuaban, se escuchó el arraigo y respeto por el ferrocarril con proclamas, como: "¡fue de nuestros abuelos, aquí trabajaron!", "¡forma parte del patrimonio cultural!", entre muchos otras exclamaciones contra esta decisión[993].

El aspecto más importante que podemos destacar, al analizar los testimonios de los ferrocarrileros citados, es el asombro, el desconcierto y la incredulidad sobre el declive de la industria ferroviaria, así como sus argumentos sobre la alta demanda de pasajeros que tenía el servicio del ferrocarril, argumentos en yuxtaposición con los que presentaron las empresas sobre lo incosteable que era mantener los ferrocarriles.

La participación de las empresas ferroviarias y el gobierno federal en el proceso de desarticular el sistema ferroviario es bastante significativo debido a que en lugar de mantener, invertir, modernizar y mejorar el sistema ferroviario, un sistema que se construyó superando distintos problemas económicos, geográficos, laborales, políticos, bélicos, etcétera, desde mediados del S.XIX hasta mediados del S.XX, con la finalidad de conectar

[991] *Ibídem*, p. 54.
[992] *Ibídem*, p. 54.
[993] González Concepción. "El proyecto ferrocarrilero porfirista en la Sierra Nororiental de Puebla". En: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*. Puebla, México: Investigaciones y publicaciones A.C, 2015, p. 219.

las principales ciudades y mercados regionales. Un proceso de construcción titánico plasmado en los testimonio ante la Secretaría de Fomento por los ingenieros de la junta directiva de la empresa que construyó un determinando ramal. Las empresas decidieron levantar las vías y vender las concesiones a empresas privadas extranjeras.

Aunado a este proceso de desarticulación del sistema ferroviario propuesto por FNM, tenemos que destacar que el principal factor que trajo consigo el declive crítico del sistema ferroviario fueron las políticas de privatización, iniciativas impulsadas por los proyectos del gobierno federal desde 1975 hasta 1995, sobre la privatización de diversas empresas nacionales.

La industria del ferrocarril no se salvó de este proceso, en 1995 el presidente Ernesto Zedillo decidió privatizar la compañía para mejorar la eficiencia y la competitividad del sector y redirigir los fondos públicos usados para subsidiar FNM hacia el gasto social[994]. Oficialmente los objetivos de la privatización fueron los siguientes:

- Promover el desarrollo de una estructura ferroviaria en el país.
- Crear un servicio con los más altos estándares en términos de seguridad, competitividad y eficiencia.
- Fortalecer el papel del Estado como la principal autoridad de transportes en el país.
- Fomentar la inversión privada y "social" en este sector para apoyar su modernización.
- Garantizar los derechos laborales de los trabajadores activos y retirados.
- Asegurar que el gobierno realizara la venta en las mejores condiciones en términos del precio de venta y todos los demás objetivos.

Mabel Andalón y Luis F. López-Calval en su texto "Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos" mencionan que el logro de todos esos objetivos fue una tarea difícil para el comité

[994] Andalón, Mabel y López-Calva, Luis. "Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos". *Gestión y Política Pública*, vol. XII, núm. 2, (II semestre, 2003) Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C, p. 257.

privatizador, y algunos de ellos eran declaraciones vacías que buscaban aceptación política[995].

Así que en lugar de beneficiar a la industria del ferrocarril el proceso de privatización, sucedió todo lo contrario, las nuevas empresas privadas no invirtieron y mantuvieron los ramales, poco a poco fueron desmantelando los caminos de hierro dejando a la estaciones como vestigios de una época pasada, todas las prestaciones que tenía la industria ferroviaria para los trabajadores fueron condicionadas y eliminadas por el proceso de privatización, pero sobre todo, el beneficio social que ofrecía este transporte terminó de manera oficial con el proyecto de privatización. Por un tiempo quedó en comodato con el Gobierno del Estado, gobernaba entonces Manuel Bartlett, pero no hizo nada.

El año de 1995 quedó grabado en la memoria colectiva de los ferrocarrileros como un hecho traumático, debido a que llegó el fin del ferrocarril como un sistema de transporte importante en México, trayendo como consecuencia un ferrocarril viejo, ajeno a la población donde se le tiene estereotipado como un servicio pésimo que perturba con su sonido y trayecto la vida de la ciudad y el campo.

Mientras que el gobierno de Ernesto Zedillo en el año de 1995 desarticulaba a través de la privatización los ferrocarriles, en 1895, el gobierno de Porfirio Díaz tendía una red ferroviaria consolidada, después del *boom ferroviario* en el periodo presidencial de Manuel González y apostado por la modernización de México, es irónico que cien años después llegó el fin de la "era del ferrocarril".

Han pasado veinticinco años de aquel suceso y, a pesar de que las estaciones del ferrocarril son los vestigios de una época de gloria, el ferrocarril pervive en la memoria colectiva del mexicano, existe una añoranza por ese pasado ferrocarrilero. Pasado ferrocarrilero que se transmite a través de las anécdotas que todavía cuentan las personas mayores, pero, sobre todo, por los testimonios de los ferrocarrileros jubilados herederos del pasado identitario rielero que difunden y comparten sus experiencias laborales y personales de sus años de servicio, desde aspectos cotidianos, políticos, sociales y culturales del ferrocarril.

[995] *Ibídem*, p. 257.

A pesar de que los ferrocarrileros jubilados que viven actualmente en Oriental, les tocó vivir y laborar en los últimos años de la era del vapor, la época de las "negras consentidas", se integraron como trabajadores en la "época diésel", ambas épocas fueron importantes para conocer la complejidad y diversas perspectivas del ferrocarril. Es a través de sus años de servicio que los ferrocarrileros se identifican con la industria ferroviaria, con esta identidad cultural ferrocarrilera que perdura a lo largo de país y permanece en la memoria colectiva, no sólo del ferrocarrilero o los pueblos ferrocarrileros, sino en todas las personas que utilizaron este medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro, lo que conocemos en la industria ferroviaria, como el tren de pasajeros.

La añoranza por ese pasado en Oriental se denota en los testimonios de los siguientes ferrocarrileros, Antonio Lutrillo menciona que: Todo… porque toda mi vida fue en ferrocarriles… se extraña todo, el trabajo, los compañeros, más que nada los compañeros. Porque era una convivencia diaria con ellos[996]

Por su parte, Tiburcio Bautista menciona: Todo lo que me dejó ferrocarriles. Una gran familia, me dejó muchos amigos una satisfacción de ser ferrocarrilero y que hasta el momento aún llevamos en nuestro pecho. Hay noches que todavía sueño, sigo extrañando todavía los trenes[997].

El ferrocarrilero Fidel Ríos, conductor de trenes, menciona que: A veces sueño que estoy trabajando… dormido me he sentado en la cama y me levanto para jalar el silbato de la máquina[998].

El ferrocarrilero, Jorge Domínguez Lara, conductor de trenes, menciona que:

> Hasta la fecha añoro mi trabajo y me da tristeza… se le toma mucho aprecio al trabajo, por la costumbre de viajar y convivir con muchas personas en los trenes de pasajero. A veces sueño que ando todavía arriba de los trenes haciendo movimiento, sueño mucho con trenes, me gustaba convivir con todos mis compañeros tanto de la máquina como del tren, me da tristeza

[996] Entrevista a Antonio Lutrillo, ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.
[997] Entrevista a Tiburcio Bautista, ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.
[998] Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 101.

> que ya quitaron los trenes de pasajeros y ya no puedo viajar en ellos. Esto les sucede también a mis compañeros, ya jubilados como yo[999].

El ferrocarrilero, Luis Hernández Sánchez, trabajador del taller, menciona que:

> Me siento satisfecho, llevó 12 años de jubilado y me gusta portar mi gorra de ferrocarrilero porque me da personalidad. Me siento muy orgulloso de lo que fui, en mis 37 años de servicio. Yo pensaba que el ferrocarril nunca iba a dejar de funcionar, decía "me voy a morir y ferrocarriles no se va a acabar", siento nostalgia de ver que sí se acabó. Deduzco que Oriental ya no va a funcionar igual porque el principal trabajo era el ferrocarril. Todos mis hijos eran ferrocarrileros y ahora ya no están aquí, ni en el ferrocarril, los liquidaron, y por consecuencia se fueron porque aquí no hay alguna [otra industria] en la cual trabajar, muchos hijos de compañeros hicieron lo mismo. Me da nostalgia porque antes todos estaban acá, y ahora muchos han emigrado. Siento muy feo ver la estación en ruinas, cuantos años de mi vida trabajando, momentos de alegría sin sabores, felicidad y [ahora] todo se está cayendo, el techo de [los talleres] se cayó, está todo abandonado, me da tristeza[1000].

El ferrocarrilero Víctor Velázquez López, conductor de trenes, menciona que: "Como ferrocarrilero siempre me sentí parte de una empresa muy importante, [de la empresa del ferrocarril]"[1001].

El ferrocarrilero Antonio Lutrillo Hernández, trabajador del taller, menciona que:

> Siempre disfruté mi trabajo, me gustó mucho hacerlo. Ahora ir y ver el Taller de Oriental abandonado, es una tristeza, la Estación está en ruinas, mi vida fue ahí. A veces voy y revivo en mi mente el movimiento que había, la cantidad de máquinas en el Taller, es doloroso… mi vida fue el Taller[1002].

El ferrocarrilero, Miguel Domínguez Lara, trabajador del taller, menciona que: Me sentía importante por trabajar en ferrocarriles. Aquí en Oriental era la única empresa importante.

[999] *Ibídem*, p. 102.
[1000] *Ibídem*, p. 103.
[1001] *Ibídem*, p. 103.
[1002] *Ibídem*, p. 103.

Creíamos que Ferrocarriles nunca se iba a acabar. A pesar de jubilado sigo siendo ferrocarrilero de corazón[1003].

El ferrocarrilero, Humberto Villegas Villegas, trabajador del taller, recuerda lo siguiente:

> Trabajé 54 años en el ferrocarril, ingresé [al ferrocarril] en 1946 porque mi papá fue ferrocarrilero, entré a los 17 años en el campamento de vía, trabajé en Xalapa, después me trasladaron a Oriental, estuve ahí [en Oriental] hasta 1949, [me trasladé a la ciudad de Puebla] donde comencé a trabajar en 1950 y me dieron de baja en el año 2000… toda mi vida trabajé en el ferrocarril… recuerdo mis años de servicio con añoranza y nostalgia, hasta la fecha perduran en mi memoria… el conducir la locomotoras… y el agradable sonido del silbato…[1004].

Para finalizar con el testimonio de Álvaro Navarrete, donde describe lo siguiente: Se siente triste… se siente cuando va uno a la estación. Nuestros talleres [que tuvieron] un movimiento tan grande de gente, se están cayendo sus techos… está abandonado… da tristeza[1005].

Lo que podemos analizar de estos testimonios es la nostalgia de ese pasado ferrocarrilero, las diferentes anécdotas que tuvieron con los compañeros, accidentes, corridas, el sonido de los silbatos, el ir y venir de los pasajeros, etcétera. Debido que el ferrocarril les dio el sustento para tener una vida, por lo cual el respeto al gremio corre por sus venas. Se aprecia ese sentimiento de que quisieran que las locomotoras de pasajeros volvieran a surcar por el antiguo ramal Puebla-Oriental-Teziutlán, y a las estaciones nuevamente se volviera ese espacio de sociabilidad e intercambio comercial que fueron durante casi cien años.

En la *Locomotiva*, órgano de difusión del Museo Nacional de los Ferrocarriles, se publicó el artículo titulado "Un camino entre la niebla: el ramal de Oriental a Teziutlán" donde mencionan que hay una opinión añorante de gran cantidad de usuarios, que piden se debería reabrirse el ramal para recuperar sus viejas glorias. Por esto, las autoridades y los habitantes

---

[1003] *Ibídem*, pp. 103-104.

[1004] Recordamos a Humberto Villegas Villegas ferrocarrilero, originario de Oriental, acaecido el 26 de diciembre de 2020. Testimonio de Humberto Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (H. Villegas, comunicación personal, 12 de octubre de 2020).

[1005] Entrevista a Álvaro Navarrete, Ferrocarrilero de Oriental. En: Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), Puebla Noticias. Julio, 2015.

de ocho municipios (Oriental, Libres, Zaragoza, Tlatlauquitepec, Teteles de Ávila Castillo, Atempan, Chignautla y Teziutlán) solicitaron, con el apoyo del gobierno estatal, la concesión correspondiente ante los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la posibilidad de reabrir el ramal, no sólo para restituir una imagen nostálgica del pasado regional, sino para contribuir a la reactivación económica general de esos municipios y de otras comunidades cerca del trazo de la vía[1006].

Lamentablemente, los proyectos por reabrir los ramales ferroviarios con servicio de pasajeros y mercancías no se han concretado, pero el rescate del patrimonio ferroviario se ha ido llevando a cabo a través de diversos proyectos que se han concretado y paulatinamente le han dado a las estaciones un resignificado como patrimonio histórico y museos de sitio.

Este sentimiento de añoranza por el pasado ferrocarrilero, no sólo perdura en un pueblo ferrocarrilero como Oriental y los trabajadores del ferrocarril, sino en todos los lugares donde hubo una estación y en la memoria de los pasajeros, pues al realizar una consulta hemerográfica, se comprobó ese sentimiento de añoranza en casi todo el país, como ejemplo traigo a estas líneas los testimonios de los ferrocarrileros entrevistados por *El Universal-Querétaro*.

Francisco Landeros, exjefe de estación entre 1958-1997 nos dice que: Desde que quitaron los trenes de pasajeros todo cambió. Era algo benéfico para toda la gente; el pasaje era muy barato y había mucha amplitud en los furgones de los ferrocarriles"[1007].

Los recuerdos de la infancia también son bastante significativos, debido a que muchos hijos de trabajadores, como hemos mencionando en apartados anteriores de este capítulo, ingresaron al ferrocarril como tradición familiar, así lo recuerda con añoranza Félix Pérez García, ex inspector de ferrocarriles:

[1006] "Un camino entre la niebla: El ramal de Oriental a Teziutlán". *La Locomotiva, Gaceta del Museo Nacional de los Ferrocarriles*. Nueva Época N°. 1. (Noviembre-1996); p. 1.

[1007] "Viajar en los caminos de hierro, lo más bonito que hay". Universal-Querétaro, 7 de noviembre de 2017. Consultado el 30 de septiembre de 2020. Disponible en: http://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/07-11-2017/viajar-en-los-caminos-de-hierro-lo-mas-bonito-que-hay

> Mi papá fue ferrocarrilero y nosotros crecimos en la comunidad de "La Noria", municipio de Colón, allí crecimos desde niños. Luego, seguí los pasos de mi papá. De ahí salí jubilado. Todo lo recuerdo como una cosa muy hermosa y muy bonita. Nosotros veíamos cómo [realizaba su trabajo] mi padre, haciendo vías, cambiando durmientes, poniendo rieles. En los accidentes cuando un tren se caía, tenía que participar en reparar esos tramos que se destruían. Yo lo veía trabajar desde chico y eso fue lo que seguí y lo hacía también[1008].

Por su parte, Miguel Sánchez, otro extrabajador, narró:

> Que ser ferrocarrilero era algo que se heredaba, la mayoría de los trabajadores entraban por su padres, tíos, [abuelos], vecinos o amigos y, los viajes y mudanzas recurrentes no era nada extraño, los empleados de mantenimiento y sus familias se instalaban durante un año en algún pueblo y después partían[1009].

Añade, Miguel Sánchez, que: Transportarse por ferrocarril es lo más bonito que hay. Primero, porque conoce uno todas las estaciones del país, el tren hacía escalas; ahora los autobuses son directos. Es muy distinto, ya no se convive con la población"[1010].

En los testimonios de otros ferrocarrileros apreciamos la añoranza por el ferrocarril, el comportamiento familiar en la vida cotidiana, la influencia de esa cultura para la selección de una profesión y la sociabilidad que tenían los caminos de hierro, los cuales hacían un placer por viajar y conocer México, disfrutar el trayecto formando experiencias, más allá de llegar más rápido con un mejor tiempo.

Los pasajeros también guardan en su memoria sus experiencias de viaje en ferrocarril, como lo relató el foto-periodista del *Universal*, Demian Chávez sobre su primer viaje en tren de Querétaro a Morelia con tan sólo cinco años, su vivencia la describió de la siguiente manera: Un viaje maravilloso, recuerdo a todos los vendedores en la estación, y a mi padre cargando las maletas, recuerdo los paisajes al asomarme por la ventana. Una experiencia que todos los niños deberían vivir[1011].

[1008] *Ibídem*.
[1009] *Ibídem*.
[1010] *Ibídem*.
[1011] "Un viaje en tren. Un placer que se recuerda con nostalgia". Universal-Querétaro, 23 de febrero de 2019. Consultado el 30 de septiembre de 2020. Disponible en: https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/el-viaje-en-tren-un-placer-que-se-recuerda-con-nostalgia

Demian Chávez posteriormente en el mismo artículo titulado "Un viaje en tren. Un placer que se recuerda con nostalgia" describe a detalle la sociabilidad de la estación:

> […] Fue una experiencia muy linda porque yo siempre veía pasar los trenes y me gustaba saludar a los conductores. Entonces, en esa ocasión viví la experiencia desde otro punto de vista, esa vez como pasajero. Recuerdo también todos los gritos de los vendedores, en Querétaro y en Morelia, recuerdo el olor a pescado que comíamos mi papá y yo en esa estación antes de volver a Querétaro[1012].

La nota "Un viaje en tren. Un placer que se recuerda con nostalgia" termina con una reflexión que me parece importante retomar:

> El lugar [la Estación], se ha convertido en una cápsula de tiempo que a veces confunde a uno que otro abuelo despistado, que llega cada cierto tiempo a la estación y pregunta a los encargados ¿Por qué las taquillas están cerradas?, ¿Dónde puedo comprar mi boleto? ¿A qué hora sale el último tren?[1013]

Como puntualiza en su nota, los edificios de las estaciones se han convertido en una cápsula en el tiempo, estática y permanente dentro de la comunidad, como un recinto remoto que denota la gloria de un pasado, de una industria, de una forma de vida importante que permeo casi todo el S.XX mexicano.

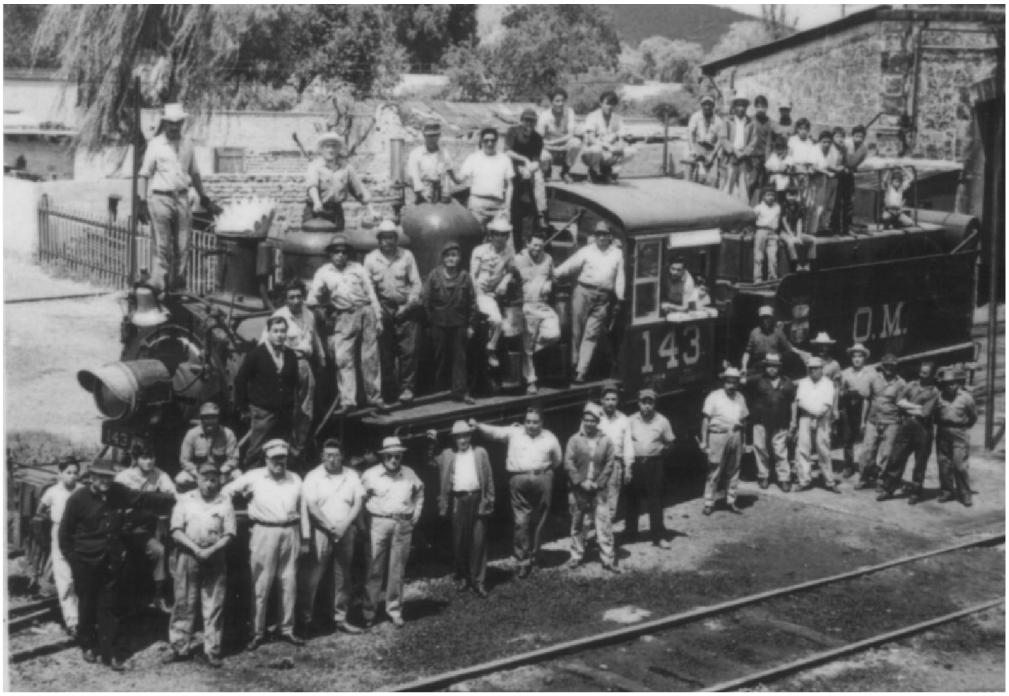
Estos testimonios nos permiten conocer una dualidad significativa dentro de la añoranza por el pasado ferrocarrilero, debido a que nos presentan las posturas de ferrocarrileros, usuarios y vendedores. Tres aspectos fundamentales de la sociabilidad que tuvieron las estaciones en su época de gloria.

La añoranza perdura por todo el territorio mexicano, con gran sentimentalismo en el pueblo de Oriental, la mejor manera de retomar ese pasado ferrocarrilero es divulgar las investigaciones y reflexiones sobre un gremio que será siempre parte de la vida social, cultural, política y economía de México, recordado como el proyecto modernizador porfiriano y el gran titán que comunicó el territorio nacional.

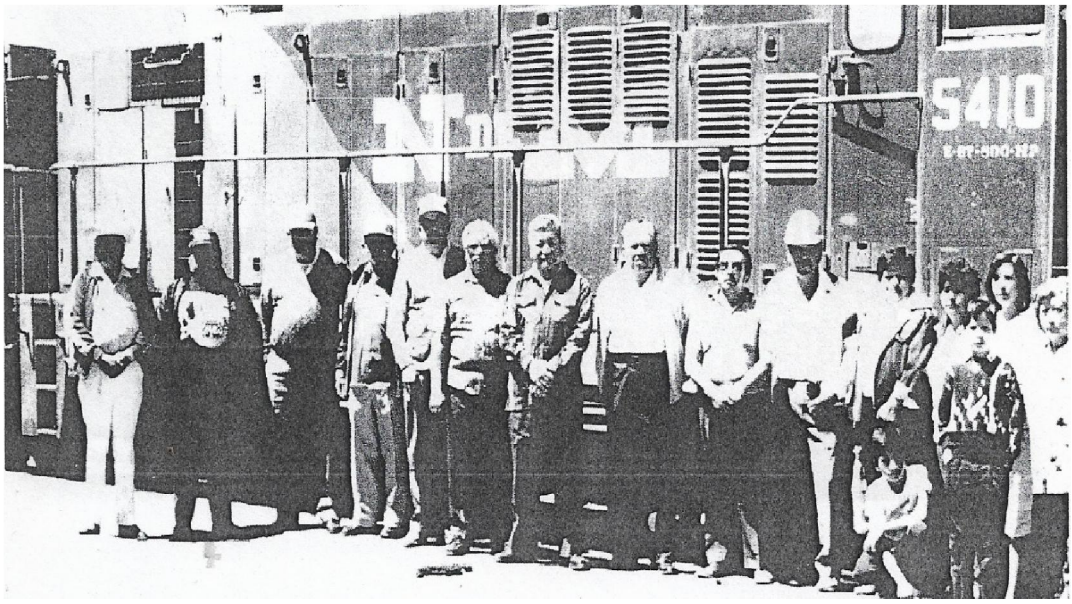
[1012] *Ibídem*.
[1013] *Ibídem*.

Imágenes

Ceremonia de despedida de la máquina de vapor No. 143 en Oriental, Puebla. 1969. Fin de la "era del vapor"[1014].



Despidiendo al tren de pasajeros Puebla-Teziutlán en Oriental, Puebla. 1995 Fin de la "era del ferrocarril"[1015].



[1014]Trabajadores ferrocarrileros junto a la locomotora de vapor número 143 en la estación de Oriental, 1969. Colección Ramal Oriental-Teziutlán. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
[1015]Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y Trabajo sobre Rieles. El Interoceánico..., *op. cit.,* p. 54.

Estación del Ferrocarril de Oriental, 2017[1016]



Talleres de Oriental, 2017[1017]



[1016]Fotografía Personal, 2017.
[1017]Fotografía Personal, 2017.

Ferrocarrilero Álvaro Navarrete, trabajador del Ferrocarril de Oriental [1018]



Ferrocarrilero Tiburcio Bautista, trabajador del Ferrocarril de Oriental[1019]



[1018]Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo... op. cit*.
[1019] *Ibídem*.

Ferrocarrilero Antonio Lutrillo, trabajador del Ferrocarril de Oriental[1020]



Ferrocarrileros en la Estación de Oriental, en el III Encuentro Regional de Cronistas, Oriental, 2017[1021]



[1020] *Ibídem*.

[1021] El primero de izquierda-derecha es el Dr. Frederick Thierry Palafox. Fotografía Personal, 2017.

Ferrocarrilero Humberto Villegas Villegas (1932-2020)[1022]



Humberto Villegas Villegas y su hija con la locomotora #275, fue su conductor en "la era de vapor"[1023]



[1022] Fondo Particular Villegas Medina.
[1023] *Ibídem.*

Eva Edith Herrera Muñoz, 1989[1024]



[1024] Fondo Personal

Calaverita de la fundación de Oriental, 1917[1025]

En pleno tiempo de calacas surge una hermosa ciudad
29 de octubre del 17 no se les vaya a olvidar
con el sonido de los silbatos y el ferrocarril
la estación se pobló siendo un bello lugar

Oriental fue creciendo su población sin par
más la huesuda enojada con ella quería acabar
en el cabildo se presentó solicitando un panteón
debido a que no tenía un lugar para habitar

En 1920 una cabalgata a la huesuda despertó
era Carranza huyendo al malecón
la huesuda desde el panteón lo divisó
y en franca carrera tras de él corrió

Carranza se apresuró
y ella jamás lo alcanzó
a su morada en Oriental retornó
para seguir llevándose a la población

La huesuda ferrocarrilera se volvió
en su práctica la locomotora incluyó
llevándose a los ferrocarrileros
con silbatazos en su honor

El ferrocarril pronto se acabó
dejando un hueco en su corazón
quedando la estación sola y triste
sin su magia alrededor

Todos ellos muy nostálgicos
pues querían regresar
a escuchar esos silbatos
que siempre los hacían vibrar

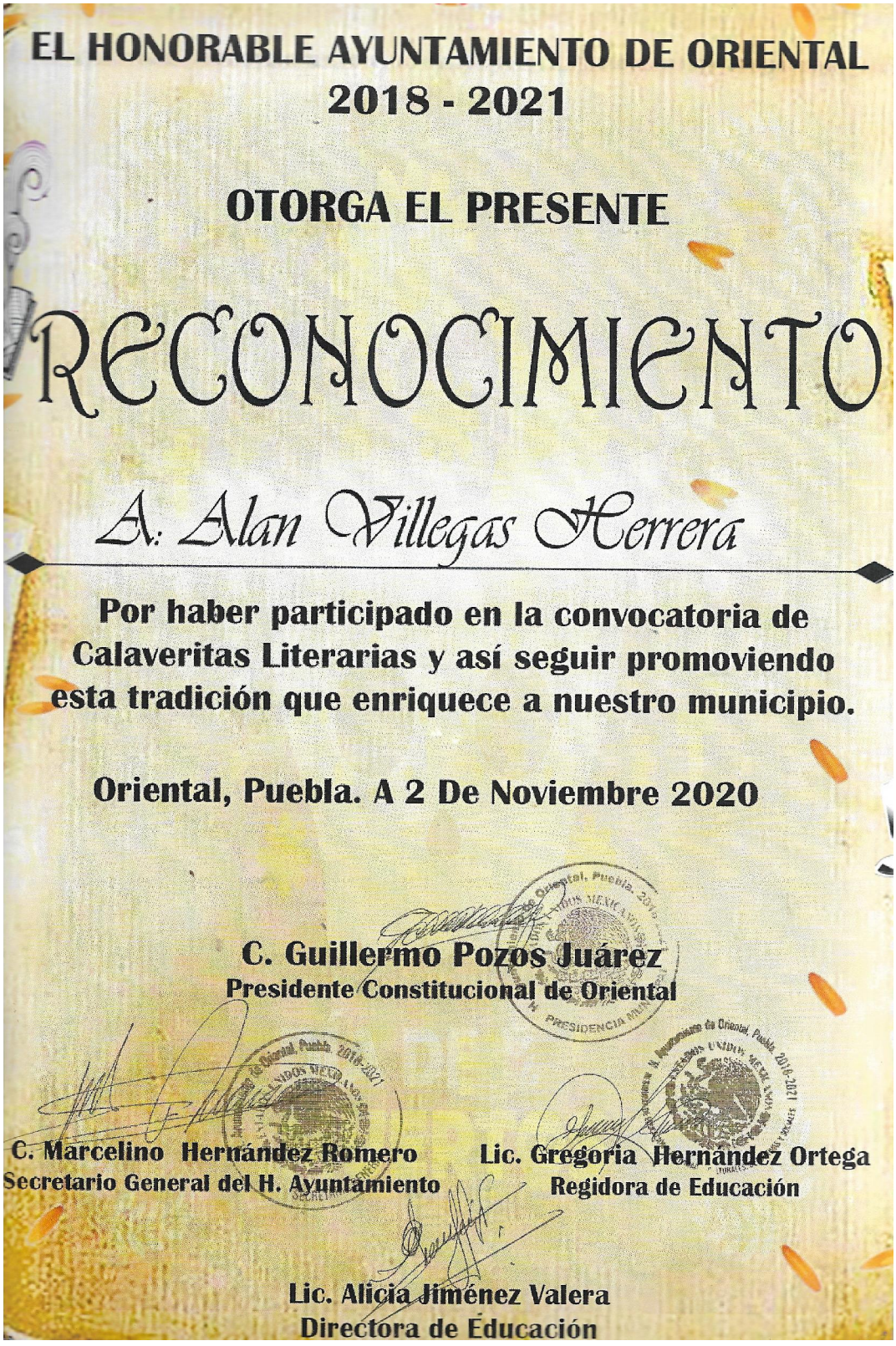
A más de cien años de su creación inicial
esta ciudad maravillosa nunca se morirá
la parca del ferrocarril se acordaba
dando silbatazos en honor de las negras consentidas
que a Oriental siempre arribaban

El ferrocarril en Oriental siempre estará
como su característica sin igual
en su historia perdurará
por todos los tiempos y más.

Alan Villegas Herrera

[1025] Calaverita premiada en el Concurso de Calaveritas de Oriental octubre 2020 por el Presidente Municipal Guillermo Pozos Juárez.

Reconocimiento Calaverita de la fundación de Oriental, 1917[1026]



[1026] Fondo Personal

CONCLUSIONES

"Los trenes como el tiempo y la marea no se detienen para nadie"[1027]
Julio Verne

A través de esta investigación pudimos conocer otra perspectiva de la historia de Oriental, un pueblo ferrocarrilero, esta se apoyó en la historia social y cualitativa, consideró también a la microhistoria y la oralidad, cuyo objeto de estudio fue la comunidad de Oriental, lugar donde el ferrocarril fue lo más importante y significativo para su nacimiento y desarrollo. Una historia desconocida hasta ahora en la historiografía sobre Oriental, por ello enriquece el conocimiento de su pasado al conjuntar desde la llegada de sus primeras familias fundadoras, y conocer cómo fue su vida cotidiana, los lugares de sociabilidad, la llegada de los servicios, de la escuela, la construcción de su identidad local y su añoranza por su pasado ferroviario.

Gracias a la consulta de diversas fuentes documentales y bibliográficas, en el primer capítulo se abordaron los antecedentes para conocer la complejidad sobre la construcción de los ferrocarriles durante el S.XIX, puntualizando los proyectos que se quedaron en el tintero y la política de inversión que fomentó Porfirio Díaz para que se diera el famoso *boom ferroviario* con la finalidad de romper con ciertos paradigmas de que el Gral. Díaz fue el primero en concretar un proyecto ferroviario. Sobre todo, dentro de la historiografía ferrocarrilera se omite el proceso de construcción de los ramales, aspecto importante que tendría que ser reflexionado y analizado, por lo cual en este primer capítulo se demostró la importancia de la construcción de los caminos de hierro, proeza significativa debido a la complejidad en las inversiones, proyectos, orografía, mano de obra, materiales y proceso de construcción que tuvieron que sortear las diversas empresas ferroviarias y, que incluso, en ciertos casos los proyectos fueron modificados. Sólo así podía comprenderse la construcción del ramal Puebla San Marcos y luego Oriental a Teziutlán.

Es en este proceso de construcción de los ramales Puebla-San Marcos y San Marcos Teziutlán, que se edificó la famosa Estación del Ferrocarril Oriental, ahí llegaron los

[1027] "Frase Julio Verne". *Biblioteca Vasconcelos Twitter*. Consultado el 15 de febrero de 2021, https://twitter.com/vscls/status/891659882465824768?lang=es

primeros pobladores, y años después con los desplazamientos poblacionales en la época revolucionaria logró concentrar un gran número de residentes lo que llevó a que se reconociera como pueblo a Oriental en 1917. La investigación va más allá de la descripción, recupera datos sobre el proceso de construcción que permanecían ignorados en la historia del ramal, como ¿cuántos trabajadores llegaron?, ¿de dónde llegaron?, y ¿cómo fue su proceso de adaptación en un lugar donde sólo estaba la estación y las vías? Se responde en la tesis.

Desde luego se logró consultar una amplia bibliografía sobre los ferrocarriles, encontrando trabajos que permitieron comprender el proceso de construcción de otras empresas ferroviarias, construir el marco teórico-metodológico de la investigación y, sobre todo, encontrar bibliografía especializada sobre Oriental. Gracias a la conformación del estado de la cuestión se dio cuenta de que los trabajos que estudian Oriental sólo abordaban la Estación del Ferrocarril Oriental, aislando a la comunidad de su pasado más inmediato, por lo cual esta investigación demostró a lo largo de sus líneas la complejidad y la importancia que tiene la estación y el gremio ferrocarrilero para el desarrollo de la comunidad.

En el segundo capítulo se reconstruyó a través de las diversas Memorias y Reseñas Históricas de la Secretaría de Fomento. Hay que destacar la riqueza de los documentos, la información fue basta dado que se conoció entre otra información el número de trabajadores: de 1,147 en 1880 y el incremento a 1,450 entre 1881-1882, por mencionar un ejemplo. Un aspecto fundamental que demuestra la importancia del ferrocarril como oferta laboral y el gran desplazamiento de población que fue moviendo con la construcción de las vías, se reflexiona en lo grande que debieron de haber sido los campamentos a pie de vía, antecedente inmediato de la comunidad de Oriental. Así como también las diversas compañías, capitales y material rodante que se utilizó para la construcción del ramal. Se demuestra que la mano de obra fue local, de los pueblos circunvecinos pertenecientes a estado, aspecto fundamental que a diferencia de la construcción de otros ferrocarriles como en el norte y sur del país donde llegaban de diferentes estados e, incluso, mano de obra china. En este tendido de vías la población regional pudo cubrir la demanda laboral.

Sobre las diversas estaciones del ferrocarril que hubo en Oriental, al consultar las tesis de Delia Domínguez Cuanalo y Elisa Vera, analizamos sus planteamientos, mientras Delia

Domínguez menciona que la estación sufrió modificaciones, a lo cual según la Cartas Ferroviarias consultadas en la mapoteca Manuel Orozco y Berra contradicen, ya que aparecen dos estaciones Virreyes y Oriental. Por su parte lo planteado por Elisa Vera es más acertado, enfatiza que la bodega de 1904 fue la antigua estación de Oriental, lo que es correcto, sin embargo, se contrastó en las Cartas Ferroviarias la Estación de Paso Virreyes y se ve que estaba más al norte, por lo que se demostró con estas reflexiones que hubo tres estaciones en Oriental, dos de ellas aún subsisten en la comunidad.

A partir de esto, en el tercer capítulo retomamos la conformación de las empresas del Ferrocarril Oriental y el Ferrocarril Interoceánico, enfatizando en qué momento los ramales Puebla-San Marcos y San Marcos-Teziutlán fueron adquiridos por estas empresas, posteriormente se retoma la importancia de los desplazamientos y la conformación de la congregación de trabajadores en los terrenos aledaños a la estación de Oriental. Se analizó y reconstruyó el proceso de elevación de la comunidad como pueblo a partir de la política revolucionaria del Dr. Alfonso Cabrera Lobato, así como la conformación de su primer cabildo.

Al tomar como objeto de estudio la comunidad de Oriental, se visualizó al ferrocarril más allá del gran instrumento modernizador porfirista y los análisis cuantitativos donde se destacan los beneficios en el ámbito económico, sino más bien como un medio de cambio social que benefició a la población mexicana del S.XIX y principios del XX, permitiendo el movimiento a regiones no conocidas, que emigraron de su lugar de origen a otros espacios en busca de nuevas oportunidades laborales para mejorar su calidad de vida.

Por esta razón, se retomaron diversos textos sobre la sociabilidad y los espacios, con la finalidad de exponer la otra dualidad de las Estaciones Ferroviarias y, sobre todo, describir la vida cotidiana de Oriental, destacando los sonidos que regían el mundo laboral ferrocarrilero y al mismo tiempo a la comunidad, así como la rutina y la espontaneidad que había durante la jornada.

En el cuarto capítulo se recalcó que el ferrocarril brindó oportunidades laborales y mejoramiento social, como pudimos ver con respecto a la microhistoria del poblado de Oriental, fue el eje conductor para la urbanización, en los inicios brindó los principales servicios a la comunidad, arropó a los trabajadores no sólo al darles trabajo y salario, sino

donó tierras para la construcción de las primeras residencias, les surtió de agua, apoyó el sistema educativo local, la construcción del panteón y a través del trabajo comunitario entre los rieleros, comerciantes y agricultores la comunidad fue floreciendo, conformando 302 familias, aproximadamente 1,200 habitantes y acrecentándose con el paso del tiempo a través de los matrimonios entre esta primera generación de migrantes, dando como resultado la primera generación oriunda de Oriental, denominada "Orientalense". Así como la conformación de un cabildo ferrocarrilero, dado que los primeros presidentes municipales pertenecieron al gremio rielero y se encargaron de apoyar a la comunidad como a la industria ferroviaria. Todo ello no hubiera sido posible demostrar si no es con la consulta sistemática del Archivo Municipal de Oriental. Los cuadros que se presentan en el interior del capítulo IV muestran los diversos oficios que tenían aquellos pobladores, pues no todos eran ferrocarrileros. Se precisa también, la llegada de mujeres que fueron fundadoras, aunque no aparecen en el monumento develado con motivo de la celebración del Primer Centenario de Oriental, como es el caso de Carmen Salazar, Josefa y Alejandrina Villegas Salazar que fueron costureras y posteriormente levantaron algunos comercios para subsistir, por mencionar algunas.

En el capítulo V "Trabajo, tiempo de ocio en Oriental y la llegada de las primeras familias" se muestra la diversidad de categorías y tipos de trabajo, así como en qué se distraían los trabajadores y las familias de ellos, rasgos comunes en ellos. Esta recuperación de la memoria colectiva, no hubiera sido lograda sin la consulta de los diversos testimonios de ferrocarrileros, la mayoría de ellos localizados en la tesis "Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una Historia Gráfica" de Ángeles Domínguez, por mi parte pude entrevistar al ferrocarrilero Humberto Villegas y a descendientes de la familia Villegas Villegas y Rodríguez Hermoso. Gracias a sus memorias se reconstruyeron aspectos cruciales de su vida laboral y el trabajo ferroviario e, incluso, el crecimiento personal que cada ferrocarrilero y sus familias pudieron desarrollar gracias al trabajo en el ferrocarril. Además de constatar la trascendencia de la construcción, como tradición familiar, ser ferrocarrilero, varias generaciones de ferrocarrileros en Oriental trabajaron en aquella estación, fue su infancia, su vida laboral y su vida cotidiana la que transcurrió allí.

Era necesario abordar la importancia del tiempo de ocio que vivió la comunidad de Oriental y cómo la estación, se convirtió en el principal espacio de sociabilidad, se convirtió en el espacio para vivir la no actividad donde trabajadores y pobladores convivían entre ellos, así como el tiempo recreativo de los infantes, los cuales jugaban en los patios de la estación. Por lo cual la estación trascendió de ese mundo laboral al mundo privado y cotidiano abarcando toda la comunidad.

Se realizó la reconstrucción genealógica de cuatro familias fundadoras como estudio de caso: Villegas Huerta, Villegas Herrera, Rodríguez Córdova y Hermoso Luque, evidenciando la variedad de lugares de origen, principalmente de pueblos de la Sierra Norte del Estado, de donde fueron originarios y que gracias a la oferta laboral decidieron migrar a Oriental. A pesar de que se dedicaron a profesiones ajenas al trabajo ferroviario, como es el caso de sastres, curtidores, agricultores, se integraron al trabajo ferroviario, lo que trajo como consecuencia que mejorara su calidad de vida. Una vez asentados en la comunidad fueron testigos del crecimiento demográfico, urbano y económico que sufrió el poblado gracias al desarrolló de la industria del ferrocarril, e incluso, los descendientes de estas familias continuaron la tradición de dedicarse al trabajo ferroviario o como agricultores que trasladaban sus mercancías por los caminos de hierro.

En el Capítulo VI, y último, "La construcción de la identidad ferrocarrilera de Oriental" se mostró a partir de lo manifestado en los capítulos anteriores la construcción de la identidad ferrocarrilera de la comunidad, al destacar que en cada uno de los testimonios recopilados puede sentirse su añoranza por el pasado ferroviario y, sobre todo, el gran orgullo que significó laborar en el ferrocarril y ser rieleros, una empresa fundamental para el transporte de mercancías y pasajeros que brindó servicio por todo el territorio nacional. Al contrastar los testimonios con los de otras ciudades donde hubo estación también, podemos constatar que el sentimiento que pervive es bastante similar, en el caso de los Orientalenses se agudizan los recuerdos, anécdotas, vivencias por haber crecido en esta estación, después pueblo, donde todas las familias se conocían y siguen conociéndose.

Por esta razón era necesario destacar los principales monumentos históricos con los que cuenta la comunidad, los cuales hacen memoria del pasado ferrocarrilero de Oriental, como su paso más antiguo y el más importante. Además de los desfiles de fundación y la

conmemoración del 7 de noviembre día del ferrocarrilero sigue difundiendo entre los residentes más jóvenes ese arraigo por el pasado ferroviario. Retomamos los testimonios de otros lugares con pasado ferrocarrilero, gracias a ello se demuestra que esta añoranza perdura de manera significativa en Oriental, así como en otros lugares, como es el caso de Querétaro.

Por ello la identidad ferrocarrilera local de Oriental es un aspecto que hasta la fecha perdura, tan arraigada en la memoria colectiva de la población y que a través de esta recuperación y su análisis podemos darnos cuenta de que desde los inicios de la comunidad se fue desarrollando esta identidad, a partir de la estación como el principal punto de sociabilidad e intercambio comercial, siendo el espacio más importante de la comunidad hasta finales del S. XX.

Como no abordar la estación, con su taller de máquinas y su hotel restaurante, considerada de primera clase y dar a conocer su propia historia, debido a que se convirtió en una estación de primera clase gracias a que contó con el taller de máquinas, un aspecto fundamental debido a que se trataba de una estación regional, sin embargo gracias a la explotación de los ramales y el transbordo de vías entre el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico logró concretarse como un espacio significativo para el traslado de mercancías y pasajeros. Lo cual, como hemos mencionado hizo posible el asentamiento de trabajadores en la periferia de la estación logrando así tener un número significativo de familias que tuvieron un medio laboral para vivir, trayendo como consecuencia la fundación del pueblo y la construcción de la identidad cultural ferrocarrilera de Oriental.

Por algún momento pensé que la identidad cultural ferrocarrilera había desparecido con el fin de la era del ferrocarril, con las despedidas de las locomotoras de vapor en la década de los sesenta y la privatización en la década de los noventa del S. XX. Equivocado estaba, a pesar de ello sigue presente, se ha ido adecuando a los cambios sociales que ha sufrido la comunidad y pese a que el ferrocarril ya no tiene la importancia como antaño y, sobre todo, la Estación del Ferrocarril de Oriental está en condiciones deplorables, la comunidad sigue identificándose con ese pasado ferrocarrilero a través de sus monumentos, desfiles, bailes y tradiciones. Incluso en los infantes, pese a que el ferrocarril es un pasado muy remoto, lo

reconocen como el pasado más importante de la comunidad, el cual difunden entre visitantes y turistas que arriban a Oriental.

De igual forma a la riqueza documental, la abundancia de material fotográfico y cartográfico sobre el ferrocarril fue extenuante, debido a que en los diversos repositorios que consulté encontré un gran acervo. Hay que destacar que en el estado de la cuestión muchos de los autores presentan información gráfica que pueda ayudar a los lectores a tener una idea más fidedigna de lo descrito de las líneas que comprende su investigación, es por ello que a lo largo del estudio de esta tesis se retomaron diversas fotografías con perspectiva histórica que ayudaran a fundamentar los planteamientos, como menciona John Mraz en *Historiar fotografías* las fotografías son documentos históricos que permiten acercarse a esos momentos en el tiempo[1028], por lo cual el diverso material gráfico que fue tomado con la finalidad de que quedarán para la posteridad, algunas de estas tomadas por fotógrafos de estudio y/o profesionales, pues a los ferrocarrileros les gustaba tomarse fotos en la máquina que manejaban. Cada una de las fotografías fue acomodada en los diversos apartados donde se hacía mención de alguno aspecto que la fotografía o el plano representaban permitiendo reforzar los argumentos en esta tesis. Constatar las diferencias que había entre ferrocarrileros, estaciones, locomotoras y, sobre todo, desarrollar una imagen lo más fidedigna a lo que se aborda en cada uno de los apartados.

A lo largo de estas páginas se demostró la hipótesis central: la identidad del pueblo de Oriental tiene como cimiento el ferrocarril porque desde el trazado y la construcción de las residencias se planifica que el punto focal sea la estación. Es por ello que la zona antigua de Oriental está construida paralelamente a lo largo de las vías. Fue el principal medio laboral que tuvo el pueblo, la mayoría de los primeros pobladores se integraron al sector rielero, por lo cual a pesar de provenir de diversos pueblos con un pasado decimonónico y novohispano, aspectos de los que carece Oriental, la población comenzó a identificarse con el gremio ferrocarrilero y a basar su identidad y su vida cotidiana junto con el vapor y los silbatos de las locomotoras; todo esto se refleja en que los principales monumentos de Oriental, que son locomotoras y la estación, además la fiesta principal se celebra el 7 de noviembre “día del ferrocarrilero”, aunado al 29 de octubre día de la fundación.

[1028] Mraz, John. *Historia Fotografías*. Oaxaca, México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, 2019, p. 40.

Finalmente a lo largo de esta investigación se demostró la importancia de los caminos de hierro con un enfoque social, la complejidad que tuvo la Estación del Ferrocarril para el desarrollo social, cultural, institucional, económico e, incluso, político de la comunidad y la estrecha relación que tuvo la comunidad como el principal medio laboral y el cimiento de la identidad cultural de Oriental, así como el pasado histórico más importante y que hasta la fecha perdura en la memoria colectiva de los pobladores, con la añoranza del pasado ferroviario.

Cabe enfatizar que parte de las reflexiones planteadas en esta investigación se expusieron en el XII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril en el Panel 4, el día 7 de octubre de 2020, evento organizado por el Museo Nacional de los Ferrocarriles de México, la ponencia se tituló "La fundación de la estación de Oriental. Un pueblo ferrocarrilero", esta participación terminó de activar mi empatía con el tema y lograr que los aportes y demostraciones en esta investigación, resulten bastante interesantes por la complejidad y la importancia del ferrocarril en el desarrollo, fundación e identidad de la Oriental.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN)

Archivo General del Estado de Puebla (AGEP)

Archivo del Congreso del Estado de Puebla (ACEP)

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPCF)

Archivo Municipal de Oriental (AMO)

Archivo Municipal de la ciudad de Libres (AML)

Archivo General Agrario (AGA)

Archivo Municipal de Tehuacán

Archivo Municipal de Xalapa

Archivo Municipal de Zautla

Archivo Municipal de Teziutlán

Archivo Municipal de Tlatlauquitepec

Archivo Municipal de Cuyoaco

Archivo Parroquial de Teziutlán

Archivo Parroquial de San Salvador el Seco

Archivo Parroquial de San Juan Bautista Libres

Registro Agrario Nacional (RAN)

Hemeroteca Digital Nacional (HDN)

Hemeroteca Juan N. Troncoso (HJNT)

Mapoteca Orozco y Berra (MOB)

Mediateca INAH.

Fondos privados

Fondo Personal

Fondo Privado Rodríguez Hermoso

Fondo Privado Rodríguez Rojas

Fondo Privado Villegas Herrera

Fondo Privado Villegas Villegas

Fondo Particular Villegas Medina.

Entrevistas

Testimonio de Humberto Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (H. Villegas, comunicación personal, 12 de octubre de 2020).

Testimonio de Jaime Segreste acerca de la fundación del pueblo de Oriental, Puebla. (J. Segreste, comunicación personal, 20 de Abril de 2018).

Testimonio de Pedro Villegas acerca de la familia Villegas del pueblo de Oriental, Puebla. (P. Villegas, comunicación personal, 19 de Mayo de 2018).

Testimonio de Rubén Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (R. Rodríguez, comunicación personal, 15 de Marzo de 2018).

Testimonio de Alicia Rodríguez acerca de la familia Rodríguez del pueblo de Oriental, Puebla. (A. Rodríguez, comunicación personal, 3 de Abril de 2018).

Bibliografía Consultada

Aguayo, Fernando, Javier Ortega e Isabel Bonilla. *La construcción de los ferrocarriles en México: una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015.

Aguirre, Diego y Loaiza, Eder. "Espacios recreativos formales: escenarios para la construcción de los valores sociales". *Plumilla Educativa*. Universidad de Manizales, 2014.

Almazán, Pascual. *Atlas. Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, construcción de puentes, ordinarios, oblicuos, de madera, de fierro y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación. Obra redactada por orden del Ministerio de Fomento*. México, DF: Imprenta Literaria, 1865.

Altamirano, Graziella. *Vida social y cotidiana en la historia regional de México*. México, DF: Instituto Mora, 2001.

Alvear, José Antonio. "Echar reja: Imaginarios simbólicos sobre el amor. Narraciones de mujeres de León, Guanajuato, 1940-1984", tesis de maestría. IBERO, 2009.

Andalón, Mabel y López-Calva, Luis. "Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos". *Gestión y política pública*, vol. XII, núm. 2, (II semestre, 2003) Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C.

Aramburú, José. "Ensayo histórico de Apizaco". En: *Tlaxcala, textos de su historia*, T.12, Siglo XIX, Tlaxcala, México: Instituto José María Luis Mora y Gobierno del Estado de Tlaxcala, 1992.

Artís, Gloria. *Familia, riqueza y poder: Un estudio genealógico de la oligarquía novohispana*. México, DF: CIESAS, 1994.

Baz, Gustavo. *Historia del Ferrocarril Mexicano*. México, D.F.: Gallo y compañía editores, 1874.

Bello, Miguel. *Los Arrieros*. Xalapa, Veracruz: Amatl Imprenta y Offset, 2007.

Best, Gerald. *Mexican Narrow Gauge*. Portland, OR, Estados Unidos de America: Howell North Press, 1971.

Bonilla, René. *Ixtacamaxtitlan, un lugar con historia*. Puebla, Pue. Montiel y Soriano, 2013.

Bracamontes, Luis. *Ferrocarriles de México: reseña histórica- reglamentos (siglo XIX)*. México, D. F.: Secretaría de Obras Públicas, 1976.

Burke, Peter. *Historia y teoría social*. México, DF: Instituto Mora, 2001.

Cabrera, Luis. *La herencia de Carranza*. México, DF: INEHRM, 2015.

Cabrera, Miguel. "De la Historia Social a la Historia de lo Social". *Ayer* 2. N.° 62 (2006): pp. 165-192.

Cardoso Ciro y Fontana, Josep. *Los métodos de la historia: introducción a los problemas, métodos y técnicas de la historia demográfica, económica y social*. Barcelona, España: Crítica, 1999.

Carregha, Luz. *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*. México, D.F.: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2014.

Casado, Ignacio. "Breve historia del concepto de patrimonio histórico: del monumento al territorio". En: *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. España, EUMED.NET, 2009.

Casasola, Gustavo. *Historia gráfica de la Revolución Mexicana 1900-1970.* México, DF: Trillas, 1992.

Cervantes, Emiliano. "Reproducción social y cultural en torno al consumo de alcohol. El caso de una cantina tradicional en la ciudad de Querétaro", tesis de maestría. Facultad de Filosofía-UAQ, 2018.

Chapman, William. "El concepto de sociabilidad como referente del análisis histórico". *Investigación & Desarrollo*, Vol. 23, N°. 1, Universidad del Norte, Barranquilla, Colombia, enero-junio, 2015, pp. 1-37.

Chassen, Francie. *Regiones y ferrocarriles en la Oaxaca porfirista*. Oaxaca: Carteles, 1990.

Cipolla, Carlos. *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*. España, Barcelona: Crítica, 1988; pp. 16-49.

Coatsworth, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. México, DF: Ediciones Era, S.A, 1984.

Coatsworth, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, II Crecimiento y desarrollo*. México, DF: SEP, 1976.

Collado, María del Carmen. "Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril". *Mirada Ferroviaria*, N°. 26 enero-abril 2016, pp. 5-13.

Congreso Constituyente 1916. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917*. (Versión facsimilar). México, DF: Congreso de la Unión, 2019.

Contreras, Carlos y Cuenya, Miguel. *Puebla: historia de una identidad regional.* Puebla, Pue: BUAP, 2012.

Contreras, Carlos. *La gran ilusión urbana: modernidad y saneamiento en la Ciudad de Puebla durante el Porfiriato, 1880-1910*. Puebla, Pue: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2013.

Contreras, Carlos. *Puebla, una historia compartida 1808-1917*. México, DF: BUAP, 2008.

Contreras, Margarito. "Auditor Jubilado" En: *Testimonios del Tiempo Cuadernillo 1*. Puebla, México: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1994, pp. 65-66

Cordero, Donato. *Ferrocarriles en la historia.* Puebla, México: Secretaría de Cultura Puebla, CONACULTA,

Córdova, Arturo. "El pueblo ferrocarrilero de Oriental". *Poblanidades Revista de Cultura y Sociedad del Estado de Puebla*. Año 1, Núm. 1. Puebla, México: Secretaría de Cultura del Estado de Puebla, (septiembre-2020), pp. 21-24.

Coronado, Luis. *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890.* San Luis Potosí, México; Colegio de San Luis, 2015.

Cortés, Rogelio. "La vida cotidiana de los ferrocarrileros del barrio de San Miguel. 1940-1952", tesis de licenciatura. Puebla, Pue: FFyL-BUAP, 2003.

Crespo, Carlos. *Vías de comunicación: caminos, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos*. México, DF: Limusa, 2007.

Cuellar, Alfredo. *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo*. México, DF: Universidad Nacional Autónoma de México, 1935.

Cuenca, Manuel y Aguilar, Eduardo *El tiempo de ocio: Transformaciones y riesgos en la sociedad apresurada*. Bilbao, España. Universidad de Deusto, 2009.

Davison, Guillermo. *Herramientas de investigación social: Guía Práctica del Método Genealógico*. México D.F.: Universidad Iberoamericana, 2006.

De la Torre, Juan. *Historia del ferrocarril Central Mexicano*. México D.F.: Hospital Real, 1888.

Domínguez, Ángeles. "Cotidianidad y trabajo sobre rieles. El Interoceánico una Historia Gráfica", tesis de licenciatura. FFyL-BUAP, 2005.

Domínguez, Delia. “El poblado y la Estación Ferrocarrilera de Oriental, Puebla. Un estudio histórico, arquitectónico y urbano del asentamiento, para su conservación” tesis de Maestría. UPAEP, 2001.

Echeverría, Bolívar. *Definición de la Cultura*. México, DF: F.C.E, 2013.

Estrada, Enrique. “Integración de las redes ferroviarias de Puebla y Tlaxcala con el sistema de enlace de la región centro oriente del país”. En: *IV Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México. CONACULTA, 2000.

Ferrocarriles Nacionales de México, Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria. *Ferrocarriles Nacionales, México (Leyes, Decretos, etc.)*. *Código de reglas a que se sujetan las condiciones de los carros de carga y coches de pasajeros, así como sus condiciones para el intercambio de tráfico adoptado por la asociación de ferrocarriles americanos, Departamento de Operación y Conservación, División Mecánica*. México, DF. Ferrocarriles Nacionales de México, 1944.

Figueroa, F. *Guía general descriptiva de la República Mexicana: Historia Geografía y Estadística*. México D.F.: Bailén, 1899.

Fontana, Josep. *Introducción al estudio de la historia*. Barcelona, España: Crítica, 1999.

Gamboa, Leticia. “La Aurora de los Lombardo”. Revista *Puebla Mágica*, Año 1. N°7, abril de 1992.

Gamboa, Leticia. “La Constancia Mexicana de la fábrica, sus empresarios y sus conflictos laborales hasta los años de la posrevolución”. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, N°. 39, enero-junio, 2004, pp. 93-112.

Gamboa, Leticia. *La urdimbre y la trama. Historia social de los obreros textiles de Atlixco, 1899-1924*. México, DF: F.C.E., 2001.

García, Arturo. *Convertimos la lucha en patrimonio*. Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana, 2014.

Garner, Paul. *Porfirio Díaz. Entre el mito y la historia*. México, DF: Crítica-Paidós, 2015.

Gerhard, Peter. *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*. México, DF. UNAM, 1986.

Giménez, Gilberto. *Teoría y análisis de la cultura*. México: CONACULTA, 2005

Gobierno Federal. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, *Diario Oficial de la Federación*. 12 de mayo de 1995. Última reforma publicada DOF 24-04-2018.

Gómes, Christianne; Elizalde, Rodrigo. "Trabajo, tiempo libre y ocio en la contemporaneidad: Contradicciones y desafíos". *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, vol. 8, núm. 22, 2009 Universidad de Los Lagos Santiago, Chile, pp. 1-13.

Gonzalbo, Pilar. *Introducción a la vida cotidiana*. México, DF: Colegio de México, 2006.

González, Luis. *Otra invitación a la Microhistoria*. México, DF: F.C.E., 1997.

González, Concepción. "El proyecto ferrocarrilero porfirista en la Sierra Nororiental de Puebla". En: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*. Puebla, México: Investigaciones y publicaciones A.C, 2015, pp. 195-222.

González, Concepción. *La historia de un tren*. Puebla, México: Estado Libre y Soberano de Puebla, 1997.

González, Isabel. *Haciendas y Ranchos de Tlaxcala 1712*. México, DF: INAH, 1969.

González, Luis. *Pueblo en Vilo. Microhistoria de San José de Gracia*. México, DF: Colegio de México, 1968.

Gorostiza, Francisco. *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*. México, DF: Siglo XXI Editores, 2010.

Guajardo, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. *"*El Ramal Oriental-Teziutlán en el contexto del proyecto Porfirista*". En: Memorias del tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México. MNFM, 1996, pp. 149-159.

Guerrero, Isabel y Juárez, Reyna. "Impactos del ramal Oriental-Tezitulán. El ferrocarril y la formación de mercados internos en Puebla a principios del siglo XX". *Enlaces*. N°. 7 (Otoño-Invierno, 2000), pp. 33-40.

Gurría, Jorge. *Bibliografía mexicana de ferrocarriles*. México, DF: Ferrocarriles Nacionales, 1956.

Herrera, Graciela. *Historia regional: Perfil Socioeconómico de México*. México, DF: Limusa, 2001.

Huerta, Ana. *Inventario del Archivo del Congreso del Estado de Puebla, siglo XIX*. Puebla, Pue., México: Universidad Autónoma de Puebla, 1983.

Huizinga, Johan. *El otoño de la Edad Media*. España: Alianza Editorial, 1982.

Hurtado, Carlos. “El concepto de cultura en México 1750-1850”. En *Historia de México. Colegio de México*. Vol. 60, Núm. 3 (239) enero-marzo 2011.

Iglesias, José María. *La Cuestión Presidencial de 1876.* México, DF: Tipografía Literaria de Filomeno Mata, 1892.

Jiménez, Victor; Tibol, Raquel, Millán, Paulina y Vital, Alberto. *En los ferrocarriles: Juan Rulfo*. México, DF: Universidad Nacional Autónoma de México, Fundación Juan Rulfo, 2014.

Knight, Alan. *La Revolución Mexicana*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 2012.

Krauze, Enrique. *Caudillos culturales en la Revolución Mexicana*. México, DF: Siglo XXI Editores, 2000.

Kuntz, Sandra y Connolly, Priscilla. *Ferrocarriles y obras públicas*. México, DF: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999.

Kuntz, Sandra y Riguzzi, Paolo. *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950: del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, DF: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, 1996.

Kuntz, Sandra. *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México, DF: Colegio de México, 1995.

Kuntz, Sandra. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México, DF: El Colegio de México, 2015.

Kuri, Ramón. *Chignahuapan: Voces y miradas de su historia*. Puebla, Chignahuapan: Dirección de Fomento Editorial BUAP, 1996.

Lalana, José Luis. “Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial”. En: *Mirada Ferroviaria* núm. 27 mayo-agosto, MNFM, 2016.

López, Gustavo. *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México; Gustavo López Pardo.* México, DF: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1997.

Mancera, Gabriel. *Ferrocarril interoceánico / discurso pronunciado por el Señor Don Gabriel Mancera... en la sesión del 19 de Noviembre de 1872.* México, DF: Imprenta de N. Chávez, 1872.

Márquez, Gonzalo. *Los ferrocarrileros en el escenario de la Revolución Mexicana*. Puebla, México: SEP.

Márquez, Porfirio. *Crónicas de Tlalxocoapan a la Ciudad de Libres. Un viaje retrospectivo en el tiempo*. Ciudad de Libres, Puebla: 2004.

Márquez, Teresa. "El patrimonio ferroviario mexicano. Fruto de la ingeniería civil", Revista *CEDIF*. 2009

Martínez, René. *Oriental… En las vías del tiempo.* Oriental, Puebla. Publicación Propia, s/f.

Mata, Víctor. *La economía mexicana y los ferrocarriles (1910-1920)*. Puebla, México: Secretaría de Cultura, 1999.

Mejía, Moisés. "Deuda y ruptura de los ferrocarrileros nacionales mexicanos. 1908- 1925", tesis de licenciatura. Puebla, Pue: FFyL-BUAP, 2006.

Mejía, Nicolás. *200 Años Administración Pública en México. Balance y perspectivas del Desarrollo Municipal*. Tomo VIII. México, D.F.: INAP, 2013.

Méndez, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de Fierro*. México, D.F.: Agustín Masse Editor, 1864.

Meyer, Eugenia. "La historia oral. Origen, metodología, desarrollo y perspectivas." *Historia Mexicana* N°. 82 (octubre – diciembre 1971): pp. 372-387.

Meyer, Eugenia. *Luis Cabrera, hombre de todos los tiempos*. México, DF: UNAM, 1987.

Millán Jesús. *Historia social y conciencia histórica Jürgen Kocka*. Madrid, España: Marcial Pons Ediciones de Historia, 2002.

Mirto, Felipe. "Construcción de ferrocarriles en el Estado de Puebla 1865-1895: compras, servidumbres y expropiaciones de terrenos para el derecho de paso de las líneas férreas", tesis de licenciatura. Puebla, México: FFyL-BUAP, 1999.

Molano, Lucía. "Identidad cultural un concepto que evoluciona". *Opera* N°. 7, 2007, pp. 69-84.

Nava, Luis. *Historia de Apizaco*. Apizaco, Tlaxcala: Mundo Color Gráfico, Edición Municipal, Serie Testimonios, 1996.

Olazo, José Luis. *Teziutlán bajo la mirada*. Puebla, Pue: Dirección de Fomento Editorial, BUAP, 2013.

Olguín, Jesús. “Apropiación del espacio público recreativo”. *Ensenada*. Buenos Aires, Argentina, 2017.

Ortiz, Sergio. “Después de los Ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajes y caminos de fierro en el S.XIX”. *Los Universitarios* N°. 8, UNAM. 2000 pp. 44-50.

Ortiz, Sergio. “Rescate y conservación del patrimonio ferroviario de México”. México, DF, 1998.

Ortiz, Sergio. *Los Ferrocarriles de México: Una visión social y económica*. Tomo I. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.

Ortiz, Sergio. *Los Ferrocarriles de México: Una visión social y económica*. Tomo II. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.

Padilla, Jesús. *A los ferrocarriles nacionales se los llevó el tren*. México, DF: Editores de Comunicación, 1979.

Pani, Erika. *Para mexicanizar el Segundo Imperio Mexicano*. México, DF: El Colegio de México, 2001.

Pérez Villanueva, Ivonne. “El estudio histórico de los hechos sociales: características y tendencias principales” En: *Cuaderno de Historia Contemporánea* Madrid, España: Crítica, 1991, pp. 125-158.

Pinto Louis. *Pierre Bourdieu y la teoría del mundo social*. México: Siglo XXI, 2002.

Prast, Lorenç. “El Patrimonio como construcción social”. En: *Antropología y Patrimonio*. España, Barcelona: Ariel.

Ramos, Verónica. “*Del ferrocarril al autotransporte en Puebla 1947-1970”,* tesis de licenciatura*.* Puebla, Pue. FFyL-BUAP, 2010.

Romano, Ricardo. *La vida en rieles*. Tlaxcala, México: Instituto Tlaxcalteca de la Cultura, 2010.

Romero, Eugenia y Blanco, Mónica. “Cambio tecnológico e industrialización: la manufactura mexicana durante el Porfiriato (1877-1910)”. En: *La industria Mexicana y su historia siglos XVIII, XIX y XX*. México, DF: UNAM, 1997.

Rosecrans, William. *Resumen de las cuestiones relativas al ferrocarril interoceánico y estado actual que guarda el negocio.* México: Imprenta Escalante, 1873.

S/A. (S/d) *Ferrocarriles Nacionales de México: nueva terminal de Puebla unidad técnica, mejoramiento de los servicios, modernidad y confort.* México, DF.

S/A. “Un camino entre la niebla: El ramal de Oriental a Teziutlán”. *La Locomotiva*, *Gaceta del Museo Nacional de los Ferrocarriles*. Nueva Época N°. 1. Noviembre 1996.

S/A. *Antecedentes Históricos del Ferrocarril*.

S/A. *El Ferrocarril como parte del patrimonio industrial mexicano.*

S/A. *La Locomotora Inventos: Extensión de los sentidos.* Panamá: Planeta.

Salazar, Lucía. “El ferrocarril de San Martín Texmelucan. Algunos de sus efectos económicos y sociales en el Porfiriato”, tesis de licenciatura*.* Puebla, Pue: FFyL-BUAP, 1994.

Saus, Alejandra, Rolé Julián y Aguirre, Ignacio. “Aplicación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) para cartografiar redes ferroviarias. Propuesta metodológica”. Revista *Transporte y Territorio* 22 enero-junio, 2020, pp. 367-392.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles Mexicanos.* México, DF: Secretaría de Comunicaciones y transportes, 1966.

Secretaría de Fomento. *El ferrocarril interoceánico: ultimas comunicaciones cambiadas entre el señor Ministro de Fomento y el concesionario; segunda parte del folleto publicado recientemente con el título de: actual estado del asunto del ferrocarril interoceánico.* México, DF: Imprenta Mariano de José Fernández de Lara, 1873.

Secretaría de Obras Públicas *Álbum de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1891.* México, D.F.: Palacio Nacional, 1893.

Secretaría de Transportes y Obra Públicas. *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Reglamento de Conservación de Vías y Estructuras para los Ferrocarriles.* México, DF: Imprenta de la Oficina de Impresora de Estampilla, 1892.

Semo, Alejandro. *El Ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción.* Puebla, México; MNFM, 2019.

Sesma, Tenoch David. *Entre herraduras y rieles la inmersión de Xalapa en el mundo ferroviario decimonónico.* Puebla, Pue: BUAP, 2009.

Silva, Arístides. *Introducción al estudio de la historia económica.* Caracas, Venezuela: Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales, 1969.

Suárez, Margarita, Martínez, Guillermo y Hernández, Marcos*. Zaragoza. Ecos de mi Tierra.* Puebla, Pue: Secretaría de Cultura del Estado de Puebla, 2007.

Tellez, Mariano. *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana, algunos comentarios relativos al ancho de las vías férreas y noticias de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte América y el Canadá.* México, DF: Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906.

Thierry, Frederick. *Entre rieles y vapor transcurre la vida: el patrimonio cultural ferrocarrilero de México*. Puebla, México: BUAP, 1998.

Tirado, Gloria y Márquez Porfirio. *Caltanmic Libres, Pue. En el encuentro con su pasado*. Puebla, México: Kirón-comunicación gráfica, 1997.

Tirado, Gloria. "La estación de Zautla. En un paisaje cultural de neblina y nostalgia", en María Teresa Ventura Rodríguez (Compiladora), *Paisajes Culturales y procesos industriales,* BUAP-Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2012, pp. 71-90.

Tirado, Gloria. "Los conocimientos técnicos en el Ferrocarril Interoceánico, Puebla 1907". En: *Interoceanic Railway of Mexico. Índex of Standard Material with sketches, Puebla 1907.* México, D.F.: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, (Edición Facsimilar), 2013, pp. 23-28.

Tirado, Gloria. "La vida en Puebla al finalizar el siglo XIX". *Enlaces* N°. 8, Nueva Época (Otoño-Invierno 2000). pp. 43-51.

Tirado, Gloria. "Los Ferrocarriles, ingreso a la modernidad". En: *Encuentro con la Historia, Puebla a través de los Siglos*. Puebla, México: Investigaciones y publicaciones A.C, 2015, pp. 99-132.

Tirado, Gloria. *Cultura obrera: el caso de los ferrocarrileros: Puebla a principios de siglo*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.

Tirado, Gloria. *De la diligencia al motor de gasolina: el transporte en Puebla: Siglo XIX y principios de XX.* Puebla, Pue: BUAP, 2010.

Tirado, Gloria. *El ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros* 1868-1910. Puebla, México, 1992.

Tirado, Gloria. *Entre la rienda y el volante: una crónica del transporte público urbano del Porfiriato a 1995.* México, Puebla: Ayuntamiento Municipal de Puebla, 1996.

Tirado, Gloria. *La antigua estación del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla, México. Asociación Periodística Síntesis, 1997.

Tirado, Gloria. *Las comunicaciones en el estado de Puebla: el Porfiriato*. Puebla, Pue: BUAP, 1991.

Tirado, Gloria. *Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico*. Puebla en el Porfiriato. Puebla, Pue: BUAP, 2007.

Tirado, Gloria. *Relatos del Interoceánico 1*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.

Tirado, Gloria. *Relatos del Interoceánico 2*. Puebla, Pue. BUAP, 1992.

Toxqui, Mayra y Liehr, Reinhard. "Empresas Familiares Porfirianas en la Industria Textil de Puebla en el Mercado Nacional y el Atlántico 1877-1895" En: Kuntz, Sandra. *Estudios sobre la historia Económica de México. Desde la época de la Independencia hasta la primera globalización.* Madrid, España: IBERO; 2013, pp. 171-204.

Urías, Beatriz. *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, DF: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.

Valadez, José C. *El Porfirismo: Historia de un Régimen*. México, DF: UNAM, 1987.

Valencia, Arturo. "El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949", tesis de doctorado. Colegio de México, 2015.

Valenzuela, José. *Los ferrocarriles y el general Manuel González: necesidad, negocios y política.* México, DF: Biblioteca Francisco Xavier Clavijero, IBERO, 1994.

Vázquez, Carlos. "Las Locomotoras articuladas de México"En: *IV Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México. CONACULTA, 2000.

Vega, José Luis. "El nacimiento del Registro Civil en Puebla: La acción de la ciudadanía en la capital de Puebla en 1861". En: *Puebla en la época de Juárez y el Segundo Imperio*. Puebla, México: BUAP.

Vega, Roberto. "Análisis del Concepto de Sociabilidad en la Ciencias Sociales". *Abra. Revista de la Facultad de Ciencias Sociales Universidad Nacional. Vol. 35,* N°.51, Universidad Nacional. (Junio-Diciembre, 2015). pp. 1-13.

Velázquez, Ricardo. *El Congreso Constituyente de 1916-1917*. Puebla, México: Editorial Las Ánimas, 2017.

Vélez, Roberto. *Historia Regional de Puebla*. Puebla, México: BUAP, 1983.

Vera, Elisa. "El Imaginario Ferrocarrilero y la Conservación Participativa. Érase una vez, una estación de trenes…ORIENTAL, Puebla", tesis de maestría. México, D.F.: IIH-UNAM, 2015.

Villafuerte, Carlos. *Ferrocarriles*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1959.

Walker, Oscar. “La Reforma Agraria en el Estado de Puebla (1917-1922)”. Tesis de licenciatura. Puebla, México: FFyL-BUAP, 1987.

Wasserman, Marck. *Historia regional de la Revolución mexicana: la provincia entre 1910-1929*. México, DF: CONACULTA, 1996.

Novelas

Arreola, Juan José. “El Guardagujas”. En: *Letras de México Prosa*. Puebla, México: Gobierno del Estado de Puebla, 1996, pp. 33-39.

Poniatowska, Elena. *El Tren pasa primero*. México, D.F.: Santillana, 2008.

Verne, Julio. *La vuelta al mundo en 80 días*. México, DF: Austral, 2019.

Documentales y Películas

Mraz, John y Tirado, Gloria. *Hechos sobre los rieles. Una historia de los ferrocarrileros mexicanos*, (Documental), Centro de Investigaciones Históricas del Movimiento Obrero. Instituto de Ciencias de la BUAP. Diciembre, 1987.

Benet, Ricardo. Los últimos ferrocarrileros de Oriental. (Documental). 2017. *Facebook. Oriental-Puebla. La Esencia Orientelense.* Consultado el 8 de marzo de 2021, https://www.facebook.com/orientalpuebla.xalaco/videos/3573934482732505

Merlo, Ángeles. *Las Vías del Tiempo*. (Documental). Los Malqueridos Films. Julio, 2018.

“La Bestia Negra (1939)”. *YouTube.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=TPFOBKXCrBE&t=2979s&ab_channel=LeonardoStudios

Ceballos, Miguel. *Estación ferroviaria de Oriental, recuerdo de la época dorada*, (Documental-Nota periodística), *Puebla Noticias*. Julio, 2015. Consultado el 6 de diciembre de 2020. https://www.youtube.com/watch?v=DPHp3363K_Q&ab_channel=SETNoticias

Fuentes, Rogelio. *Esto es Oriental, Puebla*, (Documental-Nota periodística), Oriental TV Online. Marzo, 2019. Consultado el 7 de Diciembre de 2020. https://www.youtube.com/watch?v=L80aYnTGJPU&t=3s&ab_channel=OrientalTVOnline

“Viento Negro (1965)”. *YouTube.* Consultado el 20 de diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=86eTYEapL5M&t=7s&ab_channel=Joshua

"La Negra Consentida". *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-YouTube*. Consultado el 5 de febrero de 2021, https://www.youtube.com/watch?v=wjlVjfbWr_Q&t=15s&ab_channel=MuseoNacionaldelosFerrocarrilesMexicanos

"Postales del ferrocarril". *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-YouTube*. Consultado el 18 de mayo de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=kHOEX1rGvTE&ab_channel=MuseoNacionaldelosFerrocarrilesMexicanos

"El Ramalito. Viaje hacia el Corazón de la Sierra Oriental-Teziutlán.". *YouTube*. Consultado el 20 noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=dtD9WZ8HJyk&t=1291s&ab_channel=NeblinaTeziuteca

Vera, Elisa "El imaginario ferrocarrilero y la conservación participativa, un proyecto de restauración para la Estación Ferroviaria de Oriental, Puebla" ponencia en el marco del III Coloquio de Conservación y Restauración el día 16 de octubre de 2020. Dentro del Encuentro Diálogos que se llevó a cabo del 5 al 23 de octubre por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, la Secretaría de Cultura de México y el Instituto de Ciencias Sociales "Alfonso Vélez Pliego" de la BUAP. Consultado el 14 de octubre de 2020. https://www.youtube.com/watch?v=1tQVWWVJRA&ab_channel=MuseoNacionaldelosFerrocarrilesMexicanos

Publicaciones en línea

Sánchiz, Javier. Seminario de Genealogía Mexicana-GENEANET (IIH-UNAM), México, DF: Consultado 2017-2021: https://gw.geneanet.org/sanchiz_w?lang=es

"Hacienda San Antonio Virreyes". *ExHacienda San Antonio Virreyes. Facebook*. Consultado el 26 de agosto de 2020, https://www.facebook.com/HdaSanAntonioVirreyes/photos/a.1135227349991536/1138182413029363

"Oriental*"*. *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México-Estado de Puebla*. Consultado el 22 de noviembre de 2020, http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM21puebla/municipios/21108a.html

"Desde héroes hasta políticos descansan en el Panteón Municipal de Puebla". *Milenio*. Consultado el 17 de Diciembre de 2020,

https://www.milenio.com/politica/comunidad/panteon-municipal-puebla-descansan-heroes-politicos

"Despedida de un ferrocarrilero". *YouTube.* Consultado el 20 de Diciembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Iixr2jvUN-w&ab_channel=CarlosQui%C3%B1ones

*"*Los antiguos oficios del mundo del ferrocarril*". Industri: Equipamiento de Trenes y Autocares.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.industri-sl.com/blog/antiguos-oficios-mundo-ferrocarril/

*"*Los oficios que trajo el tren y el tiempo se llevó*". El Correo.* Consultado el 10 de Noviembre de 2020, https://www.elcorreo.com/vizcaya/ocio/201311/24/domingorelatosferroviariosoficios.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com.mx%2F

"Conmemoración del día del ferrocarrilero, 7 de noviembre de 2020". *Oriental-puebla La Esencia Orientalense Facebook.* Consultado el 30 de enero de 2020, https://www.facebook.com/orientalpuebla.xalaco/photos/2855002854827285

*"*Trabajando en el ferrocarril*". Rock-com-ar.* Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://rock.com.ar/artistas/414/letras/14498

*"*Locomotoras históricas de Oriental*". Oriental Puebla Mx Nostalgia-Facebook.*, Consultado el 13 de octubre de 2020. https://www.facebook.com/NostalgiaOrientalPuebla/?ref=page_internal.

Fotografía de Gerardo Arana Gonzáles *"*Locomotora 1*". Mapio.Net.* Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://mapio.net/pic/p-19516556/
*"*Ayuntamiento de Oriental, Puebla*". Facebook.* Consultado el 19 de Agosto de 2020, https://www.facebook.com/orientalpuebla2014/photos/a.518320171656642/518320064989986

"Desfile de Oriental, Puebla. Feria Anual 2019 (2da Parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=4J499JC5khg&t=515s&ab_channel=caballerodelaNOCHE/

"Desfile de Oriental, Puebla Feria Anual 2019 (5ta parte)". *Caballero de la Noche YouTube.* Consultado el 1 de noviembre de 2020, https://www.youtube.com/watch?v=Q5tTyrdh8O0&ab_channel=caballerodelaNOCHE

"Viajar en los caminos de hierro, lo más bonito que hay". Universal-Querétaro, 7 de noviembre de 2017. Consultado el 30 de septiembre de 2020. Disponible en: http://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/07-11-2017/viajar-en-los-caminos-de-hierro-lo-mas-bonito-que-hay

"Un viaje en tren. Un placer que se recuerda con nostalgia". Universal-Querétaro, 23 de febrero de 2019. Consultado el 30 de septiembre de 2020. Disponible en: https://www.eluniversalqueretaro.mx/nuestras-historias/el-viaje-en-tren-un-placer-que-se-recuerda-con-nostalgia

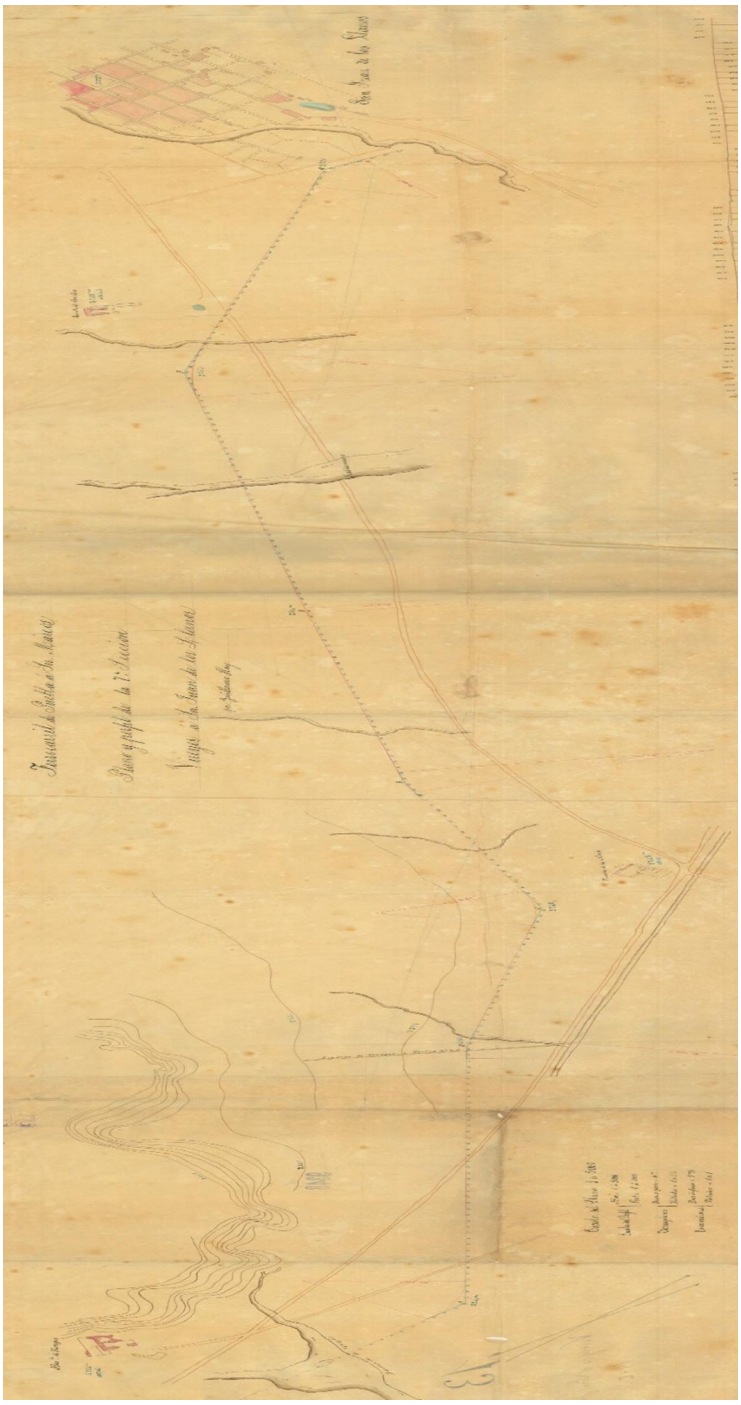
"Estación Oriental, Puebla". *Facebook.* Consultado el 26 de Diciembre de 2020, https://www.facebook.com/photo?fbid=10208184378404826&set=a.2271930975408

"Estación de Oriental. Censo General de Estaciones-Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias: Patrimonio Ferrocarrilero". *Sistema de Información Cultural.* Consultado el 3 de Febrero de 2021, https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=422

ANEXOS

Planos

Plano de la 7a sección, Virreyes – San Juan de los Llanos por Guillermo Hay[1029]



[1029] "Plano de la 7a sección, Virreyes – San Juan de los Llanos". *Mapoteca Orozco y Berra.* Consultado el 26 de diciembre de 2020, https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-pue-m16-v11-0807/

Fotografías Personajes

Vincenzo Lombardo Catti, propietario de la mina la "Aurora" y promotor de los ferrocarriles en Teziutlán [1030]



[1030]Krauze, Enrique. *Caudillos Culturales en la Revolución Mexicana... op. cit*., p. 17.

Lic. Luis Cabrera Lobato, el ideólogo de la Revolución (1876-1954)[1031]



Dr. Alfonso Cabrera Lobato, Gobernador de Puebla (1882-1959)[1032]



[1031]"Luis Cabrera, Secretario de Hacienda, retrato". *Mediateca INAH.* Consultado el 3 de julio de 2020, https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A448494

[1032]Velázquez, Ricardo. *El Congreso Constituyente de 1916-1917… op. cit*., p. 341.

El presidente Venustiano Carranza con un grupo de gobernadores y funcionarios públicos el 12 de Febrero de 1920.



1033

"El Primer Magistrado de la República, don Venustiano Carranza, acompañado de los gobernadores de los Estados y altos funcionarios públicos, después del banquete que le ofrecieron los gobernadores en el Parque Lira; en la fotografía se ve, además del señor Carranza, a los señores generales Federico Montes, Cándido Aguilar, Francisco Figueroa, José T. Santos, Agustín Millán, licenciados Gustavo Espinosa Mireles, Manuel Rueda Magro, gobernador del Distrito Federal; José Natividad Macías, Hilario Medina, **doctor Alfonso Cabrera Lobato**; ingenieros Covarrubias y Cravioto Gallardo, y coronel Alberto Salinas Carranza"[1034]

[1033] El presidente Venustiano Carranza con un grupo de gobernadores y funcionarios públicos el 12 de Febrero de 1920. Entre los que destaca el Doctor Alfonso Cabrera Lobato, gobernador del Estado de Puebla entre 1917-1920, gobernador que eleva a pueblo, suscrito al distrito de San Juan de los Llanos, la estación del Ferrocarril Oriental Mexicano en 1917. (el Dr. Alfonso Cabrera Lobato ocupa la silla número seis, de la primera fila, de izquierda a derecha).
Casasola, Gustavo. *Historia Gráfica de la Revolución Mexicana*. Tomo IV. México, DF: Trillas 1966, p. 126.
[1034] *Ibídem*, p. 126.