

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

FACULTAD DE FILOSOFÍA



LA VIDA DESPUÉS DEL TREN. HISTORIA DE VIDA COTIDIANA

CÁRDENAS S.L.P. (1890-1997)

TESIS

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL

GRADO LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA JORGE CASTILLO RODRÍGUEZ

QUERÉTARO 2021



Universidad Autónoma de Querétaro

Facultad de Filosofía

Licenciatura en historia

“La vida después del tren. Historia de vida cotidiana en Cárdenas S.L.P. (1890-1997)”

Tesis individual

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de Licenciado en Historia

Presenta:

Jorge Castillo Rodriguez

Dirigido por:

M en H. Ana Cecilia Figueroa Velázquez

Mtra. Ana Cecilia Figueroa Velázquez

Presidente

firma

Mtra. Maribel Miro Flaquer

Secretaria

firma

Dr. Jesús Iván Mora Muro

Vocal

firma

Dra. Ilse Mayté Murillo Tenorio

Suplente

firma

Mtra. María Cristina Quintanar Miranda

Suplente

firma

Facultad de Filosofía

Querétaro, Qro

México 2021

Abstract: The objective of this research is to analyze the historical development of the railway industry in the town of Cardenas located in San Luis Potosi. With the purpose of understanding how this economic sector was embedded in the daily life of the population of this town throughout all the 20th century. The above for understanding the impact of provatization of the Mexican railway system in Cárdenas, and how this event persisted in the collective memory of the people from this town.

Key words: Memory, Oral history, Daily life, Cardenas, Rail transport

Resumen: Esta investigación tiene como objeto de análisis el desarrollo histórico de la industria ferrocarrilera en la localidad potosina de Cárdenas, con la finalidad de comprender de qué manera este sector económico se configuró y permeó en la vida cotidiana de sus habitantes durante casi todo el siglo XX. Lo anterior, para posteriormente comprender el impacto que tuvo la privatización el sistema ferroviario mexicano en Cárdenas y como este acontecimiento quedó grabado en la memoria colectiva de los cardenenses.

Palabras clave: Memoria, Historia oral, vida cotidiana, Cárdenas, ferrocarriles.

Dedicatoria

Con mucho amor para mis abuelos Soledad, Natalia, Ricardo y Facundo a quienes vivieron viajando entre vías y vagones, entre el vapor de los trenes y el aullar de las chimeneas. A quienes me compartieron con nostalgia interminables historias sobre los trenes.

Y en memoria de mi querida profesora y primer directora de esta tesis, la Doctora Cecilia Landa Fonseca.

Agradecimientos

Infinitamente a la Universidad Autónoma de Querétaro por permitirme acceder a la educación superior y concluirla, un privilegio muy valioso en este país; a mi facultad y su emblemático campus en el centro histórico que se convirtió durante cuatro años en una extensión de mi hogar.

A todos mis profesores, que buenos o malos, me dieron grandes lecciones, no sólo de aprendizaje académico sino también de vida.

A mis compañeras y amigas, Alethia, Aranza y Rosa, por su inteligencia, confianza, paciencia y apoyo a lo largo de toda la licenciatura.

A mis padres por su apoyo incondicional a lo largo de toda mi formación educativa.

A todos los entrevistados y sus valiosas memorias, que sin ellas no hubiese sido posible llevar a cabo este trabajo, que también les pertenece.

Historia, Memoria y vida cotidiana en Cárdenas San Luis Potosí

Índice

Introducción

Capítulo I.- Cárdenas y su desarrollo histórico

1. Introducción
2. Hacienda de Ciénega de San Nicolás de Cárdenas
3. El ferrocarril como símbolo de una nueva época
 - 3.1.- La necesidad de un ferrocarril en territorio potosino
 - 3.2.- Diligencias y caminos: la a ruta a Tampico
 - 3.3.- Construcción del camino férreo
4. Configuración ferrocarrilera de Cárdenas
 - 4.1. La nueva ciudad
5. Mexicanización de los ferrocarriles
6. Revolución en Cárdenas
7. La época dorada 1934-1960

Ilustraciones I

Capítulo II Sobre el neoliberalismo y las privatizaciones

1. La globalización de la política neoliberal
2. Crisis del Estado corporativista
3. Viraje al neoliberalismo en México
4. Las privatizaciones
5. Proceso de privatización de Ferronales

6. Transición de empresa pública nacional a privada extranjera

7. Contradicciones y críticas a la privatización

8. San Luis Potosí y la privatización

Capítulo III Memorias colectivas

1.- Memoria sobre rieles

2.- Envejecimiento y accidentes de los ferrocarriles en San Luis Potosí

3.- La antesala de la privatización en Cárdenas

4.- Del monopolio público al oligopolio privado en Cárdenas

5.- Conclusiones

Ilustraciones II

Fuentes consultadas

Anexos

Listas de personas entrevistadas

Formulario de preguntas

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema

Tras la crisis financiera de 1982 en México se implementaron cambios estructurales en el país bajo políticas de corte neoliberal, lo anterior se tradujo en la disminución del Estado mexicano y en limitar su papel como rector del desarrollo económico. Una de las principales acciones de este nuevo modelo fue la desincorporación de empresas paraestatales que arrastraban una serie de problemas crónicos, tanto financieros como estructurales, y que eran consideradas poco redituables por los altos costos de los subsidios en tiempos de crisis durante los gobiernos de Miguel de la Madrid, Carlos Salinas y Ernesto Zedillo (1982-2000). Una de estas entidades privatizadas fue la de los Ferrocarriles Nacionales de México. Esta compañía había sido nacionalizada en su totalidad en 1936 por el entonces presidente, el general Lázaro Cárdenas, y era considerada jurídicamente como sector estratégico para el desarrollo económico. Lo anterior se modificó con la reforma al artículo 28 constitucional en 1995 que permitió la participación del sector privado en el sistema ferroviario nacional; tras ello las vías férreas del país fueron seccionadas y concesionadas a particulares extranjeros y nacionales.

En ese contexto y para efectos de esta investigación, nos enfocaremos en un municipio potosino, Cárdenas, que se ubica dentro de la línea ferrocarrilera San Luis Potosí-Tampico. Esta localidad contó con una estación de pasajeros y talleres de reparación de trenes, y debido a la existencia de esta infraestructura, la población tuvo un vínculo muy fuerte con la actividad rielera desde 1890 y durante gran parte del siglo XX. En ese periodo un importante porcentaje de la población se benefició con la presencia de la industria ferroviaria, desde los trabajadores de la subterminal “División Cárdenas” hasta los profesionistas y comerciantes locales. Sin embargo, a lo largo de esos años nunca se desarrolló en dicha población otra industria que no dependieran de los ferrocarriles y diversificara las actividades económicas de la localidad; por lo que tras varias décadas de estancamiento tecnológico y financiero de Ferronales y finalmente su privatización, resultaron ser la estocada final de una prolongada decadencia del sistema ferroviario nacional que afectó profundamente a la vida cotidiana, laboral y económica de los cardenenses, pues la desaparición de la deteriorada industria rielera tuvo como efecto la

liquidación de un considerable número de trabajadores y fue el final del servicio de trenes de pasajeros. Esta acción repercutió fuertemente en la cotidianeidad de Cárdenas ya que sin viajeros que cruzaran la población, la actividad comercial y la oferta de empleo disminuyó y ante ese panorama muchos de los desempleados migraron a otras ciudades.

Hipótesis

Por poco más de un siglo, la vida económica y social en el municipio de Cárdenas se cimentó en torno a la industria ferrocarrilera, lo cual hizo que la población viviera a la par de ella todos los vaivenes que sufrió a lo largo de su vida, tanto en periodos de bonanza como de crisis, y tanto como una empresa privada o pública. En ese contexto, tras una prolongada decadencia del sistema ferroviario nacional y su final privatización, estos hechos resultaron en un duro golpe que trastocó la actividad económica de Cárdenas, de sus fuentes de empleo, la cotidianidad de su población y además supuso el final de una larga tradicional laboral-familiar. Lo anterior generó la pauperización en la mayoría de la población, la desintegración familiar a raíz de la migración a la que orilló a las cabezas de familia, así como la devaluación de la estación Cárdenas tras la reconfiguración férrea.

Objetivos

Para esta investigación el objeto de estudio será la memoria colectiva de los cardenenses en torno a sus vivencias cotidianas con el ferrocarril; por lo que los objetivos de este trabajo serán los siguientes:

Exponer el desarrollo histórico de Cárdenas para comprender su configuración demográfica, social, comercial y cultural en torno a la industria ferroviaria. Lo anterior para vislumbrar como el diseño de esta población como un punto monoprodutivo y con una alta dependencia de este sector de las comunicaciones, a la par de los problemas crónicos de Ferrocarriles Nacionales de México y su posterior privatización, fueron las principales causas que provocaron una profunda crisis económica, laboral y social del municipio.

Indagar y problematizar como la concesión a particulares del sistema ferroviario generó nuevas desigualdades entre los habitantes de Cárdenas pues, por un lado, la privatización trajo consigo mejoras laborales y salariales solo para un pequeño grupo de cardenenses que pudieron integrarse al sector privado ferrocarrilero. Mientras que, en contraparte, para la

mayoría de los trabajadores tuvo repercusiones negativas pues simplemente fueron despedidos y se vieron en la necesidad de migrar a otras partes del país o a los Estados Unidos.

Mostrar cómo la desaparición del servicio de tren de pasajeros por el predominante y exclusivo tráfico de materiales y mercancías provocó la quiebra de negocios como almacenes, restaurantes, hoteles, entre otros. Lo anterior disminuyó la vida comercial en el municipio y empobreció la economía local, lo que agudizó aún más las diferencias sociales.

Evidenciar de la mano de los testimonios recabados y las fotografías los cambios que sufrió una población tradicionalmente vinculada, directa o indirectamente, a un sector laboral que dio empleo a muchas generaciones de cardenenses, trastocando de esta forma su vida cotidiana.

Justificación

Cárdenas surgió como una población moderna a finales del siglo XIX y fincó su desarrollo en torno a una industria clave de los proyectos modernizadores de México durante el Porfiriato y el unipartidismo: el ferrocarril. Este último es un tópico ampliamente analizado por los historiadores en el plano nacional y en temporalidades previas a la década de 1960. Sin embargo, Cárdenas no cuenta con ninguna investigación académica que aborde los efectos de la privatización de los ferrocarriles. Por lo que esta tesis pretende aportar a la historiografía tanto potosina como local, colocando a la memoria colectiva como pieza clave de este trabajo. Pues a través de ella es desde donde se construyeron las fuentes primarias de esta investigación. La memoria de los cardenenses se circunscribe en el perímetro de la pequeña cabecera municipal de Cárdenas que se asoció al acontecer cotidiano en torno al ferrocarril. Es por ello por lo que se considera importante recopilar y difundir los recuerdos de esa memoria a través de los testimonios de aquellos que vivieron la privatización, justo porque conforme vaya aconteciendo la inevitable muerte de estos actores sociales, sus recuerdos podrían desvanecerse con ellos para siempre.

Delimitación

La temporalidad de este trabajo se centra principalmente entre 1994 y 1997, años en los que se ejecutó la modificación al artículo 28 constitucional con la desnacionalización de la

entidad de Ferrocarriles Nacionales, es decir, los primeros años de la privatización. Sin embargo, también se hace un recuento histórico que se remonta desde el virreinato hasta el porfiriato para explicar los orígenes de Cárdenas y entender cuáles fueron las condiciones que propiciaron la conformación de las dinámicas sociales de sus habitantes en torno al ferrocarril, durante el tránsito de una sociedad rural agrícola a una urbana e industrial. Asimismo, se proyecta la madurez y ocaso de la industria ferroviaria nacional en Cárdenas durante el siglo XX, lo anterior para que sea más evidente la comparación entre los distintos periodos abordados.

Metodología

Para este trabajo haré uso de la metodología de la historia oral para observar un proceso histórico nacional, la privatización de Ferrocarriles Nacionales, desde un núcleo pequeño colocándolo como centro de experiencia particular en contraste con las narrativas oficiales y totalizadoras. Para ello haré uso de una serie de testimonios de cardenenses que vivieron los años de la privatización. La historia oral es una herramienta empleada para preservar el conocimiento de los eventos históricos tal como fueron percibidos por los participantes, además de ser fundamental para el análisis de la época contemporánea. Los testimonios “rescatados” fueron contruidos mediante la técnica de la entrevista, en la que el narrador estimula la memoria de los testigos mediante el juego de asociaciones que permiten reconstruir los recuerdos del informante.

Estado de la cuestión

Cárdenas

Para abordar el tema fue necesario reconocer primero la escasez de material bibliográfico sobre el municipio, puesto que los pocos ensayos académicos publicados que tuvieron relación con el tema solo hacen breves menciones del municipio. Asimismo, la historiografía potosina ha centrado sus ojos mayoritariamente en los acontecimientos de la capital del estado y sus centros mineros, esto impacta en la presente investigación al haber pocas fuentes de consulta de las cuales poder abreviar. Tan solo existen unas pocas obras que abordan al municipio de Cárdenas como temática central, las cuales son de difícil

acceso ya que no son publicaciones de editoriales, sino de imprentas con un bajo tiraje y escasas reimpresiones.

Entre las pocas obras que destacan está una monografía escrita por el historiador potosino Rafael Montejano y Aguiñaga en 1972, titulada *Cárdenas, S.L.P., Historia y geografía*. Este trabajo analiza el origen agrícola y posteriormente industrial de la población, asimismo, subraya al municipio como centro ferroviario estratégico del estado entre el puerto de Tampico y la ciudad de San Luis. La temporalidad que abarca es desde las primeras exploraciones en el siglo XVII hasta el año 1957 en que se despidió la última máquina de vapor para introducir las de diésel. Por su parte, el libro del profesor Miguel Ángel Herrera publicado en 1984, *Cárdenas de mis recuerdos*, es una serie de memorias y cronologías, un escrito coloquial donde se narran anécdotas sobre la vida cotidiana en torno al ferrocarril e incluye una colección fotográfica del municipio durante la primera mitad del siglo XX. Esta obra centra su mirada en el desempeño de los ferrocarrileros en las luchas obreras y su participación en las mejoras materiales de la población. Además de hacer hincapié en la tradición laboral rielera en Cárdenas. Otra obra de la misma naturaleza que la anterior es *Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos*, de la autoría del profesor Miguel Ángel Guerrero Almazán; se trata de una antología de crónicas y anécdotas que relatan lo cotidiano del municipio. Estas dos últimas publicaciones mencionadas reúnen una serie de recuerdos y memorias que resultaron fundamentales para la presente investigación, pues a pesar de no tener aparentemente un orden claro ni una motivación “académica” fueron de mucha utilidad pues la narrativa del texto refleja y conserva el tinte oral, así como la sensibilidad social y lingüística de los testimonios.

Finalmente se encuentra la tesis del maestro Ramón Moreno Carlos *El entorno construido a partir de la introducción del ferrocarril central*; se trata de una investigación que realiza un análisis comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas entre los años de 1880 a 1904, a raíz de los cambios en la dinámicas sociales y económicas tras la construcción de la línea San Luis Potosí-Tampico. De igual manera existen algunas tesis del Colegio de San Luis en las que dedican tan solo algunos breves capítulos a Cárdenas, pero en temáticas referentes a la hacienda o los extranjeros, y no sobre el ferrocarril. Entre las pocas que destacan se encuentra la de la investigadora Adriana Corral Bustos: *Una familia*

empresaria a finales del siglo XIX en San Luis Potosí: los Díez Gutiérrez; en uno de sus capítulos, la autora habla de la historia de la hacienda de Cárdenas, donde realiza una descripción cronológica desde su fundación por parte del capitán Luis de Cárdenas hasta cómo dicha finca llegó a ser propiedad de Felipe Barragán, un importante terrateniente potosino. En otra tesis de maestría titulada *Los extranjeros en San Luis Potosí 1929-1932* de Iván Hernández Juárez, el autor dedica uno de sus capítulos para hablar sobre el Subcomité Anti-chino de Cárdenas y sus actividades xenofóbicas y racistas frente a los orientales establecidos en la localidad.

Ferrocarriles en México

Por otro lado, y a diferencia de Cárdenas, los ferrocarriles en México son un tópico con una larga tradición literaria. Para la investigadora Ingrid Ebergenyi se pueden distinguir algunos bloques temáticos o cronológicos que han sido susceptibles de análisis y valoraciones que tienen como resultado una abultada lista de material bibliográfico, de las cuales se harán sólo mención de algunas. En este sentido, el primer apartado se encuentra la literatura relacionada al llamado “desastre ferrocarrilero” que contiene los debates en torno a los pecados originales de Ferrocarriles Mexicanos en cuanto a su diseño como empresa y sus problemas financieros, laborales y estructurales, los cuales fueron crónicos a lo largo de su existencia. De entre las obras que destacan de este primer bloque son: *Causas del desastre económico de los Ferrocarriles Nacionales de México* de 1933, escrito por Alberto Martínez; o el libro de Gustavo Molina Font, *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*, de 1940.

Otra temática relacionada con la industria férrea son los informes publicados por técnicos y especialistas, tanto nacionales como extranjeros, que ilustran aspectos del trabajo ferrocarrilero y su situación durante el periodo posrevolucionario en el contexto de la Segunda Guerra Mundial. En otra línea, y con mucha tradición en este sector laboral, también se encuentran las obras dedicadas específicamente a los trabajadores, en donde los rieleros se dedican a abordar sus posiciones políticas e ideológicas durante los movimientos obreros o sindicales del gremio. Como fue el caso de la obra de Américo González con *Oportunismo. Teoría y práctica del movimiento sindical mexicano según Lombardo Toledano* escrito en 1963, en el que el autor habla sobre algunos asuntos polémicos y

confusos sobre los sucesos del 58-59. También se encuentran los testimonios de otros protagonistas del movimiento rielero como su exlíder Demetrio Vallejo *Las luchas ferrocarrileras que conmovieron a México. Origen, luchas y verdades históricas*, de 1967.

Para Ebergenyi, toda la producción hasta aquí reseñada muestra una trayectoria que comenzó dentro de la literatura política y militante y que propiamente no fue concebida bajo una idea de la historia “más profesional”, en cuanto a sus intereses propiamente académicos con sus metodologías para el uso y abordaje de las fuentes. Por lo que, en cuanto a la realización propiamente de ensayos o investigaciones pensadas desde la labor del historiador para propiamente realizar una reconstrucción histórica destaca la tesis de licenciatura de Emma Yanes, escrita en 1988, *Vida y muerte de Fidelita. Una historia social de la tecnología: FNM 1940-1946*. Esta investigación es un estudio de caso sobre la construcción de una máquina de vapor por rieleros mexicanos en talleres de división, durante la Segunda Guerra Mundial, y en ella hace uso de valiosos testimonios orales de quienes protagonizaron dicho proceso. Asimismo, la tesis de maestría de Arturo Valencia, publicada en 2017, *El descarrilamiento de un sueño Historia de Ferrocarriles Nacionales de México 1919-1949*, es un amplio análisis que retoma algunos de los bloques temáticos desglosados anteriormente para explicar las causas del declive de la empresa FNM, así como todo el drama empresarial de dicha compañía.

Marco Teórico Conceptual

Sobre el uso de la historia oral como herramienta para reconstruir la memoria cardenense

En este apartado se explica el por qué se utiliza la historia oral como instrumento para abordar esta investigación en relación con los efectos de la privatización de Ferronales en Cárdenas. Se mencionan las principales características de esta metodología y cómo será utilizada en esta tesis en relación con las categorías de análisis memoria y vida cotidiana.

La historia oral

Hablar es una acción humana y es en sí misma una manifestación expresiva igual de valiosa que los actos físicos, puesto que las palabras también pueden generar circunstancias y

cambios en el mundo.¹ Sin embargo, históricamente se reservó la memoria oral solo para aquellos personajes considerados “importantes”. En cambio, la metodología de la historia oral hoy busca reformular los acontecimientos a partir de los testimonios y relatos de las personas “comunes”. Si bien ésta no es una técnica nueva puesto que podríamos remitirnos a la antigüedad clásica con Heródoto, supone una aportación innovadora a la luz de la historiografía tradicional que solo se fía del documento escrito.

En la actualidad nuestra sociedad moderna ha situado la oralidad en un segundo plano, pues muchos de los instrumentos de comunicación como la radio, el cine, la televisión o el internet dependen de la materialización de la palabra mediante la escritura, ya sea en un soporte físico o digital. Asimismo, la creación de tecnologías como la grabadora, cámaras de video o los teléfonos móviles han contribuido al auge de la historia oral al ser utilizados como instrumentos de producción de un sinnúmero de materiales audiovisuales que permiten al historiador captar con mayor precisión y detalle los testimonios orales durante el transcurso de las investigaciones.

El interés por recuperar las vivencias de los “sin voz” recae en reconstruir la vida cotidiana, tanto urbana como rural de la “gente común” como los obreros, mujeres, migrantes, minorías sexuales, niños, entre otros;² siendo lo contrario a la historiografía clásica que pone los ojos sobre aquellos que ostentan el poder político, económico o militar. En cambio, la historia oral busca voltear la mirada para observar y revalorizar los testimonios y experiencias particulares de sectores sociales que no han sido tradicionalmente considerados como protagonistas del acontecer contemporáneo, sino como agentes pasivos diluidos entre las masas.

Dentro del mundo académico del historiador existe un sinnúmero de voces que son ignoradas, voces que son difíciles de distinguir debido a que están ubicadas en la periferia, espacios de difícil acceso y lejanas a los centros de poder político y relevancia económica o “cultural”. Y es por ello por lo que no son percibidas fácilmente y desaparecen con la muerte, pues los recuerdos individuales si no son “rescatados” se pierden en la tumba. En

1 Ruth América Sánchez Ríos, “El movimiento urbano popular a través de la historia oral: una mirada a la cotidianidad del Frente Popular Francisco Villa”, Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de México, México, 2007, p. 9.

2 María del Carmen Collado Herrera, “¿Qué es la historia oral?”, en Garay Graciela (coord.), *La historia como micrófono*, México, Instituto Mora, 1999, p.17.

esta investigación el proceso de “escucha” está relacionado con un interés previo y consciente de enfocar voluntariamente la atención en recuperar la memoria histórica de una población ferrocarrilera como es el caso del municipio de Cárdenas, lugar donde crecí y nació mi familia.

Los múltiples recuerdos y relatos recabados durante la investigación convergen en una multiplicidad de historias individuales y dan vida a una historia común, la finalidad no es buscar lo singular de un individuo en concreto, sino que este sea una vía de acceso que permita recrear la realidad y dinámica social, es decir, la vida cotidiana de los cardenenses en torno a su principal industria: los ferrocarriles.

Para este trabajo la historia oral se puede definir sintéticamente como la especialidad dentro de la ciencia histórica que utiliza como fuente principal los testimonios orales para la reconstrucción del pasado. Para el historiador David Mariezkurrena, la historia oral alberga un creciente interés por realizar entrevistas a mujeres y hombres que protagonizaron un momento o hecho relevante en la historia reciente, donde sus anécdotas funcionan como testimonios de “la gente común”, con el objeto de reconstruir la vida cotidiana.³ De tal manera, la cotidianidad se ha estudiado a partir de la revaloración de los testimonios y documentos verbales, prestando una mayor atención a los recuerdos, experiencias y puntos de vista de los testigos y actores del acontecer contemporáneo, con fines de interpretación histórica. Si bien los testimonios no son una representación de toda una sociedad, pues ninguna sociedad es homogénea, sí vislumbran un contexto y un acontecimiento con alcances colectivos parcialmente profundos en términos cualitativos, dando la misma fidelidad que las fuentes escritas o documentos.

De ahí la importancia de recuperar testimonios que abonan a contextualizar una época o acontecimiento, aportando una dimensión humana a la historia. La memoria de los informantes si bien no es infalible, no significa que no pueda ser histórica, puesto que el presente matiza los recuerdos del pasado, así como la selección de los que comparten y ocultan, más o menos inconscientemente. Por ello, no hay fuentes orales “falsas”.

³ David Mariezkurrena, “La historia oral como método de investigación histórica”, en *revista Gerónimo de Uztariz*, Año 21, n. 23, 2008, p.228.

Del testimonio oral al documento escrito

Las sociedades escritas son, por mucho, más jóvenes que las culturas orales, solo basta observar que el documento más antiguo data de aproximadamente 6 mil años, mientras que la presencia del hombre se remonta hasta 50 mil años atrás. Sin embargo, la existencia de la escritura no significó necesariamente la desaparición de la oralidad, puesto que el acceso a la enseñanza de las primeras letras y la lectura estuvo limitado a un pequeño segmento de la población, además, las campañas por la alfabetización de las masas son relativamente recientes. Es por ello que, a pesar de que la oralidad tenga un papel secundario en nuestra vida cotidiana, existen permanencias de la cultura oral en las cuales “la palabra hablada tiene un valor distinto al de la palabra escrita”⁴ puesto que “las expresiones faciales y corporales, los gestos, el lenguaje de las manos, los silencios, todo ello aporta una información adicional en las conversaciones”,⁵ misma que se recoge en el relato construido durante la investigación.

Es en este momento que aparecen las entrevistas como una herramienta de trabajo fundamental de la historia oral. Estas no son conversaciones espontáneas, son una situación artificial en la que el historiador estimula el archivo personal del informante, mismo que resguarda en su cabeza, en lo profundo de la memoria individual.⁶ Para acceder a ella, el investigador debe tener una gran sensibilidad para generar confianza con los entrevistados, así como capacidad de escucha. A pesar de que el historiador tiene previamente preparado un guion con las preguntas temáticas, la entrevista no tiene que ser una rígida secuencia cronológica que inicia en el pasado y termine con la actualidad,⁷ es un vaivén, un baile individual con la memoria que debe fluir en libertad. La flexibilidad de la entrevista resulta fundamental para poder conseguir una mayor información sobre la participación del informante en los hechos distantes en el tiempo. (**Anexo 1**)

Una razón fundamental por la que la entrevista no debe de tener una secuencia rígida, a pesar de no ser una “plática ordinaria”, es debido a que si se insiste en un orden riguroso de preguntas se podría provocar que no se registre la parte fundamental de la

4 Sánchez, *op. cit.*, p. 13.

5 Mariezkurrena, *op. cit.*, p.232.

6 *Ibid.*, p.231.

7 Thad Sitton, *Historia oral. Una guía para profesores (y otras personas)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995, p.58.

evidencia que es cómo el entrevistado percibe el tema, su interpretación de los acontecimientos y sus ideas entorno a las relaciones causales.⁸ Es un ejercicio que, a su vez, el investigador repite, puesto que durante la transcripción de la entrevista, la memoria del historiador también tendrá que seleccionar y reagrupar los recuerdos por temas. Lo anterior tiene como finalidad recrear ordenada y cronológicamente los hechos,⁹ puesto que la coherencia narrativa es una parte fundamental en la construcción de esta investigación.

Asimismo, la selección de los entrevistados resulta fundamental para saber que grado de acercamiento tuvieron los informantes en relación con los hechos a investigar. Durante la elaboración de este trabajo se realizaron un total de 14 entrevistas a habitantes o exhabitantes de Cárdenas que tuvieron un vínculo cercano con la industria ferroviaria, como trabajadores liquidados o jubilados de Ferronales, y en activo que continuaron en ese sector de la mano de las empresas privadas, TFN o Kansas; así como comerciantes y vecinos. (**Anexo II**)

Memoria

Siguiendo en la misma línea de las entrevistas, es importante entender cuál es el papel que juega la memoria durante el proceso de creación de las fuentes orales por parte del investigador. Como ya se había mencionado, cuando se estimulan los recuerdos mediante las preguntas, se busca que el entrevistado indague en su interior todas las vivencias individuales, desde los sentimientos y pensamientos hasta las sensaciones.

Desde el punto de vista de la psicología, la memoria está estrechamente vinculada con el desarrollo personal e interno del sujeto y a las estructuras cognitivas.¹⁰ Eso por el lado del individuo, pero cuando a este término se le da una connotación de carácter social es posible definirla como memoria colectiva. Este término comenzó a ser objeto de estudio dentro de las investigaciones históricas durante las décadas de 1970 y 1980 por miembros de la tercera generación de la Escuela de los Annales, así como de los núcleos de la historiografía británica en sus talleres de historia social,¹¹ ellos fueron los responsables de hacerla transitar hacia nuevos enfoques, intereses y técnicas de investigación

8 Sánchez, *op. cit.*, p.13.

9 Anita Barabtarlo Zedanski, "Investigación acción en la formación del docente universitario; el seminario permanente como un espacio de socialización y producción del conocimiento", en *Acta Sociológica FCPyS-Centro de Estudios Sociológicos, UNAM*, no. 45, ene-abr, 2006, p. 58.

10 Maurice Halbwachs (a), *La memoria colectiva*, España, Pressas Universitarias de Zaragoza, 2004, p. 56.

historiográfica. Así como de identificar a otra clase de actores sociales y de explicar sus mecanismos de interrelación, también se revaloró el papel de la subjetividad y la cotidianeidad en la percepción de las experiencias vivenciales, así como en las formas de significar y relatar el pasado.

La memoria colectiva se caracteriza por ser vivencial, pues solo puede recordarse aquello que una sociedad vivió, es aquí cuando entra la oralidad puesto que los hechos se comunican de manera selectiva y se transmiten de manera continua a otro conjunto de personas con intereses identitarios,¹² como puede ser la familia o la comunidad. Para el caso de esta investigación, lo anterior se puede ubicar en relación con el caso de Cárdenas donde la mayoría de la población tuvo un familiar o amigo que estuvo relacionado con la industria del ferrocarril, ya fuera trabajando o beneficiándose de ella.

Otro elemento más que define la memoria colectiva radica en su pluralidad de relatos, pues esta no tiene pretensiones universales, sino diferentes versiones acerca de un “nosotros” que se originó en el pasado, todo ello operando desde un marco espacial-temporal delimitado desde el presente.¹³ Prueba de ello es que a pesar de que se pueden identificar ciertos patrones que se repiten en los recuerdos como, por ejemplo, aquel de “aquellos tiempos mejores de cuando existía el tren”; a pesar de esto ninguno de los entrevistados rememoró la privatización de Ferronales de forma totalmente similar y desde la misma posición.

Respecto a esto último, la diversidad de relatos se debe a los medios simbólicos que se emplean para recordar y mantener viva la memoria como las tradiciones, los monumentos, los mitos y las efemérides,¹⁴ mismas que varían cualitativamente entre los distintos grupos humanos. En Cárdenas, a pesar del desmantelamiento de su infraestructura ferrocarrilera, existen espacios que rememoran los pobladores hacia tiempos pasados y mantienen una memoria activa como: la estación de trenes, parcialmente abandonada, y las ruinas de los talleres; la máquina de vapor en el jardín principal con la leyenda de “lo que el

11 Maya Aguiluz Ibarguen, Gilda Waldman, *Memorias (in)cógnitas. Contendas en la historia*, México, UNAM, 2007, p. 12.

12 Halbwachs, *op. cit.*, pp. 60 y 81.

13 *Ibid.*, pp. 84-85.

14 Luis Didier Beltrán Rodríguez, “Las voces del terremoto de 1985 en la Ciudad de México: empleo didáctico de la historia oral y la memoria colectiva en los procesos de enseñanza-aprendizaje de la historia dentro de la educación superior” Tesis de maestría, UNAM, 2014, p.74.

tiempo se llevó”; los bustos de Felipe Pescador y el Héroe de Nacozari; un hotel de madera de nombre “La esperanza”, una de las construcciones más antiguas junto a la estación; escuelas con nombres referentes al tren como la primaria “La Ferro” o el jardín de niños “Jesús García”; asimismo su calle principal es interceptada por una vía férrea que cruza al pueblo, por lo que los rieles forman parte de la mancha urbana. Dichos espacios permanecen como símbolos del origen fundacional del municipio, así como referentes de la memoria colectiva para ubicarse en el espacio-tiempo.

Para Maurice Halbwachs los recuerdos son colectivos pues nunca estamos en realidad solos, siempre y a cada momento nos acompañan personas, lugares y pensamientos de otros como consecuencia de nuestra naturaleza social. La memoria es, desde la subjetividad del individuo, aquel lugar en donde se guardan una serie de hechos, imágenes, sonidos, olores y experiencias; en este sentido, la memoria puede ser diversa y compleja. Halbwachs propone que, el primer testigo al que recurrimos cuando buscamos rescatar algún recuerdo es a nosotros mismos; sin embargo, las personas acuden a otros para apoyarse en los recuerdos de los demás y así “nuestra confianza en la exactitud de nuestro recuerdo se hace mayor”.¹⁵ Y por ende la unidad básica para llegar a la memoria colectiva es la memoria individual.

Por otro lado, Gilberto Giménez agrega el término de memoria urbana, que es propia de individuos o grupos que aparecen en los escenarios de la ciudad, que como ya se había apuntado, es individual y colectiva.¹⁶ Este autor considera este tipo de memoria como débil por lo siguiente:

1. (Hay un) proceso general de individualización de la memoria resultante del proceso de individualización social propio del contexto urbano.
2. (Por) la extrema movilidad territorial de la población urbana.
3. (Y por) la constante remodelación o rehabilitación de los espacios físicos, que frecuentemente conlleva a la destrucción de los «lugares de memoria» en los que estaban anclados los recuerdos urbanos.¹⁷

15 Maurice Halbwachs (b), *Memoria colectiva y memoria histórica*, París, PUF, 1968, p.26.

16 Gilberto Giménez, “Memoria, relatos e identidades urbanas”, *revista Versión UNAM*, n.23, 2009, p. 201.

17 *Ídem*.

Finalmente, Halbwachs contempla que la memoria colectiva se distingue de la historia en el sentido que “la historia examina los grupos desde fuera y abarca un periodo bastante largo. Mientras que la memoria colectiva [...] es un grupo visto desde dentro, y durante un periodo que no supera la duración media de la vida humana, que suele ser muy inferior”.¹⁸

Vida cotidiana

Tras haber conseguido las entrevistas y haber entendido el papel que juega la memoria en ella, la serie de recuerdos recabados se ordenó cronológicamente para conseguir una narrativa coherente que permita reconstruir la dinámica social en Cárdenas en torno a la presencia de la industria ferrocarrilera y su impacto en la vida cotidiana de los habitantes. Ello para poder después realizar una comparación que permita observar los cambios que experimentó el municipio tras la privatización del sistema ferroviario nacional.

Por lo anterior resulta pertinente exponer lo que para esta investigación se considera como cotidianidad y qué papel juega en este trabajo en relación con la historia oral y la memoria. La vida cotidiana para efectos prácticos se entenderá como aquello que sucede todos los días en nuestra vida en sociedad: en la calle, en el trabajo o la convivencia en la familia.¹⁹ Una definición útil frente a la ambigüedad anterior podría ser la compleja interrelación entre lo ordinario, la rutina, y lo extraordinario, la transgresión, que caracteriza a la vida cotidiana. Lo que pasa hace referencia a todas las actividades características de la realidad con las que el sujeto se encuentra día con día, lo aparentemente inmutable. Al mismo tiempo, tiene un carácter sorpresivo, extraordinario con lo que podemos encontrar a la vuelta de la esquina, lo disruptivo.²⁰

Para explicar este concepto es necesario considerar que se ha concebido desde diversos puntos de vista. Itzkuauhtli Zamora sintetizó un cuadro con algunas nociones de lo cotidiano, mismas que van desde suponer que se trata de la rutina, el día de trabajo, la experiencia de la vida de cada día, la vida privada, las experiencias y los pensamientos espontáneos e irreflexivos. Agrega que dichas concepciones tienen su origen en el

18 Halbwachs, *op.cit.*, p. 88.

19 Itzkuauhtli Zamora, *La importancia de la vida en los estudios antropológicos*, México, UNAM, 2005, p.129.

20 *Ídem.*

marxismo, la Escuela de los Annales, la fenomenología y la sociología interpretativa. A lo largo de su análisis, Zamora agrega la propuesta de Humberto Giannini y la complementa. De esta manera el concepto de vida cotidiana lo define como:

[...] el conjunto de todas las actividades rutinarias o de transgresión que el sujeto realiza día a día en diferentes esferas de acción, con un nivel propio de comunicación dentro de un contexto histórico y cultural determinado que potencialmente puede tener conflictos internos o externos [con otras comunidades].²¹

Para Agnes Heller la vida cotidiana se trata de un “conjunto de actividades”²² que ayudan a que el individuo pueda reproducirse, y con él, la sociedad donde se inserta. Para que ello ocurra, Zamora supone necesaria la existencia de una rutina que permita la continuidad y una relativa estabilidad de las actividades, pues sin ella sería inútil estudiar algo que cambia de un día para otro y, que, por otro lado, sin la rutina, la cultura no podría existir.

Finalmente, propone que la vida cotidiana permite enlazar los aspectos macro y micro, pues “[esta] es el lugar perfecto en el que se intersectan el individuo y la sociedad. Es aquí donde se realizan las prácticas que permiten la reproducción de las estructuras y donde las estructuras permiten la producción de la práctica”,²³ además que también ayuda a entender los procesos de cambio y de transformación.

Estructura de la tesis

La investigación está dividida en tres grandes apartados. En el primer capítulo se realiza un recuento descriptivo del origen de Cárdenas, previo al establecimiento de las vías férreas, esto para poder realizar un primer contraste de lo que significó para la localidad la llegada del tren, así como del establecimiento de muchas familias en la localidad, mismas que aprovecharon las ventajas que trajeron consigo los caminos de hierro. Lo anterior tiene la finalidad de explicar la configuración de la dinámica social que moldeó la vida cotidiana en Cárdenas y cómo fueron estableciéndose los espacios de reunión, las prácticas sociales, las tradiciones y las costumbres propias.

²¹ *Ibid*, p.134.

²² Renato Tadeu Veroneze, *Ágnes Heller, cotidianidad e individualidad: fundamentos para la conciencia ética y política del ser social*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2015. p. 139.

²³ Zamora, *op.cit.*, p.136.

En el segundo capítulo se aborda, de manera general, el entorno nacional y global que propició la aplicación del modelo neoliberal en México durante las sucesivas crisis económicas de las décadas de 1980 y 1990. Lo anterior para poder explicar los propósitos de la privatización de Ferronales, la reconfiguración de la red ferroviaria nacional y las expectativas de esta política, la cual vino a trastocar la vida cotidiana en Cárdenas.

Y finalmente, en el último capítulo, se exponen las experiencias recuperadas con las entrevistas para observar los efectos de la concesión a particulares del ferrocarril en la vida de los cardenenses. Para poder realizar una comparación entre la dinámica social previa a la privatización, expuesta en el primer capítulo, y observar cómo se trastocó la vida cotidiana y los primeros síntomas con esta política, entre los que se encuentran el aumento drástico del desempleo, la migración hacia otros estados de la República y la marginación del municipio.

Presentación de fuentes

En esta investigación se utilizan como fuentes primarias los testimonios orales de los actores sociales que vivieron la privatización del sistema ferroviario nacional y sus repercusiones en Cárdenas. Para la construcción de estas fuentes, como ya se había mencionado, se empleó la metodología de la historia oral haciendo uso de un guion de preguntas que estimulan la memoria en lo referente al ferrocarril, mismas que son distintas según sea la relación del entrevistado con Ferronales, pues están hechas tanto a los pobladores como comerciantes, vecinos y, por supuesto, a ferrocarrileros en activo de Kansas City (KCSM), así como jubilados o liquidados de Ferrocarriles Nacionales (FNM) que viven o vivieron en el municipio. Asimismo, se utilizan fuentes convencionales como la revista *Ferronales*, periódicos como *Pulso* y *El Sol de San Luis* y documentos oficiales como *El Diario Oficial de la Federación* para conocer lo referente al proceso de privatización, así como declaraciones de miembros del gabinete del presidente Zedillo u opiniones del entonces director de Ferronales.

De igual forma se consultó la biblioteca Rafael Montejano y Aguiñaga de la UASLP con relación al municipio de Cárdenas; así como la revista académica *Mirada ferroviaria* del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Y se hizo uso de obras de académicos especializados en el tema del neoliberalismo en México y

ferrocarriles como: Lorenzo Meyer, Elisa Servín, Ilán Bizberg, Arturo Anguiano, Rolando Cordera, Sandra Kuntz, Paolo Riguzzi, Luz Carregha Lamadrid, Francisco Gorostiza, entre otros.

Asimismo, además de recabar testimonios orales, también se obtuvieron diversas fotografías tanto de colecciones privadas, provenientes de los propios entrevistados, así como de grupos y páginas enfocadas a la difusión del pasado cardenense en redes sociales, principalmente la del Cronista municipal. Para efectos de esta tesis, el uso de las imágenes es un apoyo complementario de la narrativa acerca de la vida cotidiana en Cárdenas y refuerza la memoria compartida de los informantes para contrastar los cambios en la dinámica social en ciertos espacios tras la privatización. Asimismo, se utilizan en algunos casos como fuentes para poder argumentar ciertas ideas que no están presentes en el material bibliográfico consultado, como es el caso de las modificaciones en la fisonomía de Cárdenas.

Capítulo I

I. Introducción

En el primer capítulo se realizará una descripción sobre el desarrollo histórico de Cárdenas desde sus inicios como hacienda en el siglo XVII hasta la década de 1960, años en que ocurre la transición del vapor al diésel como combustible en Ferrocarriles Nacionales de México.

Inicialmente se expondrá cómo estaba constituida la ruta comercial hacia el Golfo de México en el Oriente potosino y la poca relevancia de Cárdenas dentro de él en comparación con otras poblaciones. Posteriormente, se explica cómo fue el establecimiento del camino de hierro y cómo este paraje adquirió importancia en la ruta San Luis-Tampico a finales del siglo XIX y la siguiente centuria. Lo anterior para realizar un análisis comparativo que permita observar los cambios que significaron el establecimiento de la industria ferroviaria, y asimismo ver de qué manera los obreros influyeron en el desarrollo comercial y social en Cárdenas durante gran parte del siglo XX.

En la actualidad este municipio forma parte del estado de San Luis Potosí en la región conocida como Zona Media o Valles Centrales, la cual se ubica entre la Huasteca y el Altiplano potosino. Cárdenas se encuentra a una distancia de la capital del estado de 200 kilómetros y a 254 kilómetros del puerto de Tampico en el Golfo de México; y en la actualidad el municipio limita al norte con Alaquines, en el sur con Rayón, al este con Tamasopo y al oeste con Río Verde.²⁴ Popularmente la localidad es llamada por sus habitantes como Polvosa debido a las tolveneras de tierra provocadas por los fuertes vientos. (Ilustración 1)

2. La hacienda de Ciénega de San Nicolás de Don Luis Cárdenas

A partir de 1592 la comarca de Río Verde fue explorada por españoles provenientes de la ciudad de Santiago de Querétaro con el propósito de poblar con ganado y aprovechar la fertilidad de las tierras, nutridas por los ríos, para su uso agrícola; así como de congregar y

24 Instituto Nacional Estadística Geografía e Informática, *Cárdenas estado de San Luis Potosí, cuaderno estadístico municipal 1994*, México, Gobierno del estado de San Luis Potosí, 1995, p.3.

adoctrinar a los habitantes de la Pamería.²⁵ Para principios del siglo XVII los frailes franciscanos, entre los que se encontraban fray Bautista Mollinedo y fray Juan de Cárdenas, fundaron una serie de parroquias para cristianizar a los pames. Entre los muchos parajes que se crearon destacan: Lagunillas, Valle del Maíz, Valle del Río Verde, Santa Catarina, San José de los Montes Alaquines, Jaumave y Tula. Estas misiones operaron en una zona muy codiciada por los franciscanos de la provincia de Michoacán, el obispado de México y ganaderos de Querétaro;²⁶ pero muy poco controlada a lo largo de toda la administración virreinal debido a la lejanía de las ciudades del centro, así como a su ubicación en un espacio geográfico complicado como lo fue el norte de la Sierra Gorda y el sur del Nuevo Reino de León y de lo que posteriormente se conoció como Nuevo Santander.^{27 28}

Sin embargo, lo anterior no evitó que en este espacio se establecieran distintas haciendas que supieron aprovechar las pingües riquezas de la tierra, además de abastecerse de mano de obra indígena proveniente de las misiones franciscanas.²⁹ Tal como fue el caso de la Ciénega de San Nicolás o de Cárdenas, ubicada al sur de la villa de San José de los Montes Alaquines. Dicha propiedad perteneció al capitán Luis de Cárdenas vecino de Querétaro, primo del evangelizador fray Juan de Cárdenas, y cuyo deslinde de las tierras fue hecho por el virrey Diego Fernández de Córdoba, Marqués de Guadalcázar, en el año 1613.³⁰ El casco de esta hacienda, así como su iglesia y sacristía, se edificaron sobre la parte media de un pequeño lomerío, conformado por las serranías de La Palma y Alaquines, cercana a las vertientes de algunos arroyos. Cárdenas colindó con otras grandes propiedades, al norte con las haciendas de La Angostura y Martínez; al oriente con Tamasopo y Estancota; al sur con esta última y también con la Boquilla, y al poniente nuevamente con Estancota.³¹

25 La pamería es una zona geográfica-cultural ubicada en la zona media de San Luis Potosí y el norte de Querétaro e Hidalgo, en donde habitan poblaciones indígenas de otopames o xí'ói.

26 Inocencio Noyola, "Cárdenas Monografía Municipal", en *Pulso de San Luis Potosí*, 7 de abril de 1997 Sección Actualidad, p. C3.

27 Primo Feliciano Velázquez, *Historia de San Luis Potosí Tomo II, bajo el dominio español*, México, Academia de Historia Potosina, 1982, p. 107.

28 La expansión y control hispánico del Seno Mexicano o Nuevo Santander fue lento y tardío, este se desarrolló a finales del siglo XVIII de la mano del colonizador español José de Escandón

29 Noyola, *op.cit.*. *Ídem*.

30 Feliciano, *op.cit.*. *Ídem*.

31 Adriana Corral Bustos, "Una familia empresaria a finales del siglo XIX en San Luis Potosí: los Díez Gutiérrez", Tesis de maestría en historia, Colegio de San Luis, 2002, pp.44-46.

La población de Cárdenas era de origen diverso, había tanto españoles como castas e indios, mismos que se dedicaron a las labores de siembra de maíz, frijol, chile; y frutos como granadas, higos y duraznos. Asimismo, hubo ganado menor de chivos, cabras y ovejas; y de engorda, como vacas, burros, caballos y novillos.³² A lo largo de los años la hacienda fue conocida indistintamente tanto como Ciénega de San Nicolás o por el apellido de su propietario, siendo este último nombre el que conservó hasta el final de su existencia.

Durante el siglo XVIII la Ciénega de San Nicolás pasó de la familia Cárdenas a otros propietarios³³ hasta llegar a manos del gobernador y arzobispo de Manila, Antonio Rojo del Río y Vieyra, quien la ostentó por pocos años debido a que le fueron decomisadas sus propiedades por órdenes del rey Carlos III. La razón de las confiscaciones fue que el clérigo capituló ante la invasión inglesa de las Filipinas en 1762 y el cabildo de la catedral de Manila le exigió el importe de la plata extraída por los invasores. Sin embargo, en 1788 la testamentaria de Antonio Rojo quedó libre gracias a una Real Cédula y posteriormente algunas propiedades del arzobispo pudieron ser rematadas por su heredero, el Marqués de Villamediana, con ayuda del español Félix María Calleja. Finalmente, la hacienda de Cárdenas fue adquirida por el comerciante y capitán de frontera Felipe Fernández Barragán,³⁴ influyente terrateniente de la provincia de San Luis Potosí y uno de los hombres más ricos de Nueva España.³⁵ A partir de esta compra, Cárdenas perteneció desde finales del siglo XVIII hasta la década de 1920 a los descendientes de Felipe Barragán, mismos que tuvieron enlaces matrimoniales endogámicos con la finalidad de preservar y acrecentar el gran patrimonio heredado.

La familia Barragán tuvo miembros que destacaron por su participación en los acontecimientos del escenario nacional, ya que supieron aprovechar los vaivenes políticos del primer siglo de vida independiente de México con el fin de poder conservar su control económico y militar en el oriente potosino. Lo anterior se debió a la cercanía de los Barragán con gobernantes y militares como José de Escandón, Félix María Calleja, Antonio

32 Feliciano, *op.cit.*, p.653.

33 Luis de Cárdenas pasó su finca a su esposa Antonia Ávila y Mendoza, y ésta a su vez a su hija y después a su nieto en 1693. Y para 1740 era propiedad de Domingo de Apresa Gándara y Moctezuma y él se la vendió al arzobispo de Manila.

34 Corral, *op.cit.*, p.44.

35 José Alfredo Rangel Silva, "Linaje y fortuna en una zona de frontera. Felipe Barragán y su familia, 1713-1810", en *Estudios de historia novohispana*, n. 37, 2006, p.123.

López de Santa Anna y Porfirio Díaz. Entre los ejemplos destacados de este linaje se encuentran: Florencio Barragán, hijo de Felipe Barragán, nombrado diputado para las Cortes de Cádiz; Miguel Barragán, sobrino, quien fungió como presidente de México entre 1835 y 1836 durante la guerra de independencia de Texas. Y los hermanos Pedro y Carlos Díez Gutiérrez López Portillo, bisnietos, quienes tras su participación en la revolución tuxtepecana se turnaron la gubernatura potosina entre 1876 a 1906.³⁶ Este último, Carlos Díez, fue propietario de la hacienda de Cárdenas e intervino de manera decisiva para que el proyecto de la línea férrea hacia Tampico atravesara esta propiedad. (Ilustraciones: 2 a 7).

3. El ferrocarril como símbolo de una nueva época

La aparición de los ferrocarriles durante el siglo XIX significó una revolución tecnológica que modificó el transporte de personas y mercancías, y además fue una de las innovaciones más importantes en la historia del transporte terrestre. La construcción de líneas férreas inició en la década de 1820 en Inglaterra, a la que no tardaron en sucederle otros países europeos como: Francia en 1828; Alemania y Bélgica en 1835; y Rusia en 1837. En el Continente Americano, Estados Unidos y Cuba fueron las primeras naciones en tener máquinas de vapor recorriendo sus territorios.³⁷

Los beneficios de este medio de transporte se tradujeron en la apertura de nuevos caminos hacia países antes separados del comercio mundial y en el aumento de la velocidad y volumen de las comunicaciones terrestres, tanto de individuos como de productos. Por tanto, el ferrocarril se convirtió en un símbolo de una nueva época: el del progreso material que se movía con gran fuerza y velocidad, y mostraba el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.³⁸

Para el caso mexicano hubo varios intentos de establecer ferrocarriles en el territorio nacional, pero debido a la inestabilidad política y financiera tras su independencia de la Corona Española en 1821, no se logró construir un sistema férreo hasta casi finales de la centuria, con la línea México-Veracruz en 1873. Mientras tanto se mantuvo el antiguo sistema de caminos de herradura-carreta heredados del virreinato, mismos que se

36 Enrique Márquez, *San Luis Potosí Textos de su historia*, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1986, p.357.

37 Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López(a), *Caminos de hierro al puerto. Estaciones del ferrocarril central mexicano en el estado de San Luis*, México, COLSAN, 2003, pp.15-16.

38 Eric Hobsbawm, *La era de la Revolución 1789-1848*, España, Crítica, 1997, p.52.

encontraban en muy malas condiciones. Esta situación dificultó el tránsito eficaz de la población y sus productos, además de provocar una escasa comunicación dentro del vasto territorio nacional. La tardía llegada de esta infraestructura hizo que México fuera una de las últimas naciones en entrar a la época del acero, la electricidad, el telégrafo y las finanzas internacionales,³⁹ no solo comparado con los Estados más industrializados del momento, como Inglaterra o Francia; sino también con los países del continente como Estados Unidos, Brasil, Argentina y Chile.⁴⁰

3.1.- La necesidad de un ferrocarril en territorio potosino

Una vez concluida la larga etapa que comprende de la Guerra de Reforma a la Intervención Francesa (1857-1867), y alcanzada una relativa estabilidad política y social, se logró establecer una línea férrea entre la capital y el puerto de Veracruz, misma que se inauguró en enero de 1873. Este hecho significó un gran avance en la comunicación e integración del centro del país con el exterior. Eran los primeros pasos para alcanzar el aclamado progreso social y material que se habían planteado los liberales decimonónicos, exaltando la vinculación con el mercado internacional para consolidar un Estado moderno.⁴¹ Ciudades como Puebla, Tlaxcala, Xalapa, Orizaba y Córdoba se beneficiaron con la llegada del tren ya que representó una reducción del tiempo en el traslado y comunicación de personas, además de que se impulsó el tráfico de mercancías de los mercados regionales. Los periódicos de la época apuntaron tal acontecimiento como un buen augurio para el país:

El año que hoy comienza señala su nacimiento con un hecho solemne de importancia nacional. El estreno del ferrocarril entre México y Veracruz. La primera ciudad y el primer puerto de la República quedan desde hoy a una distancia de pocas horas. Tal aproximación causará novedades y variaciones trascendentales en el comercio y la agricultura. [...] no pasará mucho tiempo, sin que las ciudades principales del centro de la República estrechen sus comunicaciones por medio de las máquinas locomotoras.⁴²

39 Paolo Riguzzi y Sandra Kuntz, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1910)*, México, COLMEX-FNM-UNAM, 1996, p.32.

40 Francisco Meyer, *Del acero de las armas al acero del riel*, México, Gobierno del estado de Querétaro, 2006, p. 99.

41 Erika Pani, *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, México, CIDE-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2010, p.282.

42 Editorial, "El año nuevo" en *La Voz de México, Diario político, religioso científico y literario de la Sociedad Católica*, 1 de enero de 1873, primera plana.

No obstante, las ciudades que “estrecharon sus comunicaciones” y relaciones comerciales por medio de las locomotoras significaron una gran desventaja para aquellas entidades que no contaban con ferrocarril. Lo paradójico de la modernización de los caminos terrestres fue que estos avances tecnológicos generaron nuevas desigualdades para las provincias que carecían de estas innovaciones.⁴³ Un ejemplo de lo anterior fueron los estados de San Luis Potosí y Tamaulipas que tenían caminos de herradura en malas condiciones que entorpecían y atrasaban el tráfico de mercancías e individuos. La capital potosina se había articulado en torno a varias rutas comerciales, una de las más importantes fue la que tenía como destino el Golfo de México, este camino atravesaba la región de Río Verde y la Huasteca para llegar a Tampico, ciudad que desde el segundo tercio del siglo XIX vivía una época de auge y se perfiló como el segundo puerto en importancia después de Veracruz.⁴⁴

El establecimiento de la línea México-Veracruz del Ferrocarril Nacional Mexicano tuvo repercusiones negativas en la vida comercial de San Luis Potosí y Tamaulipas durante la década de 1870. Esta obra provocó la disminución de mercancías provenientes del extranjero con destino a Tampico, pues al no contar con una infraestructura férrea que agilizara su comercio perdió su capacidad de competencia, ya que los mercantes se decidían más por Veracruz, y a su vez provocó un descenso en el traslado de productos con destino a la ciudad de San Luis Potosí.⁴⁵ En respuesta el gobierno potosino buscó solucionar el problema mediante el establecimiento de un camino de hierro que atravesara el estado de Este a Oeste y que conectara con el puerto de Tampico con la finalidad de reactivar el comercio de la región. En 1874 el entonces gobernador Mariano Escobedo afirmó en sus memorias de actos administrativos frente al Congreso Local que:

Un acontecimiento que honra a la República. La inauguración del Ferrocarril Mexicano que justamente saludó con entusiasmo un país que ansía por el establecimiento de esas colosales mejoras, produjo, sin embargo, la inactividad de nuestro comercio, porque desde entonces el tráfico mercantil ha decaído en San Luis, por lo que si una mejora realizada lejos desniveló nuestro comercio, la realización de la mejora en nuestro Estado, volverá a nivelarlo.⁴⁶

43 Rolando Cordera, *Presente y perspectivas, número 7*, México, FCE-CONACULTA-CIDE, 2010. p.250.

44 Juan Fidel Zorrilla y Maribel Miró Flaquer, *Tamaulipas una historia compartida II 1810-1921*, México Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1993, p.151.

45 Márquez, *op. cit.*, p. 82.

46 *Ídem.*

El mensaje fue claro, se buscó solucionar el problema mediante la introducción de infraestructura ferroviaria para reactivar la vida comercial de San Luis Potosí. Sin embargo, la falta de recursos financieros nacionales y estatales, la inexistencia de tecnología, así como una mano de obra especializada, obligó a que el proyecto fuera retrasado durante varios años más.

3.2.- Diligencias y caminos: la ruta a Tampico

Previo a la llegada del tren a San Luis Potosí, y en gran parte de México, los caminos carreteros o de herradura constituían una deficiente infraestructura de comunicaciones, mismas que eran atravesadas por carretas o diligencias, los medios de transporte más utilizados en esa época. Antes de los maquinistas, los arrieros y los cocheros eran quienes se dedicaban a transportar las mercancías en los descuidados y peligrosos caminos de rueda. Los carreteros y muleros constituían un grupo importante dentro de las actividades comerciales en San Luis Potosí, mismos que desaparecieron paulatinamente con la llegada del ferrocarril y fueron reemplazados por garroteros e ingenieros y un amplio abanico de nuevos oficios que trajo consigo el tren. En ese contexto, Cárdenas no se encontraba dentro de la ruta de los caminos de herradura con destino a San Luis Potosí o Tampico, tan solo era una hacienda más del oriente potosino que pertenecía a la cabecera municipal de Alaquines del entonces partido de Hidalgo.⁴⁷

Contrario a la situación de Cárdenas, en ese momento, Río Verde fue una de las poblaciones más relevantes del estado y que sí formaba parte del camino de herradura, por lo que en esta ciudad transitaban mercancías provenientes de Europa y Estados Unidos que entraban por el Golfo de México. Además, dicha ciudad fue sede del poder político regional, inclusive por encima de la capital del estado, ya que era un punto habitado por los principales terratenientes potosinos emparentados entre sí y que ocuparon importantes cargos públicos.⁴⁸

Asimismo, Río Verde fue un punto neurálgico importante en las comunicaciones del estado, ya que de ella partían y cruzaban diligencias con destino a otras poblaciones del

⁴⁷ El estado de San Luis Potosí durante el Porfiriato estaba conformado por trece partidos políticos que, a su vez, se dividían por municipios. La línea ferroviaria Aguascalientes-Tampico atravesó siete de los trece partidos potosinos.

⁴⁸ Luz Carregha Lamadrid (b), “Retos orográficos o cuevas políticas. El trazo de los caminos de hierro”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, n. 23, mayo-agosto, 2014, pp.8-9.

estado como: Ciudad Valles, San Luis Potosí, Guadalcázar o Ciudad del Maíz;⁴⁹ mismas que, a su vez, se conectaban con otros caminos con rumbo a la Ciudad de México, Saltillo, Monterrey, así como a los puertos de Matamoros o Tampico. Respecto a esta última ciudad tamaulipeca, en ella existió una presencia importante de población de origen rioverdense, lo cual habla de las estrechas relaciones comerciales que hubo con los mercantes tampiqueños.⁵⁰

Una de las principales familias rioverdenses fueron los Verástegui, terratenientes azucareros, mismos que consolidaron su poder político y económico en la comarca tras la Guerra de Reforma⁵¹ a través del control de extensas haciendas, ingenios cañeros y compañías de diligencias. Al frente de la Junta de Caminos del estado potosino se encontraba Paulo Verástegui Bustamante, jefe del clan, quien desempeñó un papel importante en la gestión e impulso de un proyecto carretero con destino a Tampico entre las décadas de 1850 y 1870. Empresa que no era la única con ese objetivo, pues otros estados como Querétaro o la misma Ciudad de México también se plantearon la necesidad de crear un camino similar atravesando la Sierra Gorda.⁵² Sin embargo, la inestabilidad política de la República o del Imperio y las guerras dejaron inconcluso el camino, pues los recursos para las comunicaciones frecuentemente eran desviados a gastos militares; por lo que los caminos de herradura se mantuvieron en mal estado hasta la década de 1870.

Tras el triunfo de la Rebelión de Tuxtepec en 1877 llegó a la gubernatura de San Luis Potosí el general Carlos Díez Gutiérrez, misma lucha que llevó a Porfirio Díaz Morí al frente del Ejecutivo federal. Una de las primeras acciones del nuevo gobernador porfirista fue ordenar que se retomaran las obras del camino de herradura hacia Tamaulipas realizando un cambio en el trazo, se dejó de lado a Río Verde dándole preferencia a Ciudad del Maíz,⁵³ ciudad natal de Díez Gutiérrez. Este hecho fue una de las primeras decisiones que aplicó el nuevo gobierno para debilitar a la élite rioverdense y dotar de mayor

49 Tomás Calvillo Unna y Maria Isabel Monroy, *Historia de San Luis*, México, Fondo de Cultura Económica, 2011, p.145.

50 Antonio Escobar Ohmstede, *El siglo XIX en las Huastecas*, México, Colección Huasteca-CIESAS, 2002, p. 293.

51 Luz Carregha Lamadrid (c), *Ahí viene el tren construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*, México, Centauro-CONACULTA, 2014, p. 51.

52 José Luis Páramo Quero, "Camino a Tampico", en *El Heraldo de Navidad*, Patronato de fiestas de Querétaro, diciembre, 2007. p.63.

53 Carregha (b), *op. cit.*, p.10.

importancia en cuanto a las comunicaciones y decisiones políticas a San Luis Potosí. Al mismo tiempo que se concluía el camino carretero, se retomó el proyecto de construir una línea férrea que lograra conectarse de manera eficiente con el puerto de Tampico.

3.3.- Construcción del camino férreo

En la primera administración del general Díaz, la construcción de los ferrocarriles se concesionó a los gobiernos estatales, en este caso San Luis Potosí y Tamaulipas respectivamente. La obra de la vía a Tampico desde San Luis comenzó en 1878 una vez concluido el camino de herradura, mismo que resultó insuficiente puesto que durante la época de lluvias, las cuales eran constantes en la Huasteca, hacían inutilizable la carretera y el comercio se interrumpía.⁵⁴ Además, San Luis Potosí continuó sufriendo la influencia comercial de la vía férrea México-Veracruz, de ahí la urgencia de contar con una línea propia e iniciar con el tendido de rieles. Sin embargo, las concesiones estatales resultaron un fracaso, pues los plazos y tiempos estipulados no se cumplieron debido a las interrupciones por la falta de recursos económicos y la desconfianza de los estados de que tales obras volvieran a ser interrumpidas por conflictos armados.⁵⁵

Tras finalizar el primer gobierno de Díaz y con la sucesión de Manuel González (1880-1884), el país continuó en un ambiente de relativa paz social, pero aún sin los suficientes recursos económicos debido a la escasez de fondos públicos, por ello las concesiones estatales de ferrocarriles fueron traspasadas a compañías privadas extranjeras. Así, el gobierno federal inició la apertura a la inversión extranjera como requisito indispensable para financiar la necesaria modernización de las comunicaciones terrestres.⁵⁶ Esta situación de estabilidad política y financiera continuó tras el regreso de Díaz al frente del Poder Ejecutivo en 1884, cargo que ocupó hasta 1911. En esos años México vivió una rápida expansión de su economía que permitió la construcción de una vasta infraestructura de caminos de hierro en gran parte del territorio nacional que conectó centros mineros, puertos y ciudades del interior y fronteras.

54 Jesús Ortíz, “Impresiones de viaje”, en *El correo de San Luis*, 4 marzo de 1886, primera plana.

55 Carregha (c), op. cit., p.100.

56 Sandra Kuntz, “el porfiriato” en Erik García Velásquez (coord.) *Nueva historia general de México*, México, COLMEX, 2010, p.510.

Finalmente, el Ferrocarril Central Mexicano, compañía de capital estadounidense fundada en Boston en 1880,⁵⁷ fue la empresa que obtuvo la concesión para construir el ferrocarril a Tampico, mismo que se proyectó como un ramal interoceánico que debía conectar los estados del centro-norte del país con las costas del Golfo de México. La ruta que estableció la firma americana partía desde Aguascalientes donde tendría contacto con otra línea férrea que venía desde la Ciudad de México y llegaba hasta Ciudad Juárez. Y, posteriormente, el ramal continuaría de Este a Oeste por San Luis hasta llegar finalmente a Tampico.⁵⁸ (Ilustraciones 8 a 9).

El trazo de la línea férrea propuesto por la compañía atravesó algunas propiedades de hacendados y políticos potosinos, entre ellos las del secretario de Gobernación del presidente González, Carlos Díez Gutiérrez, hermano del gobernador del estado Pedro Díez Gutiérrez, mismos que durante el tendido de vías se turnaron cargos públicos del estado y acumularon una gran fortuna.⁵⁹ Las gestiones de los Díez Gutiérrez lograron que la compañía americana contemplara que la línea férrea cruzara en los bordes de su hacienda de Cárdenas y se excluyera del camino a Río Verde, ello a pesar del interés de esta ciudad por ser parte de la vía hacia el Golfo. Finalmente, la empresa desvió el camino del ferrocarril a Cárdenas y excluyó a Río Verde y Ciudad del Maíz; la justificación que se dio fue que, debido a cuestiones técnicas, esta última población implicaba un trecho más largo entre serranías, pendientes y curvas, mientras que por Cárdenas se podía conducir de manera directa al Golfo de México cruzando por Ciudad Valles.⁶⁰ Eso para el caso de Ciudad del Maíz, mientras que para Río Verde su omisión tuvo mayor peso por la política porfirista de debilitamiento de los poderes regionales contrarios a Díaz, en este caso para desfavorecer a la élite rioverdense.

El ferrocarril además de ser un medio de comunicación y unificación, también fue utilizado como arma política de exclusión, la existencia de las vías férreas resignificó la dinámica en las distancias físicas de las poblaciones, pues produjo el acercamiento e integración de las localidades que se encontraban a lo largo de los rieles y el alejamiento de

57 Carregha (a), op.cit., p.20.

58 *Ibid.*, p.22.

59 Eduardo Cancino López, *Centenario del Ferrocarril San Luis-Tampico*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1990 p.5.

60 Carregha (c), *op. cit.*, p.131.

aquellos lugares que quedaban fuera de ellas.⁶¹ Lo anterior reorganizó el espacio económico nacional y favoreció a ciertas poblaciones en detrimento de otras. Los efectos de esta decisión tuvieron como finalidad fortalecer el estatus de capital a la ciudad de San Luis Potosí al hacerla un punto neurálgico en las comunicaciones del estado, en detrimento de Río Verde, municipio que tardó diez años más en ser comunicado mediante el ferrocarril; y al mismo tiempo beneficiar a partidarios del presidente Porfirio Díaz. Asimismo, para la familia Díez Gutiérrez el cruce del ferrocarril significó un beneficio económico, primero por la venta de terrenos de Cárdenas para el camino de hierro, y segundo por la cercanía a un medio de transporte que impulsó la distribución de los productos agrícolas de dicha hacienda.

Lo anterior no provocó nuevos conflictos armados, las obras avanzaron paulatinamente desde la capital del estado hacia el oriente potosino y en la entidad se vivió un espíritu optimista. La construcción de la anhelada vía férrea ya no se vio interrumpida nunca más por guerras intestinas y la obra significó la llegada del anhelado progreso material a San Luis Potosí:

En la época actual es el ferrocarril la ambición de todos los pueblos y es por esto que el ferrocarril es la esperanza del pueblo potosino. Tras largos años de sacrificio y de esperas, la vía férrea a Tampico, en la cual hemos cifrado nuestras más fundadas esperanzas de engrandecimiento se activa en grande escala. Los contratos celebrados para construir los tramos [...] de aquí (San Luis Potosí) a Cárdenas y de Cárdenas a el Salto, indican que la Compañía está en aptitud de cumplir sus compromisos. [...] Nosotros esperamos tranquilos porque además de la confianza que el Gobierno de la Nación nos inspira, tenemos fe en los sentimientos progresistas de las autoridades locales.⁶²

4.- Configuración ferrocarrilera de Cárdenas

Las porciones fraccionadas y vendidas de la hacienda de Cárdenas a la compañía resultaron en un favorable negocio para los Díez Gutiérrez, ya que fue la compra más cara del *Ferrocarril Central* a un hacendado, ocho mil pesos por 228 000 m².⁶³ Además de que, una vez terminada la vía, esta finca contó con tres estaciones: Canoas, La Labor y Cárdenas,⁶⁴ siendo esta última la más importante y donde se determinó que se construyera una

61 Sandra Kuntz, *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora-COLMEX-ColMich, 1999, p. 124.

62 Jesús Ortíz, “Desengaños y esperanzas”, en *El correo de San Luis*, 6 enero de 1889, p.2.

63 Luz Carregha Lamadrid (d), “Tierra y agua para ferrocarriles en los partidos del Oriente potosino, 1878-1902”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, n.12, septiembre-diciembre, 2010, p.12.

64 Noyola, *op.cit.*, p. 3C.

subterminal, misma que fungió como punto intermedio entre el puerto tamaulipeco y la capital potosina, su función consistió en suministrar a los trenes del aceite, carbón y agua necesarias. Esta edificación con el tiempo originó un nuevo núcleo urbano que se desarrolló y creció en torno a la actividad ferrocarrilera, tomando para sí el nombre de la hacienda: Cárdenas.⁶⁵

La nueva población que se estableció en Cárdenas provenía de otras localidades, debido a que durante la colocación de las vías en los terrenos y alrededores de la hacienda no se emplearon a los trabajadores de esta como podría pensarse. La razón fue que los hacendados potosinos, que cedieron o vendieron parte de sus tierras para la construcción del camino, acordaron con las compañías ferrocarrileras una serie de condiciones como no tener tiendas para proteger las ventas de sus mesones, así como que el restaurante de la estación no podía vender alimentos para llevar. Asimismo, la compañía del ferrocarril no podía contratar durante un periodo de dos años a extrabajadores de las haciendas de la región,⁶⁶ se buscó evitar que los peones se vieran atraídos por los salarios superiores que ofrecían las compañías constructoras y abandonaran el campo.

Estos acuerdos entre hacendados y la compañía atrajeron mano de obra procedente de otras partes del estado como Alaquines, Rayón, Lagunillas y Ciudad del Maíz. Los trabajadores recibieron beneficios por laborar en la colocación de los caminos de hierro, entre las motivaciones con las que se encontraban, estaba la de un salario de entre cuatro o cinco reales diarios, pasaje libre en la vía construida y algunas comodidades dentro de los campamentos.⁶⁷ Asimismo, en la obra participaron extranjeros como norteamericanos o jamaquinos; los primeros en cuestiones de ingeniería y logística, mientras que los segundos para la colocación de vías en los trechos más calurosos con dirección a la Huasteca.⁶⁸

Para el establecimiento de la estación de Cárdenas se realizó un amplio estudio que consideró aspectos económicos, políticos, demográficos y geográficos para aprovechar las condiciones locales, así como cuestiones urbanas como que las vías no deberían entorpecer

65 Carregha (a), *op.cit.*, p.140.

66 Luz Carregha Lamadrid (e), "Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato", en *Mirada ferroviaria revista digital*, n.7, enero-abril, 2009, p.10.

67 *Ídem.*

68 *Ibid.*, p.14.

ningún servicio ferroviario ni público⁶⁹ lo cual no resultó difícil al ser un paraje poco poblado. La estación fue un edificio distribuido a lo largo de la línea férrea que contaba en su interior con oficinas, sala de espera, bodegas, un restaurante, así como andenes de fácil acceso y tránsito para el abordaje de los trenes. Además, compartió varias características de la arquitectura ferroviaria del momento como: funcionalidad, austeridad y durabilidad,⁷⁰ siguiendo los modelos norteamericanos.

La nueva construcción se ubicó en el kilómetro 414.1 de la línea a Tampico y a sus costados se tendió un patio de vías en eje Oriente-Poniente con trayectoria ligeramente curva. A los laterales se crearon dos zonas que se dedicaron a diferentes actividades: al sur se encontraban los talleres y áreas técnicas; y al norte, de lado de la estación, el hospital ferrocarrilero y la zona habitacional.⁷¹ De esta última la “Colonia americana” fue un fraccionamiento donde habitaron los ingenieros y técnicos del *Central Mexicano*. Esta nueva ciudad en torno a la subterminal imitó el modelo urbano norteamericano, sus calles se delinearon a modo de parrilla con amplias avenidas, la arquitectura de las casas, talleres y oficinas que se construyeron reprodujeron el estilo estadounidense con construcciones de plantas rectangulares hechas de madera y con techos de dos aguas que se instalaban al centro de los lotes sin tener colindancia con otras construcciones.⁷² Por otro lado, la población mexicana se estableció en el Barrio de Rasconcito, fundado también en terrenos de la hacienda,⁷³ aquí las viviendas construidas continuaron con la tradición arquitectónica de casas continuas unas de otras y fabricadas con gruesos muros de ladrillo, adobe y caliche.

La instalación de estaciones de tren significó la aparición de un nuevo modelo de espacio urbano en México, el cual se caracterizó por tener centros de reunión y congregar a variados grupos sociales, además de ser zonas con una intensa vida comercial.⁷⁴ En consecuencia, estos edificios se convirtieron en referentes dentro de las poblaciones al igual que las plazas, templos o mercados, y en algunos casos estas fueron el origen de nuevas ciudades como por ejemplo Cárdenas, donde su estación impactó en el paisaje natural y la

69 Carregha (a), *op.cit.*, p.78.

70 *Ídem*.

71 *Ibid.*, p. 140.

72 *Ibid.*, p. 142.

73 Miguel Ángel Herrera Bravo, *Cárdenas de mis recuerdos*, San Luis Potosí, sin editorial, 1984, p. 95.

74 Carregha (a), *op. cit.*, p. 77.

traza urbana de naciente la población, además de constituirse como un elemento significativo y de identidad.⁷⁵ (Ilustraciones: 10 a 19). Asimismo, estas construcciones podían ser sedes administrativas de las divisiones, las cuales se integraban por distritos y estas, a su vez, por secciones; estas tenían la función de vigilar el mantenimiento y funcionamiento de tramos específicos de las líneas,⁷⁶ como fue el caso de la División Cárdenas.

Finalmente, en 1890, tras doce años de obras el ramal interoceánico fue concluido y se realizaron una serie de festejos en la ciudad de San Luis Potosí y en el puerto de Tampico, siendo esta última población donde estuvo presente el general Díaz. El tren inaugural partió desde el puerto y llegó a Cárdenas la madrugada del 17 de abril de ese mismo año,⁷⁷ para continuar su camino hacia la capital de estado. Una vez concluido el tendido de las vías y con las máquinas funcionando ya no se necesitó la misma cantidad de mano de obra por lo que muchos de los trabajadores volvieron a sus lugares de origen. Por otro lado, hubo quienes se establecieron en Cárdenas y se integraron a la plantilla laboral de la compañía del *Ferrocarril Central* para el funcionamiento de los trenes en múltiples tareas, ya fuera dentro de la estación o en los talleres de la subterminal. Otros tantos se dedicaron a la reparación y mantenimiento de los caminos, actividades de carácter itinerante por lo que no vivían propiamente en Cárdenas sino a lo largo de sus vías, esto generó un nuevo tipo de dinámica laboral en el que los trabajadores y sus familias se trasladaban en sus casas-vagones por los caminos de hierro.⁷⁸

Tanto los trabajadores que participaron en la construcción como en el funcionamiento de la recién creada infraestructura ferrocarrilera formaron parte de una creciente clase social en México: los obreros. Estos fueron un grupo de carácter medio-popular que desempeñaron sus actividades laborales en el ámbito industrial y urbano.⁷⁹ Dentro de la industria ferroviaria existió una gran diversidad de obreros que se articularon

75 Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López (f), *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, COLSAN-FONCA, 1999, p.72.

76 *Ibid.*, p.71.

77 Herrera, *op.cit.*, p.95.

78 Carregha (e), *op. cit.*, p.13.

79 Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 2010, p.44.

en torno a tres grandes columnas, que varió según la empresa, pero de manera general contaban con las que se mencionan a continuación.

La primera correspondió al Departamento de Vía y Edificios, que aglutinaba a aquellos trabajadores que se encargaban de labores de mantenimiento y conservación de las vías y edificios que se encontraran en ella como puentes y estaciones. En esta área trabajaron peones de vía, ingenieros residentes, reparadores, carpinteros, bomberos, guardavías, motoristas y mayordomos de vía.⁸⁰ El segundo grupo, a cargo de la Superintendencia de Transportes, se hacía cargo del manejo y operación de los trenes y en ella laboraban maquinistas, fogoneros, conductores, garroteros, trabajadores de patio, lampareros, telegrafistas, boleteros, jefes de estación, agentes, despachadores de trenes y oficinistas. Y, finalmente, estaban los trabajadores del Departamento de Equipo, Fuerza Motriz y Arrastre, que se encargaban de la reparación y mantenimiento de los coches y carros, y del equipo de arrastre y locomotoras. En este grupo había: ayudante auxiliar, maestro mecánico, mecánicos electricistas, forjadores, obreros, carpinteros, caldereros, paileros, empacadores, pintores, soldadores, inspectores de coches y carros, fundidores, modelistas y herreros.⁸¹ Estos nuevos oficios que trajo consigo el ferrocarril formaron parte de la división local, además hicieron de Cárdenas un núcleo urbano predominantemente obrero, y con esto se desplazó a la agricultura como principal actividad económica a pesar de lo beneficiada que resultó la hacienda con la vía a Tampico. (Ilustraciones: 20 a 22).

4.1.- La nueva ciudad

En el plano económico, Cárdenas por primera vez tuvo contacto directo con la ciudad de San Luis Potosí y el puerto de Tampico y con ello se conectó con el naciente mercado nacional, mismo que se abrió hacia el extranjero con exportaciones de productos como: ganado, algodón y minerales. También, esta nueva población se articuló en torno a una ruta comercial que conectó minas, haciendas y fábricas de los estados de Aguascalientes, Zacatecas, San Luis Potosí y Tamaulipas que, a su vez, tuvieron contacto con otros puertos internacionales como Perth Amboy en New Jersey, donde se recibía la plata de los mineros

80 Patricio Juárez Lucas, "Trabajo y trabajadores ferroviarios" en *Mirada ferroviaria revista digital*, n. 14, mayo-agosto 2011, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, p.15.

81 *Ibid.*, p.16.

Guggenheim.⁸² Sin embargo, Cárdenas no desarrolló una industria alterna al ferrocarril que, a su vez, se beneficiara del tránsito de los productos por lo que su vida comercial giró siempre en torno a los caminos de hierro.

Entre los beneficios que propició el ferrocarril se encuentra el establecimiento de personas de diversos orígenes en Cárdenas, si bien la población mexicana fue el grueso demográfico que nutrió a la ciudad, principalmente de poblaciones como Ciudad del Maíz, Rayón, Cerritos, Matehuala, etc., (Ilustraciones 23 a 24); también hubo otros pobladores de origen extranjero que se vieron favorecidas por la política de migración promovida durante el Porfiriato y tras la Revolución, en el contexto de los conflictos europeos, para establecerse en Cárdenas. Los inmigrantes entraban por el Golfo de México y utilizaban la línea férrea procedente de Tampico,⁸³ Cárdenas al ubicarse al centro de la vía desempeñó un punto estratégico, ya que los extranjeros tenían que cruzar forzosamente por ahí si querían introducirse a territorio mexicano ya fuera para quedarse en el país o llegar a Estados Unidos.

En ese tiempo llegaron personas del mundo a hacer comercio [...] se desembarcó en Tampico y se llegó hasta Cárdenas, [...] venían en busca de la oportunidad de hacer negocios, llegó la noticia de una nación (México) en crecimiento con mucho petróleo y ferrocarril.⁸⁴

Durante los primeros años del funcionamiento del tren Aguascalientes-Tampico hasta mediados de 1914 hubo una importante presencia de norteamericanos en Cárdenas, algunos de ellos eran viajeros fascinados por el país como el fotógrafo William-Herny Jackson o el botánico Cyrus Guernsey Pringle; mismo que detalló en su diario el paisaje por el que cruzaban las vías del tren, así como de las otras estaciones ubicadas en la hacienda de Cárdenas:

Más allá de Cárdenas [...] y sus onduladas y hermosas colinas, en las que aparecen los campos de maíz en otoño, ¡qué cambios de paisajes! Dejaremos que el tren siga su camino para serpentear en curvas desconcertantes entre estas colinas y las curiosas protuberancias de piedra caliza debajo de ellos, donde los estratos se ponen de punta, y nosotros mismos caminaremos por el sendero hasta Las Canoas [...] para poder pasar

82 Márquez, *op. cit.*, p.363.

83 Mónica Vianney Ramírez Rodríguez, "Inmigrantes del Medio Oriente en San Luis Potosí. Primeras tres décadas del siglo XX", Tesis de maestría, El Colegio de San Luis, 2010. p. 89.

84 Miguel Ángel Guerrero Almazán, *Cárdenas S.L.P. y sus ayuntamientos primera parte*, San Luis Potosí, Cruz Roja, 2004 p. 183.

por La Labor, un pueblo de las más atractivo con casas pintorescas, con techo de palma o de yuca.⁸⁵

Asimismo, otros tantos estadounidenses residían en Cárdenas principalmente porque ocupaban puestos de medio y alto rango dentro de la compañía del *Central Mexicano* debido a la falta de trabajadores mexicanos especializados para desempeñar cargos de alta capacitación técnica en el ferrocarril, además de que el inglés era utilizado como idioma técnico y laboral. Esta población extranjera, no estuvo exenta de desencuentros con los obreros cardenenses de origen mexicano, los conflictos entre ellos motivaron la creación de organizaciones gremiales, como Hermanos Caldereros o la Unión de Forjadores en 1906,⁸⁶ para defender sus derechos laborales frente a los abusos de los directivos americanos. Entre los eventos más tensos de las dos primeras décadas del siglo XX destacaron dos: primero, los ocurridos en julio de 1907 en el que unos trabajadores “gringos” en estado de ebriedad amarraron a la cola de un perro la bandera mexicana y lo hicieron correr por los patios del ferrocarril lo que provocó la indignación de la población mexicana⁸⁷ y escaló al escándalo nacional. Y segundo, durante la Intervención Estadounidense de 1914, cuando los trabajadores norteamericanos tuvieron que abandonar las instalaciones ferrocarrileras para salir rumbo a Tampico y abandonar el país⁸⁸ debido a las tensiones internacionales y el sentimiento popular antiextranjero de esos años.

Otro grupo importante fueron los orientales, población que se estableció principalmente en la capital potosina, ciudad con la mayor presencia de extranjeros asiáticos en la entidad, seguida por Cárdenas.⁸⁹ En su mayoría eran libaneses, árabes y sirios, que se dedicaron a la vida comercial y que no estuvieron exentos de abusos, como el caso del sirio José Pechir, quien durante los años de la Revolución fue despojado de sus bienes por las tropas cedillistas.⁹⁰ Igualmente hubo chinos, solo que su presencia en comparación con otros extranjeros, no fue bien vista y se construyó un imaginario racial cargado de prejuicios como adictos o ladrones de empleo.⁹¹ Y finalmente, en menor medida

85 Hugo Alberto Castillo Gómez, “Flora vascular, vegetación y plantas útiles del cañón del Espinazo del diablo, San Luis Potosí, México” Tesis de maestría, UASLP, 2015 p.16.

86 Herrera. *op. cit.*, p.97.

87 *Ídem.*

88 *Ídem.*

89 *Ibid.*, p. 90.

90 *Ibid.*, p. 99.

91 Saul Iván Hernández, “Los extranjeros en San Luis Potosí 1929-1932” Tesis de Maestría, El Colegio de San Luis, 2012, pp.31-32.

hubo presencia europea, la más destacada fue la del alemán Dr. Phil Emilio Böse⁹² quien, de la mano de la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, escribió en 1906 un boletín para el Instituto Geológico Mexicano donde hace mención de su paso por Cárdenas, además de realizar un estudio sobre los fósiles de la zona.^{93 94}

Lo anterior demuestra un gran cambio de lo que era Cárdenas, de cómo pasó de ser una hacienda un tanto aislada y una zona agrícola no tan importante en comparación con las demás fincas del oriente potosino durante todo el virreinato y gran parte del siglo XIX; a dar un gran salto al convertirse en pocos años en un punto estratégico de las comunicaciones del país hacia el Golfo de México, además de que acrecentó rápidamente su población y actividad económica gracias a que se estableció una importante vía férrea. A partir de ese momento, el ferrocarril en Cárdenas se convirtió en la principal industria de la ciudad en la que fincó su desarrollo durante gran parte del siglo XX.

5.- Mexicanización de los ferrocarriles

El periodo en el que se estableció la línea férrea que cruzó Cárdenas fue el Porfiriato, tiempo que se encuentra inmerso en el contexto de la expansión económica que vivió América Latina entre las décadas de 1880 a 1910, ciclo que se caracterizó por el auge de las exportaciones y la afluencia masiva de inversiones extranjera.⁹⁵ En esos años México buscó, mediante la construcción del ferrocarril, enlazar y unificar el mercado interno nacional y con esto llevar a cabo la anhelada industrialización y modernización del país. Todo ello financiado por los capitales e intereses extranjeros para promover el crecimiento y progreso económico, y afianzar la paz social.⁹⁶

Para la década de 1900 México contaba con una amplia red ferroviaria entre las que destacaron algunas rutas que partían de la Ciudad de México hacia Veracruz, Ciudad Juárez o Laredo, estas dos últimas eran troncales que conectaban la frontera con Estados Unidos con las ciudades como Querétaro, Irapuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas,

92 Evelyn Olvera, "Abundan arrecifes en la Zona Media, Cárdenas tuvo arrecifes", en *Pulso de San Luis Potosí*, 1 de junio de 2008, p 7.

93 La obra se tituló *Fauna de moluscos del Senoniano de Cárdenas, San Luis Potosí*.

94 Las exploraciones que se desarrollaron en esta región tenían como finalidad encontrar combustibles fósiles, petróleo principalmente, como ocurrió en la localidad potosina de Ébano a principios del siglo XX.

95 Ciro Cardoso, *México siglo XIX 1821-1910. Historia económica y de las estructura social*, México, Editorial Nueva Imagen, 1992, p.267.

96 *Ibid.*, p.269.

Chihuahua y estas, a su vez, con otras poblaciones como fue el caso de Cárdenas. En esos años el gobierno mexicano intentó disminuir el papel del capital extranjero y controlarlo con el fin de poder proteger los intereses nacionales contra amenazas extranjeras; principalmente frente a los norteamericanos, razón por la que hubo intentos por equilibrar las inversiones estadounidenses con mayor participación de capital inglés o francés. Asimismo, se buscó estimular a los inversionistas nacionales a que participaran en la formación de capital y de creación de tecnologías lo que permitiría que los empresarios mexicanos pudieran desarrollarse y estar protegidos.⁹⁷

Con lo anterior, entre 1903 y 1908 el Estado comenzó la mexicanización de algunas líneas del ferrocarril al convertirse en el accionista mayoritario de los tramos más importantes del país por medio de una sola gran empresa: Ferrocarriles Nacionales de México.⁹⁸ Esta acción dio al gobierno el 51% de las acciones ordinarias a cambio de la garantía de pago de la deuda hipotecaria. Entre los propósitos de la compra se encontró el prevenir la consolidación de los ferrocarriles en manos del capital americano, mismos que ejercían un poder casi monopolístico del transporte lo cual resultaba contrario a los principios del interés nacional. Con esta acción el gobierno buscó expandir, consolidar y unificar el sistema ferroviario en manos del capital mexicano.

Sin embargo, resultaron insuficientes las acciones del gobierno federal para proteger a los empresarios mexicanos del capital extranjero. Para el caso potosino, en esos años, se vivían los efectos de una sequía, la epidemia del tifo y una enorme deuda del estado que se contrajo durante las administraciones de los hermanos Díez Gutiérrez. La crisis financiera de 1907 afectó los intereses de la élite potosina, asimismo existía descontento entre la población por la inmovilidad política y el predominio del capital extranjero en muchas áreas económicas del estado como la minería y los ferrocarriles. Lo anterior fue motivo para que algunos empresarios locales como Camilo Arriaga o Pedro Barrenechea simpatizaran con el movimiento democrático de Francisco I. Madero⁹⁹ y apoyaran a la Revolución que quitó al presidente Díaz del poder, sin embargo, la situación económica y

97 Gerard Theisen, "La mexicanización de la industria en la época de Porfirio Díaz" en *COLMEX, Foro internacional*, México, 1972 p. 497.

98 Pablo Riguzzi "Un ciclo de vida del transporte ferroviario en México", I Congreso de Historia Ferroviaria-150 años de ferrocarril en España, Alicante, 1998 p.19.

99 Márquez, *op. cit.*, pp. 363-369.

social no mejoró en los siguientes años. Fue a partir de 1911 que surgieron los primeros brotes revolucionarios del estado entre los que destacaron los hermanos Cedillo, mismos que se rebelaron contra los sucesivos gobiernos revolucionarios, lo que creó un ambiente de inestabilidad e inseguridad en los caminos de la entidad.

6.- Revolución en Cárdenas

Entre 1911 y 1918 Cárdenas sufrió los vaivenes de la Revolución y con ello se terminó con un periodo de paz y prosperidad comercial. Los primeros efectos de la guerra se reflejaron en el flujo constante de convoyes militares y una drástica disminución del tráfico de trenes de pasajeros y mercancías. Esto fue provocado al mismo tiempo por la destrucción de las vías férreas a lo largo del estado por parte de los distintos ejércitos, ya fueran por facciones revolucionarias o tropas federales. El desmantelamiento estuvo muchas veces motivado con el fin de entorpecer la conducción de tropas, armamento y municiones,¹⁰⁰ así como mantener incomunicada a las poblaciones enemigas.

En ese contexto Cárdenas quedó atrapada dentro del área de control cedillista junto con otras localidades vecinas como Cerritos, Ciudad del Maíz, Río Verde y Alaquines; dicha facción cambiaba de bando habitualmente y así se inició un ir y venir de toma de plazas a lo largo de la ruta San Luis Potosí-Tampico. Asimismo, la lucha armada alteró de manera fundamental las labores en las distintas haciendas como fue el caso cardenense, donde se abandonaron tanto la actividad agrícola como la ganadera, lo que dejó a estas semimuertas.¹⁰¹ Ello desencadenó un aumento en los precios de los alimentos como la carne, misma que llegó a tener un valor superior de venta en Cárdenas comparado con los precios de otras ciudades. Al mismo tiempo las comunicaciones quedaron en algunos tramos cortadas por la inseguridad de los caminos de tierra y de las vías férreas, que solo podía llegar a ciertos puntos;¹⁰² las labores cotidianas se paralizaron y se vivió un ambiente de desconfianza y hambre en Cárdenas. El episodio más violento fue la toma de la ciudad en mayo de 1917 durante los enfrentamientos entre carrancistas y villistas.¹⁰³

100 Eugenio Núñez Martínez, *La revolución en San Luis Potosí (1900-1917)*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1964, p.40.

101 Victoria Lerner, "La zozobra de los hacendados de algunos del oriente potosino (1910-1920)", en *Historia Mexicana*, vol. XXXVI, 1986, p.336.

102 *Ibid.*, p.338.

103 Herrera, *op.cit.* pp.35-36.

El ataque procedió de las fuerzas del general Saturnino Cedillo, las cuales iniciaron el fuego contra las tropas del carrancista Fidel Garza. Durante el combate los hombres de Garza se vieron en desventaja numérica, razón por la que la defensa de la plaza fracasó. La lucha se extendió entre la población y se inició el saqueo de los comercios y casas en donde civiles murieron a causa de la rapiña.¹⁰⁴ Se causaron severos daños en las instalaciones férreas de la División Cárdenas, se quemó parte de los talleres como los tanques de chapopote y hubo intentos de incendiar la estación de pasajeros. (Ilustraciones 25 y 26).

Tras este episodio Cárdenas se convirtió en un ejemplo de los costos sociales y económicos de la guerra, la ciudad quedó parcialmente destruida, así como su principal industria. Posteriormente, la localidad pudo recuperarse con el transcurrir de los años, sin embargo, la ruina y las fallas del sistema ferroviario nacional se reflejaron a nivel local. La década de 1920 se caracterizó por la falta de crecimiento en aspectos físicos, tecnológicos, productivos y operacionales por la destrucción de la infraestructura. Al mismo tiempo, los trenes sufrieron un decremento sustancial como medio de transporte y su importancia dentro de las comunicaciones comenzó a competir con la naciente industria del automóvil y las carreteras, lo que con los años llevó al deterioro acelerado de la red ferroviaria, y a la preferencia por el autotransporte.¹⁰⁵

Sin embargo, el mayor daño que recibió la industria ferroviaria fue la desarticulación de su funcionamiento como empresa y de su red como sistema. El deterioro inmaterial dejó una huella más sustancial que la destrucción física: la desaparición de los cuadros directivos y las jerarquías, la fragmentación de las normas de operación y la supeditación absoluta de las empresas a criterios políticos.¹⁰⁶ Lo anterior conformó un círculo vicioso dentro de Ferrocarriles Nacionales que permaneció bajo el control del Estado hasta 1925 y sucesivamente no logró reconstituirse como unidad empresarial, sino que osciló entre la naturaleza de empresa privada y la de dependencia gubernamental.¹⁰⁷

104 *Ídem.*

105 Ilse Álvarez y Paolo Riguzzi, "Las transformaciones del mercado de automóviles en México, 1925-1934: comercio, inversión extranjera y localización industrial", en Jornadas de Historia Económica de la AMHE, El Colegio Mexiquense, 2013, p.10.

106 *Ibid*, p.19.

107 *Ídem.*

Al mismo tiempo surgió una mayor madurez en la organización entre los obreros que buscaron mejores condiciones laborales o sociales a través de uniones o sindicatos para promover cambios políticos. Un ejemplo de lo anterior fue que entre 1919 y 1920 algunos cardenenses motivados por los ferrocarrileros se plantearon seriamente la necesidad de fundar un nuevo municipio con cabecera en la ciudad de Cárdenas y separarse administrativamente de Alaquines. Uno de los objetivos que impulsaron esta decisión fue el de formar un gobierno local que resolviera los problemas de la propiedad y los servicios, ya que, desde los orígenes de la población, la empresa ferrocarrilera y la hacienda eran dueños en gran medida de la tierra y los recursos de la ciudad. Y a pesar de que existían pequeñas propiedades que habían sido fraccionadas y vendidas a particulares, las posesiones de la hacienda se expandían a espacios colindantes, que dada su naturaleza debían ser considerados públicos, como por ejemplo el agua o las calles.¹⁰⁸ Lo anterior ocasionó que no se pudieran hacer modificaciones en el entorno sin permiso y esto daba pie a abusos e intimidaciones hacia los habitantes por parte de los hacendados o la empresa. A su vez, estas limitaciones no permitían un libre el acceso al agua y la electricidad, así como realizar un ordenamiento urbano de los principales núcleos poblacionales: el casco de la hacienda y la estación-talleres del ferrocarril; ello causado por el aumento demográfico y la anarquía urbana que se debió a los refugiados de guerra que llegaron a Cárdenas huyendo de la lucha revolucionaria.¹⁰⁹

Por lo que miembros de la administración local, ferrocarrileros y campesinos aprovecharon el espíritu municipalista y agrarista de la lucha armada para poder fundar un municipio libre y ejidos. Finalmente, gracias a las gestiones de Alfredo Armería, primer presidente municipal y ferrocarrilero, y con el apoyo del gobernador potosino Rafael Nieto y de la legislatura local, en noviembre de 1920 se fundó el Municipio Libre de Cárdenas.¹¹⁰ Posteriormente, se expidió una resolución que buscó ordenar el desarrollo urbano y la propiedad, en ella se resolvió la dotación del fondo legal para la constitución y delimitación del nuevo municipio mediante la expropiación de 450 hectáreas, y los recursos existentes en ellas de la hacienda de Cárdenas, así como la dotación de tierras a los campesinos y la

108 Guerrero, *op. it.*, p.99.

109 Rafael Montejano y Aguiñaga, "Cárdenas S.L.P. Historia y geografía", en Academia de historia potosina, vol. IV, n.4, abril-junio 1973, p. 362.

110 Guerrero, *op.cit*, p. 53.

creación de comunidades ejidales¹¹¹ con la finalidad de reactivar las actividades agrícolas, mismas que habían sido abandonadas durante la guerra.¹¹² (Ilustraciones 27 a 30).

Una vez constituido el recién fundado municipio libre de Cárdenas las sucesivas administraciones del ayuntamiento se enfrentaron durante las siguientes años a grandes dificultades como la baja captación de recursos para el financiamiento de obras públicas. Puesto que el erario local se nutría pobremente de las rentas del cementerio, rastro y del mercado, así como del impuesto predial, sin embargo, el dinero resultante de estas recaudaciones fue muchas veces insuficiente para el ordenamiento urbano y la construcción de infraestructura. Por lo que el gobierno local también financiaba los distintos proyectos de mano de las donaciones o ayudas de vecinos,¹¹³ principalmente del gremio rielero, así como de los comerciantes, ya fuera para colocación de nomenclaturas, recolección de basura o embellecimiento de jardines y plazas. Otro reto al que se enfrentó el municipio, relacionado con el anterior, fueron los constantes conflictos con la empresa de Ferrocarriles, ya que la ciudad dependía en gran medida de sus instalaciones en aspectos como caminos y servicios de luz y agua. Mismos que a la empresa no les gustaba compartir con el ayuntamiento, por lo que muchas veces para el uso de calles, pozos o del drenaje en beneficio de la población el municipio pedía ayuda al gobierno estatal y federal para que interviniera en la resolución de estos conflictos y que dicha infraestructura no fuera de uso exclusivo de la empresa¹¹⁴ lo que terminó en la expropiación de terrenos de la empresa del Ferrocarril o el uso compartido mediante acuerdos.

Pese a las dificultades que se enfrentó Cárdenas tras la Revolución y la constitución de este como un municipio libre, este hecho fue muestra de un mayor grado de madurez y conciencia política de los cardenenses motivados por los rieleros, ello a pesar de que durante la lucha armada se afectó profundamente a la prosperidad y tranquilidad con la que Cárdenas se había desarrollado desde finales del siglo XIX. A partir de ese momento, la población ancló definitivamente su desarrollo a los trenes, a la par de la reconstrucción nacional emanada por los gobiernos revolucionarios, y pudo aprovechar para sí tres de los

111 *Ibid*, pp.100-101.

112 De este periodo destaca el ejido de “La Labor” y “Canoas” y la Colonia Agrícola “El Naranjo”, esta última fue fundada por Saturnino Cedillo.

113 Guerrero op. cit., pp. 52-65.

114 *Ídem*.

beneficios políticos que dejó la lucha armada: la creación de un municipio libre para administrar y ordenar a la creciente localidad después de la guerra, la formación de un ejido que eliminó a la antigua hacienda cardenense y permitió dotar de fondo legal y recursos al nuevo Ayuntamiento, y un importante centro laboral de uno de los sectores estratégicos para la economía consagrado en la Constitución de 1917, los ferrocarriles, siendo este último rubro lo que permitió continuar con el desarrollo económico de Cárdenas:

Mientras los municipios vecinos, concluida la Revolución, ya no volvieron a ser lo que eran antes. Cárdenas, en cambio, convertida en un laborioso centro fabril -gracias a los ferrocarriles- y comercial, se convirtió en la puerta de todas las poblaciones de los alrededores y crecía notablemente. Al tiempo que estaba en su apogeo la era de vapor en los trenes.¹¹⁵

7.- La época dorada 1934-1960

Para mediados del siglo XX México experimentó una etapa de bonanza económica, periodo que se conoció popularmente como el “Milagro mexicano”, entre 1935 y 1970 el país experimentó un crecimiento sostenido del PIB,¹¹⁶ una relativa paz social y la consolidación del Estado unipartidista y autoritario emanado de la Revolución; esto último se reflejó a nivel estatal con los cacicazgos potosinos de Saturnino Cedillo y Gonzalo N. Santos.¹¹⁷

Al mismo tiempo, Cárdenas tuvo un desarrollo comercial importante que se reflejó en la expansión demográfica del municipio, para 1940 la ciudad contó con una población estimada en 11,786 personas,¹¹⁸ y diez años después el censo arrojó un aumento de 18,231 habitantes.¹¹⁹ La vida cotidiana de los cardenenses se articuló en torno a la industria nacional ferroviaria y se acostumbró a despertar con los pitidos del silbato y el crepitar de las chimeneas que llamaban a los ferrocarrileros a trabajar en los talleres, bodegas y la estación.¹²⁰ En estos espacios se desarrollaron diversas actividades que iban desde la reparación de máquinas de vapor y vagones, así como el almacenaje de mercancías hasta la venta de boletos y alimentos. El dinamismo de este centro ferroviario se reflejó en la alta

115 Montejano, *op.cit.*, p.367.

116 Fernando Carmona, *El milagro mexicano*, D.F, editorial nuestro tiempo, 1970, p.21.

117 Agustín Daniel Rocha Chávez, “Caciquismo y la consolidación del Estado posrevolucionario. El caso de Gonzalo N. Santos en San Luis Potosí (1915-1955)” en *Quirón Revista de estudiantes de historia*, vol. 4, n.8, enero-junio 2018, p.103.

118 Estados Unidos Mexicanos, *Sexto censo de población 1940*, San Luis Potosí, 1943. p.34.

119 Servicio geológico mexicano, *Inventario Físico de los recursos minerales del municipio de Cárdenas*, Secretaría de Desarrollo Económico, San Luis Potosí, 2007. p.11.

120 Herrera. *op. cit.*, p.95.

afluencia de máquinas que cruzaron la subterminal. En promedio, entre las décadas de 1930 y 1950, salían diariamente de Cárdenas un total de 37 viajes, 20 corridas de trenes a Tampico, 10 a San Luis, 2 locales, 3 mixtos y 2 de pasajeros.¹²¹ (Ilustraciones: 31 a 34).

El rugir de las locomotoras a la par del pitido del silbato, anunciaba el arribo o partida de los viajeros, así como la llegada de petróleo o chapopote necesarios para actividades básicas como cocinar o tener luz. Esto iniciaba una rica actividad comercial en las principales vías de la ciudad: Juárez, Obregón y Carranza, todas ellas cercanas al crucero del tren o la estación de pasajeros. En esas avenidas se establecieron una gran variedad de negocios como tiendas de abarrotes, verdulerías, carnicerías, panaderías, tortillerías, cenadurías, restaurantes, zapaterías, molinos, cantinas, herrerías y boticas. Mientras que en el centro hubo almacenes, muchos de ellos pertenecieron a los inmigrantes árabes y chinos, donde se vendía ropa, telas, perfumes, comestibles, medicamentos, entre otros productos. De las pingües jornadas, los comerciantes se beneficiaron de las compras que hacían tanto de los viajeros que visitaban el municipio como sus propios habitantes.

Asimismo, hubo otros negocios como un par de hoteles y cines, así como la existencia de espacios para el recreo de los ciudadanos como una pista de aviación; dos jardines públicos, el Juárez e Hidalgo; un campo de béisbol, deporte arraigado debido a la presencia norteamericana; palapas y presas; espacios religiosos como la antigua parroquia de San Nicolás, junto al casco de la extinta hacienda, y templos protestantes. De igual forma, en esos años se consolidó la feria del mes de mayo, misma a donde acudían pobladores de los municipios vecinos a aprovechar los ricos intercambios comerciales que se desarrollaban en Cárdenas durante esas fechas. En esos “años dorados” la sociedad cardenense también desarrolló organizaciones mutualistas o de convivencia, como la Logia Masónica “Ignacio Ramírez” o el Club de Leones. La primera destacó, desde el inicio de la población, por su vital rol en la organización laboral para la defensa de los derechos de los trabajadores del ferrocarril;¹²² ¹²³ el segundo fue un centro de ayuda benéfica para los sectores menos favorecidos del municipio, mismo que también se caracterizó por la

121 Guerrero. *op. cit.*, p.183.

122 Carregha (c), *op. cit.*, pp. 195-197.

123 La presencia de la masonería en la ciudad es muy notable en el jardín de la estación de pasajeros de Cárdenas, pues a un costado de ésta se encuentra un monumento a Benito Juárez que consta de un busto sobre un pedestal con una placa que contiene el lema “Libertad, Igualdad y Fraternidad”, este a su vez sobre un piso ajedrezado.

organización de bailes y ceremonias festivas ¹²⁴ para el disfrute general. Y por supuesto también destaca la sección 4 del Sindicato de Ferrocarrileros punto de reunión del gremio laboral más importante de la ciudad. (Ilustraciones: 35 a 46).

La influencia en la actividad férrea no solo se vio reflejada en la actividad comercial, en área de la enseñanza los rieleros jugaron un papel importante para la construcción de infraestructura educativa. Cárdenas contaba con espacios para capacitar a algunos trabajadores de ciertos departamentos de los talleres, como la Escuela de Frenos de Aire y un instituto de Transportes,¹²⁵ pero no tenía colegios públicos para la enseñanza básica de sus habitantes, por lo que el sindicato ferrocarrilero donó terrenos para la creación de un jardín de niños y una secundaria en 1940.¹²⁶ Otro aspecto importante en el que las instalaciones ferrocarrileras fueron de vital importancia para la ciudad fue en la producción de energía eléctrica, puesto que en los talleres existían calderas que generaban vapor para suministrar a una planta de luz, situación que se mantuvo hasta el establecimiento de una planta de la compañía de Luz y Fuerza en 1970 a iniciativa de algunos ciudadanos, entre los que hubo rieleros. (Ilustraciones: 47 a 48).

Sin embargo, la algarabía de los pobladores en varias ocasiones también se vio interrumpida por distintos sucesos dramáticos como desastres naturales como lo fue con las sucesivas inundaciones. Una de ellas ocurrió en el año de 1933, mismas que causó daños a los talleres de la División Cárdenas; pero la más traumática fue durante el verano de 1951 a consecuencia del huracán Hilda, este desastre se cobró la vida y hogares de cientos de habitantes a raíz del desbordamiento de la presa “La Gringa”.¹²⁷ Por otro lado, los movimientos sociales como el ferrocarrilero y sus luchas laborales también trastocaron la vida cotidiana del municipio. Entre 1901 y 1959 se sucedieron intermitentes huelgas obreras que convulsionaron a Cárdenas,¹²⁸ puesto que la suspensión del servicio férreo significaba para la ciudad la paralización de las actividades comerciales y las comunicaciones. Esto se debió en gran medida a que no existían otra industria de transporte igual de fuerte que los ferrocarriles, asimismo, las deficientes infraestructuras carreteras no

124 Guerrero. *op. cit.*, p. 292.

125 Moisés Gámez, *Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí, 1950-1960*, México, editorial restaura compás y canto, 2018, p.14.

126 Herrera. *op. cit.*, p.134.

127 Miguel Ángel Guerrero Almazán, *Tragedia y realidad del 51*, San Luis Potosí, Cruz Roja, 2001, p.

128 Herrera, *op.cit.*, p.95.

comunicaba adecuadamente al municipio, pues estos tan solo eran caminos de terracería que durante la época lluvias o de fuertes vientos se volvían intransitables e incómodos. (Ilustraciones 49 a 51).

Regresando al movimiento obrero, las exigencias de los ferrocarrileros a las empresas privadas, primero, y a la paraestatal, después, casi siempre estuvieron motivadas por mejoras salariales, respeto a los contratos y organizaciones obreras, así como reclamos por una representación sindical en beneficio de los trabajadores. La primera gran huelga ferrocarrilera durante el unipartidismo en México fue la de 1937-1938 que terminó con la intervención del presidente Lázaro Cárdenas mediante el decreto de expropiación del 49% de las acciones restantes del sistema ferroviario,¹²⁹ con esto Ferrocarriles Nacionales de México se convirtió en una empresa completamente nacional y sin presencia del capital extranjero privado. Lo anterior reafirmó a este sector de las comunicaciones como área estratégica para el desarrollo económico nacional consagrado en la Constitución. Asimismo, este acontecimiento se convirtió en un hito del nacionalismo posrevolucionario, a pesar de ser un fracaso en términos económicos, pues los problemas financieros de los ferrocarriles continuaron crónicamente.¹³⁰ A pesar de ello, esta acción del presidente Cárdenas fue vista popularmente como un avance para lograr la soberanía del país, además de que el ferrocarril se veía como un símbolo de la Revolución Mexicana, ya que la retórica oficial mantuvo en el discurso que la lucha armada se llevó a cabo sobre rieles.

Posteriormente, el general Lázaro Cárdenas entregó la administración de Ferrocarriles Nacionales a los obreros, y en 1939 se efectuó una convención sindical en la Ciudad de México en la que participaron delgados en representación de las distintas secciones ferrocarrileras, entre ellas la correspondiente a la División Cárdenas.¹³¹ En esta reunión se discutieron temas como el aumento salarial, cláusulas de los contratos, jornada laboral de 45 horas por semana. Sin embargo, durante la breve administración obrera existieron presiones políticas, así como grandes dificultades financieras, principalmente porque existían deudas contraídas con los extranjeros desde la lucha armada, por lo que la

129 Begoña Hernández y Lazo, “La administración obrera del gremio ferrocarrilero” en *Lázaro Cárdenas, Modelo y legado tomo II*, INEHRM, Secretaría de Cultura, 2020, p. 204.

130 Albert L. Michels, “Cárdenas y la lucha por la independencia económica de México”, en *Historia Mexicana*, vol. 18, n. 1, julio-septiembre 1968, p.64.

131 Herrera, *op.cit.*, p.101.

empresa quebró. A raíz de esta huelga y a pesar de los problemas económicos dentro de la Ferronales, a los ferrocarrileros de Cárdenas se les respetaron los contratos previos, y a partir de ese momento se trató de una institución pública, pero permanecieron las relaciones laborales como si fuera una empresa privada sujeta al artículo 123 constitucional.¹³² Esto último permitió que los obreros fueran acreedores a una serie de beneficios laborales como contratos colectivos, protección sindical, derecho a la seguridad social y a la vivienda. Posteriormente, durante el gobierno de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), se eliminó la administración obrera y se cambió por una de carácter ejecutivo designada por el gobierno, al mismo tiempo los ferrocarriles mejoraron, aumentaron y acrecentaron sus servicios y destinos.¹³³ Sin embargo, esto no significó una mejora en las finanzas de la empresa debido a la corrupción interna y el desvío de fondos por parte de directivos a cargo de la paraestatal. Al mismo tiempo el Estado estableció mecanismos de control para contrarrestar las disidencias sindicales con la excusa de la unidad nacional durante la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría.

En los siguientes dos sexenios, Miguel Alemán (1946-1952) y Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), nació la cultura política del charrismo sindical, que significó el sometimiento de los sindicatos obreros mediante la colocación de líderes impopulares¹³⁴ por mandato del Poder Ejecutivo federal para así mantener controladas las demandas laborales, como el caso de Jorge Díaz de León. En este contexto, el Sindicato de Trabajadores de Ferrocarrileros de la República Mexicana no fue la excepción al tener líderes sindicales charros, y en 1958 tras un largo malestar rielero ante la negativa de la administración sindical para reconocer el popular triunfo de Demetrio Vallejo, estalló el paro general del sistema férreo.¹³⁵

Dicha coyuntura paralizó la vida cotidiana en Cárdenas constituyéndose en la segunda gran huelga nacional que vivió el municipio. Entre los años de 1958 y 1959 se sucedieron paros intermitentes, lo que repercutió en la suspensión de viajes en la línea San Luis-Tampico. En Cárdenas hubo trabajadores y ciudadanos que apoyaron al movimiento y otros menos que se opusieron a la huelga, como fue el caso de un maquinista que quiso

132 Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Ferrocarriles Nacionales de México, Caminos de hierro, D.F., 1996, p.111.

133 *Ídem*.

134 Maximino Ortega Aguirre, "La lucha contra el "charrismo" en el STFRM. Las jornadas de junio de 1958", en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, n. 05, año 3, julio-diciembre 1981, p.113.

135 *Ibid.*, p. 130.

cruzar la ciudad para continuar su camino hacia San Luis, pero al acercarse a la estación cardenense el tren fue interceptado por una multitud de mujeres, niños y trabajadores que intentaron detener al ferrocarril arrojando comida y ropa a la tripulación, subiéndose a la máquina y acostándose en la vías.¹³⁶ En otro caso, los “trenes fantasmas”, conducidos por esquirolas, entraban de noche y silenciosamente atravesaban la ciudad y una vez en la estación cardenense, cruzaban con rapidez, lo que tomó por sorpresa a muchos. Finalmente, tras varios días de huelga, en agosto de 1958 se reconocieron las peticiones de los obreros como el aumento salarial del 16.66% sobre 215 pesos, otorgar servicio médico a los familiares de los trabajadores, un subsidio a la vivienda y el reconocimiento de líder sindical a Demetrio Vallejo.¹³⁷ (Ilustraciones: 52 a 56).

En Cárdenas hubo muestras de apoyo por parte de población tras el triunfo obrero y se reanudaron con naturalidad las actividades. Sin embargo, durante la Semana Santa de 1959 hubo un llamado a huelga debido a que se excluyó de los beneficios alcanzados a otras líneas ferrocarrileras nacionales y en solidaridad se emplazó a otro paro. En esta ocasión la represión sistemática por parte del gobierno federal fue contundente, comenzó la persecución de los líderes sindicales nacionales y locales. Varios rieleros cardenenses fueron aprehendidos; otros tantos, destituidos de sus cargos, así como despedidos de la empresa, y a los jubilados que apoyaron el movimiento, se les suspendió el pago de sus pensiones.¹³⁸ Ante la coacción de las fuerzas del orden, muchos de los trabajadores volvieron a los talleres y a la estación de Cárdenas por miedo a perder sus empleos.

La represión estatal marcó el final de una época que se consideró por los pobladores como los años dorados del ferrocarril en Cárdenas, pues este acontecimiento coincidió también con un gran cambio tecnológico en el sistema férreo nacional. A finales de la década de 1950 e inicios de 1960 se terminó la era de los trenes de vapor y comenzó un nuevo tiempo con las máquinas eléctricas. La introducción del nuevo sistema de motores diésel como fuerza de tracción de las máquinas produjo que menos personas fueran requeridas en los talleres y que algunas funciones de reparaciones de trenes se mudaran a las terminales ubicadas en Aguascalientes o San Luis Potosí. Durante el viaje inaugural a

136 Herrera, *op.cit.*, p.106.

137 *Ibid.*, p.109.

138 *Ibid.*, pp.111-113.

Tampico de las nuevas locomotoras, se develó una placa¹³⁹ en los talleres, y en los patios los cardenenses realizaron una solemne ceremonia para decir adiós a “la última prieta” y despedir a la era del vapor:

El viento se llevó hasta muy lejos la resonancia de silbatos y campanas, los viejos rieleros que habían discurrido toda su vida entre cálidos flamazos de vapor y que en él veían todo un símbolo se conmovieron hasta el llanto.¹⁴⁰

Tras esto, Cárdenas experimentó una etapa de tranquilidad y una relativa prosperidad económica aún de la mano de la industria ferrocarrilera, ello a pesar de que durante las siguientes décadas (1970-1990) el país experimentó una larga crisis económica que perjudicó las ya frágiles finanzas de las paraestatales, entre las que estuvo Ferronales. (Ilustraciones: 57 a 60).

139 La placa decía “Recuerdo imperecedero a los jefes y trabajadores que contribuyeron hasta el final de una época de fuerza motriz con vapor y los que seguirán luchando por engrandecer lo que se implanta: el diésel en la gran División Cárdenas y talleres”.

140 Montejano, *op.cit.* p. 368.

Ilustraciones

Capítulo I

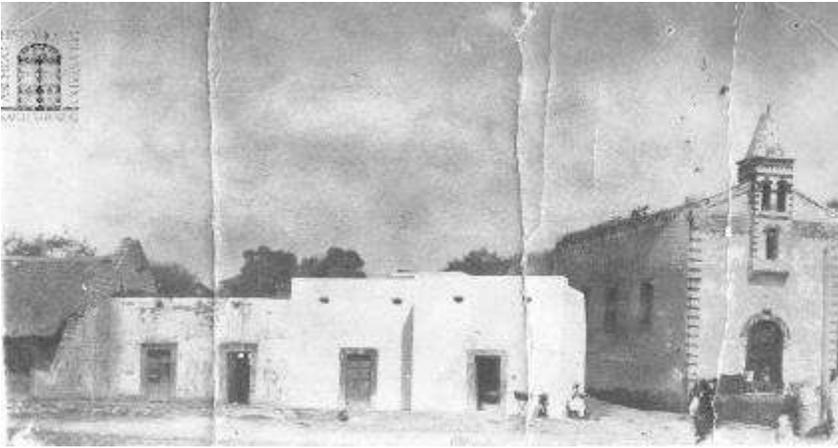


Cárdenas

1.- Ubicación geográfica de



2.- Casco de la Hacienda de Ciénega de San Nicolás de Cárdenas, junto a su troje y la parroquia del Espíritu Santo.



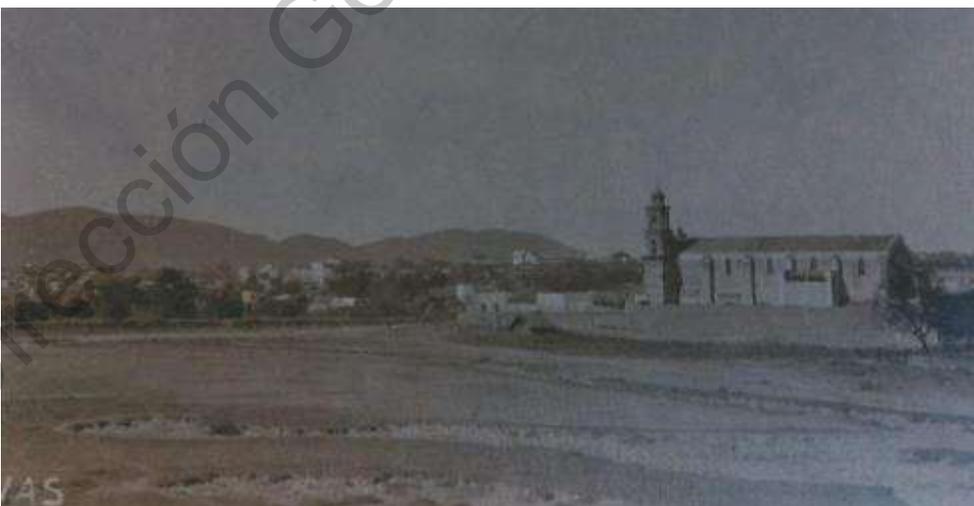
parroquia de la Hacienda

3.- Antigua



parroquia desde el interior de la casa del hacendado

4.- Vista lateral de la

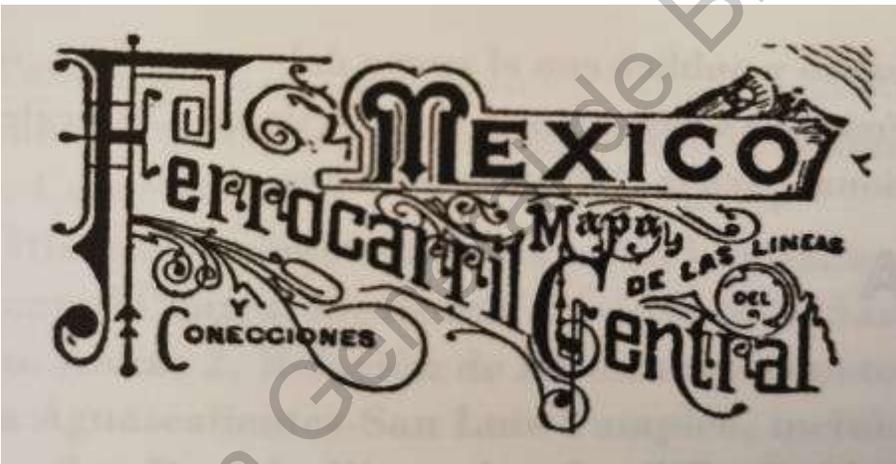


Panorama de los terrenos aledaño a la parroquia

5.-



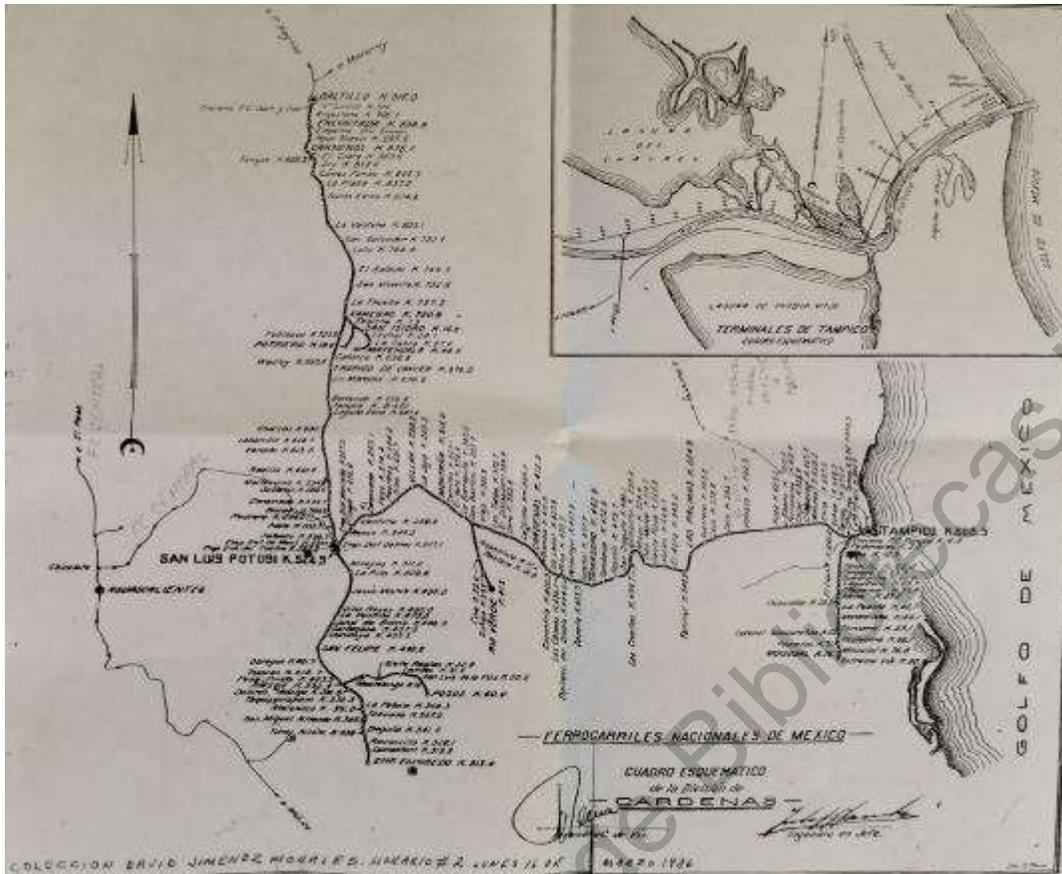
6 y 7.- Retratos del gobernador porfirista Carlos Díez Gutiérrez, dueño de la hacienda de Cárdenas



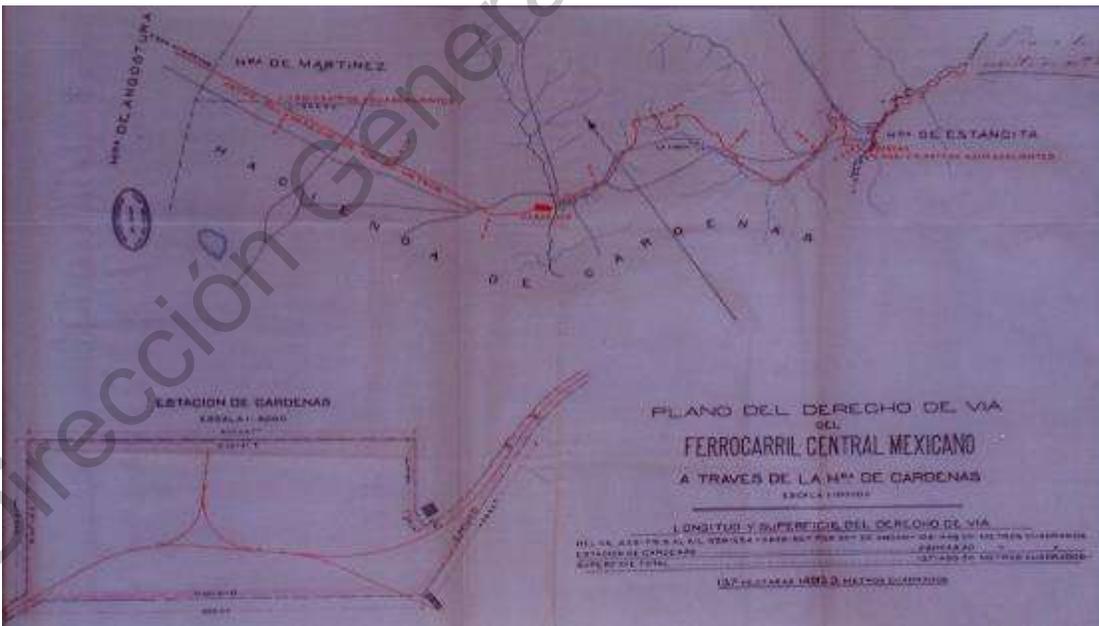
Ferrocarril

Central

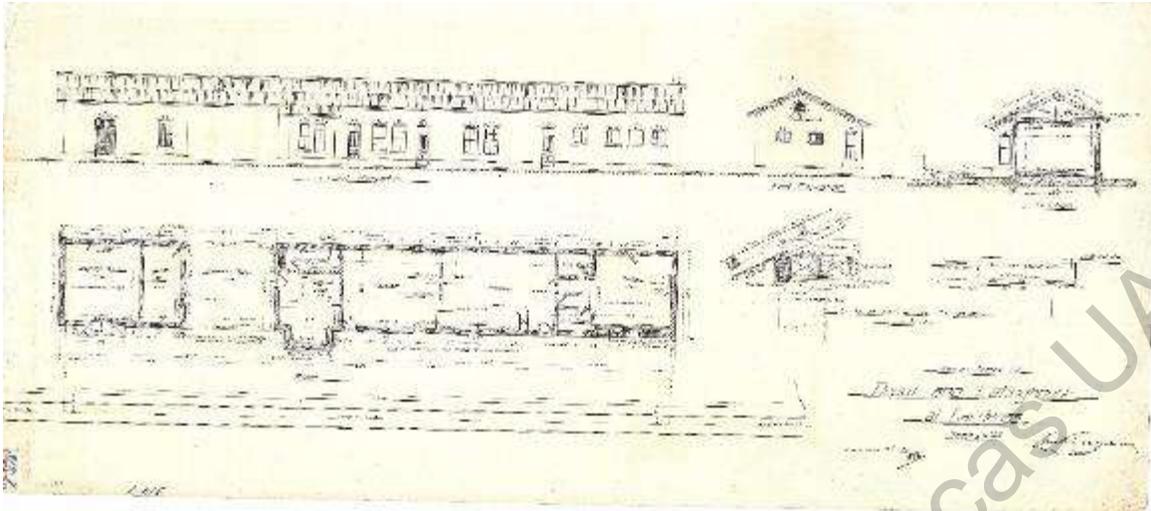
8.- Logo del Mexicano



9.- Mapa de líneas férreas que cruzan el territorio potosino de norte a sur, San Luis-Laredo, y de oriente a poniente, San Luis-Tampico



10.- Vías sobre la Hacienda de Cárdenas



11.- Planos de la Estación Cárdenas



12.- Plano de patios, talleres, estación, hospital y colonia americana



13.- Primer aspecto de la estación Cárdenas y al fondo el edificio del hotel Esperanza



14.- "Las camillas"



Colonia Americana

15.- La



16.- Centro de Cárdenas con construcciones de arquitectura vernácula

16.- Centro de



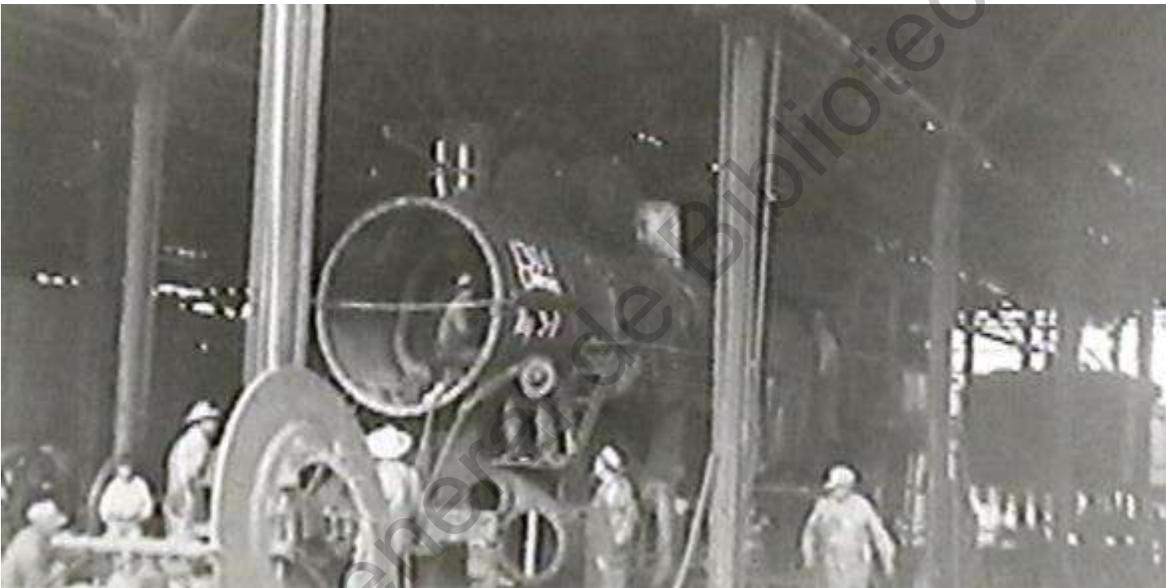
17.- Panorámica de patios y talleres



18.- Vista del jardín principal y talleres



19.- Panorámica de Colonia americana y hospital ferrocarrilero



20.- Trabajadores en los talleres



21.-

Trabajadores de cuadrilla ambulante



22.- Panorama de Cárdenas, de lo agrícola a lo industrial



23 y 24.- Retratos de familias provenientes de Cerritos o Matehuala que migraron a Cárdenas por los beneficios que trajo consigo el ferrocarril a Cárdenas

**AMERICAN BYRD
IN MEXICAN CAGE**

Has Been Held for Some Time and
Governor of Texas Seeks His
Release.

[United Press Leased Wire Service.]
AUSTIN, Texas, April 4.—Acting upon the request of several friends, Governor Colquitt has interceded in the behalf of W. M. Byrd, the Texas stockman, who is under military arrest at Cardenas, San Luis Potosi, Mexico, in an effort to obtain Byrd's release. The governor wired the authorities at Mexico City and this afternoon received a telegram from the state department advising that Byrd was still at Cardenas under arrest, but the hearing against him had been concluded and it was favorable to Byrd, but the officers at Cardenas declared Byrd could not be liberated without being sent to Mexico City. Advice from the American consul at San Luis Potosi is to the effect that Byrd is being treated with consideration. A newspaper has reported that President Huerta has ordered Byrd's release but this has not been confirmed. Byrd has been under arrest for some time.

**4000 cedillistas
atacaron a 500
carrancistas**

**Aniquilándolos por
completo**

**Eran los que defendían la es-
tación de Cárdenas.—Des-
pués se sublevo la guarni-
ción de Vanegas y fue ocu-
pado Matehuala.**

Telegrama Especial para LA PRENSA.

NUEVA YORK, Junio 2.—De la frontera mexicana se recibieron esta tarde mensajes que traen interesantes detalles de la acción en que fué derrotada la guarnición carrancista de Estación Cárdenas, San Luis Potosi, por las fuerzas rebeldes de los hermanos Cedillo.

25

y26.- Extractos de periódicos con noticias de Cárdenas durante la Revolución Mexicana



27.- Alfredo Armería, primer presidente municipal



municipio libre de Cárdenas

28.- Fundadores del



palacio municipal

29.- Talleres y

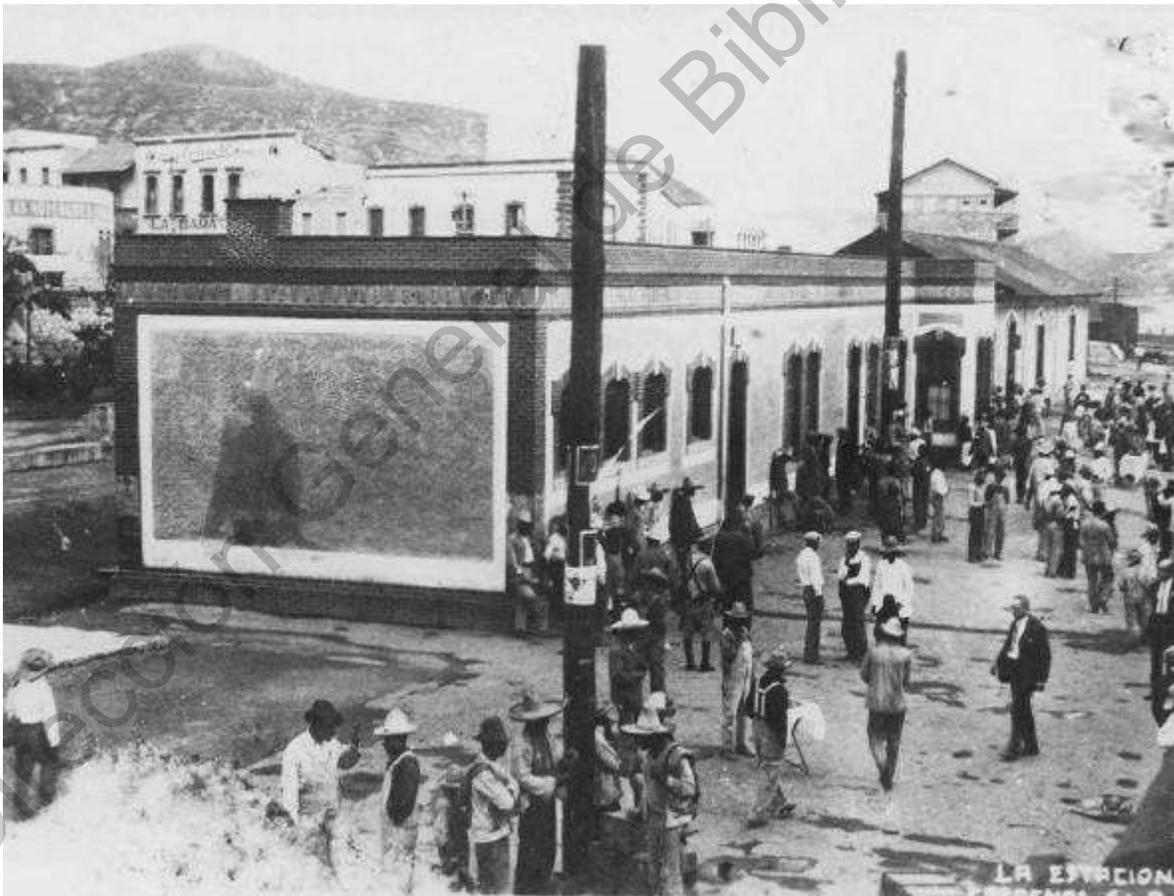


edificio de la presidencia municipal

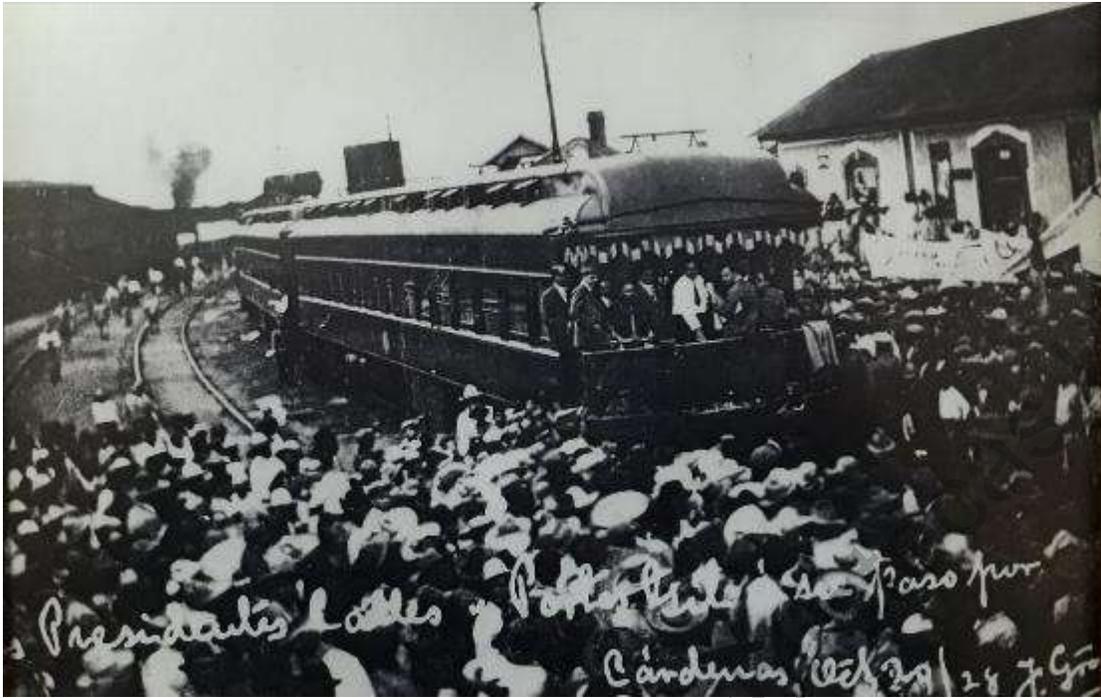
30.- Primer



31.- Día cotidiano en la estación de pasajeros



32.- La algarabía cotidiana en torno a la estación de pasajeros



33.-

Visita del presidente Plutarco Elías Calles y Emilio Portes Gil



34.-

Los talleres y las locomotoras

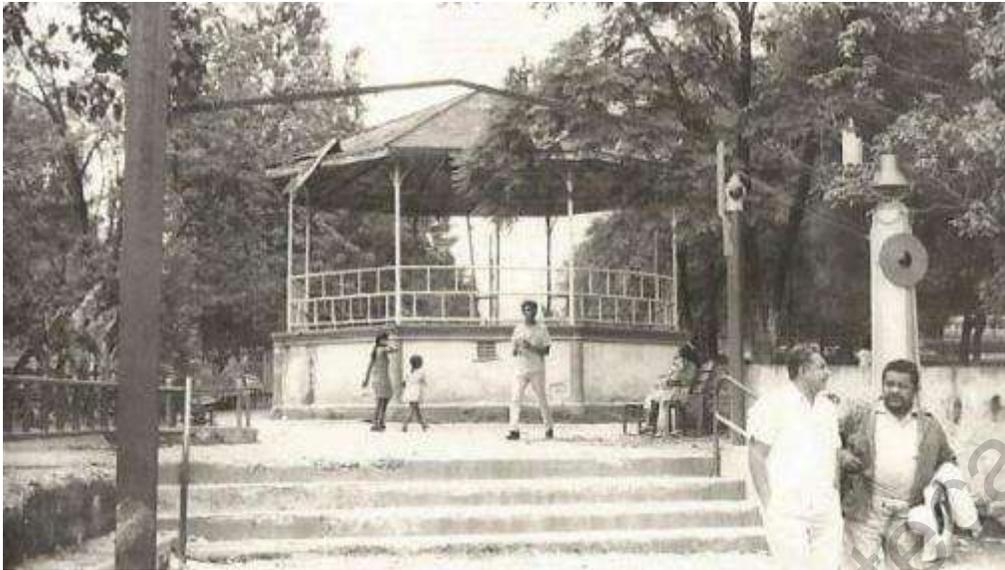


35.- Hotel de madera "La Esperanza" y bodega de ferrocarriles



Hotel "La Esperanza"

36.-



del Jardín Juárez

37.- Kiosko



izquierda, en avenida Álvaro Obregón

38.- Cine Ideal,



centro de Cárdenas

39.- Calles del



beisbol

40.- Campo de



de beisbol

41.- Jugadores



de la logia masónica "Ignacio Ramírez"

42.- Miembros



Compañeros de la logia masónica

43.-



del Club de Leones en Cárdenas

44.- Miembros



bodega de ferrocarriles

45.- Baile en

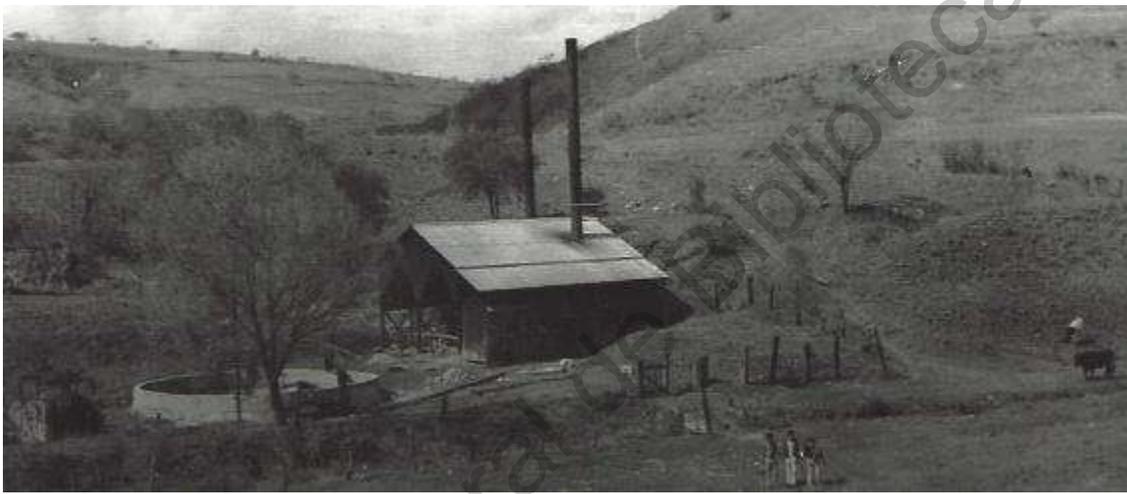


Fiestas de familia cardenense

46.



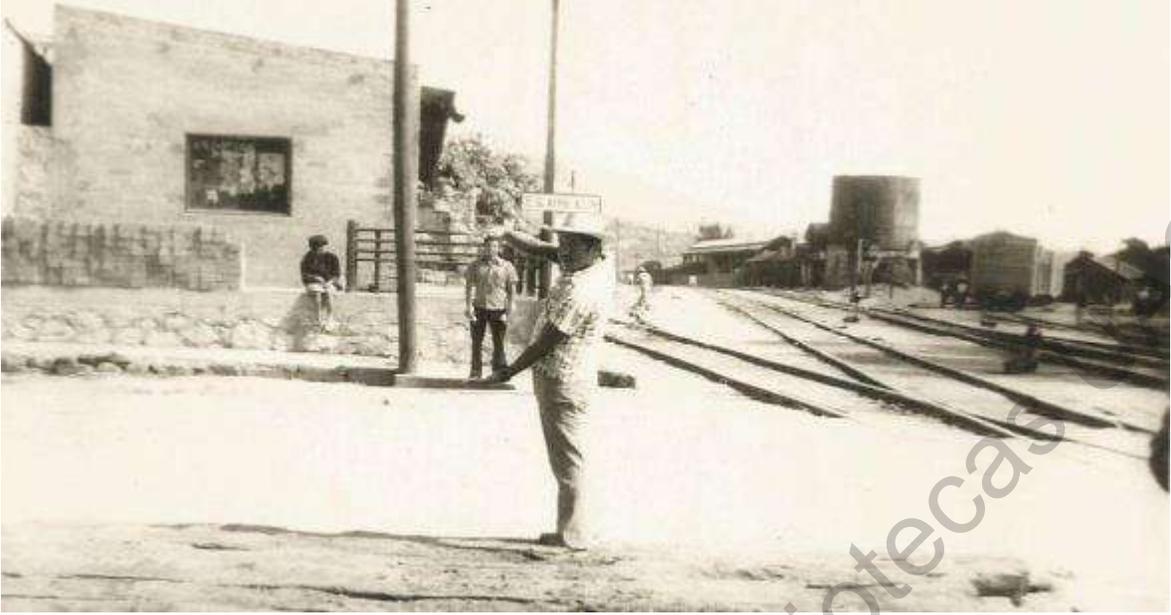
47.- Escuela de frenos de aire



48.- Pozo de agua de Ferrocarriles



49.- Calle Juárez e Hidalgo sin pavimentar



50.- Calle Álvaro Obregón con el cruceo del tren



51.- Caminos carreteros de Cárdenas



52.- Mujeres y niños en apoyo a huelga del 58



53.- Mujeres durante la toma ferrocarriles



54.- La lucha obrera en Cárdenas



55.- Muestras de apoyo de las mujeres a la lucha rielera



56.- STFRM

Sección 4 Cárdenas



57.-

Despedida de la última prieta

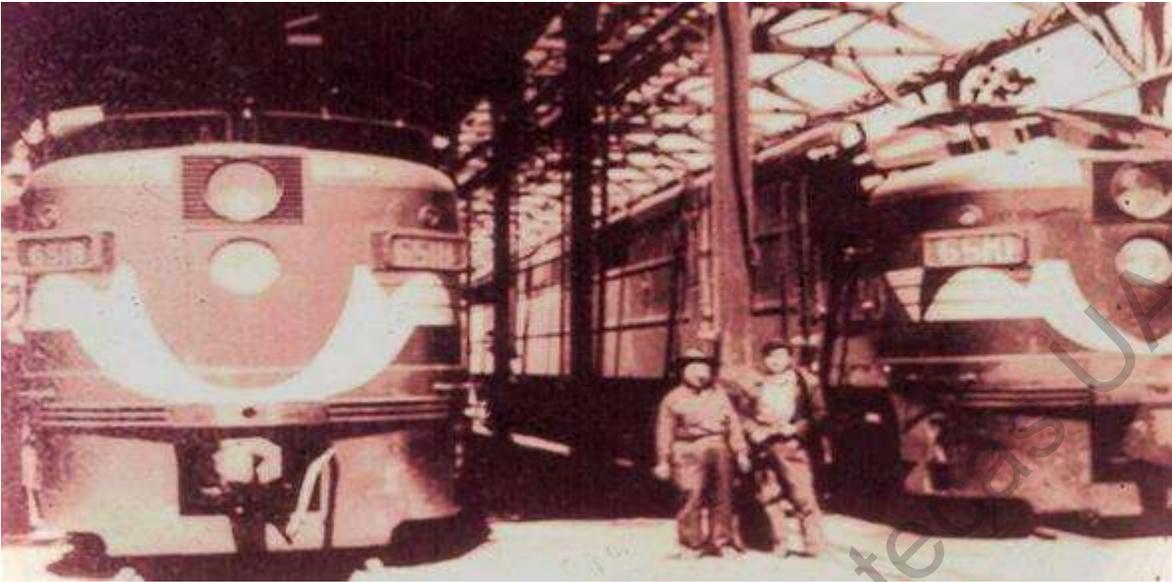


Ceremonia de despedida de la era de vapor

58.-



59.- Lo que el tiempo se llevó, máquina de vapor en



60.- Máquinas de diesel en los talleres

Dirección General de Bibliotecas UVAQ

Capítulo II

Consideraciones

En este capítulo se dará un sucinto contexto en torno a la política neoliberal para tener un panorama claro de cuáles fueron las condiciones previas, tanto nacionales como globales, que propiciaron el viraje a esta corriente económica y de qué manera este sistema se relaciona con la privatización del sistema ferroviario mexicano. Asimismo, se explicará cómo fue el proceso de desnacionalización de esta industria. Lo anterior con el objetivo de profundizar posteriormente en las repercusiones del neoliberalismo en el municipio de Cárdenas y cómo estos cambios trastocaron la vida cotidiana de sus habitantes, es decir, cómo lo global y nacional afectó al ámbito local.

1. La globalización y la política neoliberal

Durante la década de 1970 el ciclo expansivo de las economías capitalistas llegó a su fin y con ello el quiebre del orden internacional que se configuró tras la Segunda Guerra Mundial en Bretton Woods. El agotamiento del modelo proteccionista en los Estados de bienestar propició el viraje de los países capitalistas a modelos más abiertos comercialmente y el camino hacia una acelerada integración de los mercados internacionales.¹⁴¹ Lo anterior sirvió como una justificación para remplazar las viejas políticas cuando estas dejaron de cumplir con las expectativas de desarrollo.¹⁴² Para 1973 la desaceleración económica se agudizó con la crisis petrolera, y al mismo tiempo tuvo lugar una revolución en el área de las comunicaciones globales con la aparición de satélites, computadoras y la Internet. Dichos avances permitieron el enlace rápido y permanente entre Estados nacionales, instituciones o individuos de cualquier parte del planeta; en consecuencia, se agilizó el número de transacciones de bienes de intercambio, por lo que el tiempo y la distancia dejaron de ser factores importantes en el proceso productivo global¹⁴³ y cambiaron la lógica de la economía mundial.

141 Arturo Anguiano, *El ocaso interminable política y sociedad en el México de los cambios rotos*, México, editorial Era, 2010, p 182.

142 Rolando Cordera, *Presente y perspectivas número 7*, México, Fondo de Cultura Económica-CONACULTA, 2010, p.341.

143 Ilán Bizberg y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México tomo 4 la política*, México, COLMEX-OCEANO, 2009, p.24.

Frente a este panorama, las naciones capitalistas optaron por disminuir el papel del Estado en la economía a fin de generar una mayor circulación de la riqueza, se trató de la eliminación de las barreras al intercambio comercial para así quitar supuestos obstáculos y dar paso a una auténtica economía mundial del mercado o neoliberal.¹⁴⁴ Los ejemplos más significativos de este viraje en el bloque Occidental fueron: Gran Bretaña con Margaret Thatcher, que a partir de 1978 adoptó las nuevas políticas para limitar la intervención del Estado y el dominio sindical; posteriormente, en Estados Unidos, tras la elección de Ronald Reagan en 1981 se llevaron a cabo políticas similares a las británicas.¹⁴⁵

A partir de esto, el mundo entró en un proceso de reforma profunda que también provocó cambios dentro del bloque socialista, como ocurrió en la Unión Soviética durante la administración Mijaíl Gorbachov, pues en su gobierno se buscó un socialismo económicamente más eficiente y políticamente más flexible. Su idea no era destruir el régimen socialista, cuya economía daba señales de debilidad, sino que se planeó reestructurarlo desde adentro mediante la modernización económica, lo que llamó *perestroika*, y la liberalización política o *glasnot*. Sin embargo, estas reformas fueron aprovechadas por las fuerzas de oposición dentro de la URSS y de Europa Oriental para escapar al control del aparato gubernamental, lo que produjo una implosión de la Unión Soviética.¹⁴⁶ En contraposición China permaneció con la estructura política socialista, aunque cada vez con mayores contactos con el capitalismo, pues aumentaron los intercambios comerciales con el exterior.

El final de la Guerra Fría con la caída del Muro de Berlín en 1989 y, al año siguiente con el desplome de la Unión Soviética marcaron el final de una era y el inicio de otra. Tras estos acontecimientos el mundo unipolar nació, puesto que el bloque capitalista salió triunfante frente al socialista y “Estados Unidos emergió como el centro indiscutible del sistema internacional, y el neoliberalismo y la globalización como las dos grandes fuerzas que le daban forma y sentido al final del siglo XX”.¹⁴⁷ Tras ello distintas naciones se fueron inscribiendo paulatinamente, voluntaria o forzosamente, al nuevo ordenamiento mundial bajo los lineamientos del código neoliberal postulado por el Consenso de Washington de

144 *Ibid.*, p.24.

145 Cordera, *op. cit.*, p.341.

146 Bizberg, *op. cit.*, p.25.

147 *Ibid.*, p.26.

1990.¹⁴⁸ En este se establecían políticas que los países adscritos deberían de seguir como: la disminución del gasto público, la reducción del Estado a niveles mínimos, el libre comercio y limitar la intervención estatal en el comercio, así como el respeto a ultranza de la propiedad privada.¹⁴⁹ Lo anterior sentó las bases de la hegemonía del neoliberalismo liderado por los Estados Unidos y este modelo económico se proyectó como parte de una nueva era caracterizada por la mundialización del capital privado y por la universalización efectiva del mercado, asegurado después del derrumbe de los países socialistas.

México no se mantuvo ajeno a los cambios estructurales que se dieron en el plano internacional. La implementación del neoliberalismo se dio tras la convulsa década de 1970 marcada por la crisis financiera, las devaluaciones, la hiperinflación y el aumento de la deuda externa. Todo ello derivado de las administraciones populistas de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976) y de José López Portillo, (1976-1982)¹⁵⁰, mismas que ejecutaron políticas contrarias al liberalismo económico que se estaba instaurando en el orden internacional.

2. Crisis del Estado corporativista

Durante los sexenios de Echeverría y López Portillo se buscó cambiar el modelo de desarrollo económico debido que no se pudieron resolver completamente los problemas de la desigualdad y descontento social que se reflejaron en las distintas luchas obreras y urbanas durante el unipartidismo en México, como fueron la huelga ferrocarrilera de 1958-1959 o el movimiento estudiantil de 1968, entre otras. La implementación de políticas sociales pretendió mejorar la distribución de la riqueza mediante el aumento del gasto público y una mayor intervención del Estado en la economía para terminar con las brechas de la desigualdad. Sin embargo, el antagonismo entre el “nuevo modelo” de Echeverría y Portillo con el previo del “Milagro Mexicano” fue más formal que real, pues operó dentro del mismo marco: “un régimen constitucional de economía mixta en un mundo cerrado y protegido económicamente, solo los diferenciaba sus políticas de movilización y las estrategias de crecimiento”.¹⁵¹

148 Cordera, *op. cit.*, p.187.

149 Elisa Servín, *Presente y perspectivas número 6*, FCE, CONACULTA, CIDE, México, 2010, p.216.

150 Rudiger Dornbusch y Sebastián Edwards, “Macroeconomía del populismo en la América Latina”, en *El Trimestre Económico*, vol. 57, n. 225, enero-marzo, 1992.

151 Servín, *op. cit.*, p. 248.

Entre las políticas para reducir la desigualdad económica durante el sexenio echeverrista se encontraba el aumento del aparato burocrático y del personal de las distintas paraestatales para dar trabajo a las clases populares y profesionistas descontentas, lo anterior provocó un excesivo aumento en el gasto público y se incrementó el déficit fiscal, este creció de 2.5% del PIB en 1971 a 10% cuatro años después. Asimismo, hubo un mayor endeudamiento del Estado por préstamos externos para hacer frente a la crisis, pero los malos manejos de las finanzas y la corrupción dentro proyectos para la reactivación económica solo provocaron que la deuda pública se disparara de 6,700 millones de dólares en 1971 a 15,700 millones dólares en 1975. Aunado a ello la inflación subió de 3.4% a 17% en ese periodo,¹⁵² lo que resultó en un duro golpe para las clases medias y bajas que el gobierno pretendía ayudar. Al finalizar este sexenio, el peso se devaluó por primera vez desde 1953, el PIB disminuyó y México entró en una desaceleración económica en 1976, año de la sucesión presidencial.

Al iniciar el siguiente sexenio, López Portillo tuvo que hacer frente a la crisis económica heredada por el gobierno anterior y trató de resolverla haciendo uso de los instrumentos políticos que otorgaba la rectoría del Estado en la economía.¹⁵³ Sin embargo, la administración entrante se conformó por un gabinete dividido y confrontado en dos grupos políticos con filosofías económicas opuestas que se entorpecían entre sí: nacionalistas económicos y neoliberales. Los primeros llevaban dominando durante gran parte del unipartidismo con un pensamiento de una economía cerrada, mientras que los segundos eran partidarios del libre mercado, acorde al contexto internacional. Tras una serie de desencuentros entre estas facciones, los neoliberales salieron triunfantes tras tomar el control de la “súper” Secretaría de Programación y Presupuesto a través de la cual generaron una base que diseñó, y posteriormente implementó un proyecto de reforma política, económica y social del Estado mexicano.¹⁵⁴ Al mismo tiempo, este ministerio se transformó en un escalón a la presidencia de la República bajo la dirección de Miguel de la Madrid.

152 Bizberg, *op. cit* p. 238.

153 Dornbusch *op. cit*, p. 281.

154 *Ibid* p.21.

Asimismo, durante esta administración se descubrieron reservas de petróleo que hicieron disminuir los efectos de la recesión de 1976, lo que liberó momentáneamente a la economía mexicana de las restricciones financieras estimulando la inversión pública y privada. Esto enmarcado en el contexto del aumento de los precios de los hidrocarburos en el mercado internacional derivado de los conflictos en el Medio Oriente que desembocaron en una crisis, primero energética y después económica. A raíz de tal descubrimiento se continuaron las mismas prácticas del sexenio anterior como el aumento del gasto y la deuda pública, pues “los esfuerzos del gobierno para obtener mayores ingresos del petróleo estimularon el gasto y el déficit fiscal”.¹⁵⁵

La euforia petrolera hizo que el gobierno viera en los hidrocarburos una oportunidad para realizar una transformación estructural de la economía, pero manteniendo la rectoría de Estado en este rubro, y con ello se pretendió palear muchos problemas como el combate a la pobreza y el ensanchamiento de la infraestructura del país.¹⁵⁶ Sin embargo, la bonanza petrolera terminó con una grave y dramática crisis financiera tras el desplome de los precios del crudo, así como con la pésima ejecución de los recursos obtenidos durante esos años.

Para 1982 México se vio obligado a devaluar en un 70% su moneda y el gobierno en un acto de desesperación nacionalizó la banca lo que creó fuertes enfrentamientos con el sector empresarial. En ese año, el Producto Interno Bruto descendió 0.62%, y al siguiente se redujo 4.2%¹⁵⁷, lo que se tradujo en una demoledora crisis financiera que aventó al abismo de la pobreza a muchos mexicanos, se destruyó la confianza de la clase media en el gobierno y demostró las necesidades de un cambio estructural del modelo económico caduco.

3. Viraje al neoliberalismo en México

Para la década de 1980 los representantes del régimen unipartidista se encontraron totalmente desacreditados ante su ineficacia frente a los problemas económicos. La crisis financiera de 1982 marcó el inicio de una etapa en la historia del desarrollo mexicano con altos costos sociales, con retrocesos en el combate a la pobreza, y en ese contexto surgió la

¹⁵⁵ Bizber, *op. cit.*, p.239.

¹⁵⁶ Dornbusch, *op. cit.*, p., 282.

¹⁵⁷ Jorge Luis Silva, “La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992-2003” Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México, p. 13.

idea entre la clase política de realizar un cambio estructural¹⁵⁸ que llegó con la sucesión presidencial del tecnócrata Miguel de la Madrid.

Empujados por el ajuste externo, [...] y poco después por la convicción en las cúpulas del poder político y social, de que el ajuste era no sólo insuficiente sino incapaz para enfrentar los desafíos de una economía desequilibrada y estancada, los cambios de discurso y visión empezaron a hacer su estreno en la tribulada escena política y social mexicana.¹⁵⁹

El nuevo gobierno de Miguel de la Madrid optó por un modelo económico abierto al libre comercio y acorde a la euforia internacional: el neoliberal. Y este se implementó a través de una serie de cambios para adelgazar al Estado en acciones como disminuir el número de servidores públicos, liberalizar el comercio quitando impuestos a las importaciones y limitar el gasto público en educación, salud e infraestructura. Otra política que destacó fue la privatización de empresas públicas que durante la crisis fueron poco rentables para el gobierno, especialmente aquellas que reportaban más pérdidas que ganancias, pero que se habían mantenido como propiedad del Estado para disminuir el desempleo, situación ya insostenible. De la Madrid y su equipo vieron en el neoliberalismo un nuevo proyecto de modernización para reparar los daños y retrocesos de la crisis, puesto que supieron utilizar los fracasos de los sexenios anteriores como potencial aleccionador para inaugurar un plan de nación distinto del viejo proyecto postrevolucionario.¹⁶⁰

Sin embargo, los resultados de la larga crisis económica, así como de la reestructuración neoliberal afectaron de manera negativa a los trabajadores en su situación laboral y de vida cotidiana. La precarización del trabajo y el desempleo masivo en las empresas privadas por quiebras o por el saneamiento de las paraestatales, así como los cambios de condiciones de trabajo y contratación tuvo altos costos sociales como la migración de miles de mexicanos hacia los Estados Unidos.¹⁶¹ Las siguientes administraciones, sucesoras de De la Madrid, tuvieron que hacer frente a los problemas económicos y sociales que se heredaban, y asimismo continuar con la agenda neoliberal.

Durante los sexenios de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) y Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000), se buscó redimensionar el tamaño del sector público y revisar

158 Cordera, *op. cit.*, p.201.

159 *Ibid*, p.202.

160 *Ibid*, p. 253.

161 Anguiano, *op.cit.*, p.135.

a fondo el papel del Estado en la economía, así como redefinir las relaciones comerciales y financieras con el exterior como parte de las reformas estructurales. De ellas emanaron drásticas revisiones de la política comercial como, por ejemplo, nuevas reglas de apertura a la inversión extranjera directa y las concesiones a particulares.¹⁶² Lo que significó una ruptura con la tradición política del unipartidismo, el nacionalismo económico, herencia de la Revolución Mexicana. A través de estas nuevas políticas, el Estado justificó el retraimiento de la inversión pública con el objetivo de que la economía quedara a cargo del libre mercado y de la inversión privada tanto nacional como extranjera. No obstante, no se aprovecharon eficientemente las ventajas de la apertura comercial y esto se tradujo en el ensanchamiento de la brecha de la desigualdad en el país; pues algunos estados de la República entre menos globalizados más marginados y con mayor incidencia en la pobreza.¹⁶³ Esto reflejó que la integración económica no fue completa ni homogénea en todo el país, con lo cual se acrecentaron aún más las diferencias entre ricos y pobres.

En el ámbito legal, durante el salinismo el gobierno procedió a llevar a cabo una serie de reformas a la Constitución para hacer efectivos los cambios en el Estado, algunos de estos fueron la modificación de las leyes agrarias, se dio por concluido el reparto de tierra y se permitió la privatización del ejido; y la banca retornó a manos privadas de nuevos banqueros, cercanos al grupo en el poder. Pero el cambio estructural más notable con un impacto más profundo y duradero fue la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), uno de los grandes proyectos de la tecnocracia mexicana.¹⁶⁴ Este tratado comercial entró en vigor a inicios de 1994; sin embargo, ese mismo año el país volvió a caer en crisis política y económica tras el levantamiento armado de indígenas zapatistas en Chiapas y los asesinatos de Luis Donaldo Colosio Murrieta, candidato a la presidencia de la República del partido oficial, y Carlos Ruiz Massieu, presidente del PRI. Estos hechos mostraron la frágil estabilidad en el país, así como el descontento social aún persistente.

Tras la sucesión presidencial la economía nacional vivió otro descalabro con una recesión peor que las anteriores: el PIB se redujo un 6.2% y el auge de las importaciones

162 Cordera, *op. cit.*, p. 213.

163 Sandra Kuntz Ficker, *Historia economía general de México, De la colonia a nuestros días*, México, El COLMEX-Secretaría de Economía, 2010, p. 726.

164 Bizberg, *op. cit.*, p.33.

fue insuficiente para contrarrestar la reducción de la demanda interna,¹⁶⁵ lo que propició que hubiera muchos productos en circulación dentro del mercado, pero la devaluación dificultó el acceso a estos por parte de la mayoría de la población debido a la pérdida de poder adquisitivo y el aumento de la pobreza.

4. Las privatizaciones

Como ya se había mencionado, una de las políticas neoliberales para reformar al Estado y hacer frente a las crisis crónicas fueron las privatizaciones, que consistían en la venta o concesión de sectores o paraestatales por un tiempo determinado, y una vez concluido ese periodo serían devueltas al Estado o se licitarían nuevamente para ser concesionadas a los particulares.

Muchas empresas públicas, que antaño habían sido nacionalizadas y consideradas como sectores estratégicos para el desarrollo económico y en las cuales solo podía intervenir el aparato público, terminaron en manos del capital privado; algunos ejemplos en esos años fueron Teléfonos de México o Aeronáutica Mexicana. La política privatizadora si bien inició con de la Madrid y Salinas, continuó con una mayor rapidez durante la presidencia de Ernesto Zedillo debido a la crisis financiera con la que se inauguró su gobierno. En este sexenio se tocaron diferentes rubros económicos tutelados y protegidos por la administración pública, incluyendo a sectores considerados como áreas estratégicas para la seguridad del Estado como podían ser puertos, aeropuertos, satélites, o aquellos dedicados a la producción de energía, etc, y otras con un alto valor económico como mineras, ferrocarriles, exploración petrolera y gas. Asimismo, se concesionaron los servicios públicos como los sistemas de agua potable, de limpia, tratamiento de aguas residuales y la distribución de gas natural.¹⁶⁶

Estos cambios del ámbito público al privado, no solo tenían un fin económico, sino también social y político que transformaban las relaciones entre el Estado y la sociedad, pues se pretendió eliminar algunos privilegios como la herencia de puestos de trabajo o protección jurídica en caso de despidos justificados; también prácticas de corrupción como la apropiación de recursos públicos como subsidios y precios de beneficio. Lo anterior,

¹⁶⁵ *Ibid*, p.250.

¹⁶⁶ Carmen Silvia Zepeda Bustos, "Privatizaciones realizadas durante el gobierno de Ernesto Zedillo" en *El Cotidiano*, n.172, mayo-abril 2012, México, p. 39.

sumado a las constantes crisis, debilitó la capacidad financiera del Estado para resolver las demandas sociales¹⁶⁷ y ello fue una de las razones que utilizaron los tecnócratas para delegar las funciones a los particulares que prestaran servicios y crearan empresas competitivas y autofinanciables, sin necesidad de dinero público. Sin embargo, dichos “males sociales” no fueron resueltos del todo con la privatización.

A pesar de ello, la presencia del capital privado en sectores antes públicos fue una política medular dentro del ajuste estructural que proponía el modelo neoliberal, esto tuvo efectos duales: por un lado redujeron algunas desigualdades, pero también fueron fuente de otras.¹⁶⁸ Si bien la función de las empresas públicas –tanto en la etapa del proteccionismo como del neoliberalismo, puesto que continuaron existiendo las paraestatales como fue el caso de Pemex– era redistribuir la riqueza al establecer precios subsidiados y destinarlos a la población de bajos ingresos, pues se trataba de un esquema de igualación social. Sin embargo, estas condiciones tuvieron fallas y generaron efectos negativos como abusos de subsidios y prácticas de corrupción como la apropiación privada de beneficios y precios preferenciales por parte de funcionarios públicos, directivos sindicales, trabajadores o políticos.¹⁶⁹ Por ello, la situación de muchas paraestatales empeoró durante las crisis financieras de las décadas de 1970 a 1990, pues durante estos periodos la fragilidad de sus finanzas provocaba la no reinversión en dichas empresas, lo cual evidenció la necesidad de ser profundamente reestructuradas. La opción que eligió el gobierno fue privatizarlas, basándose en la interpretación de que todas las dificultades de las empresas públicas se debían a la corrupción y al rentismo generados por la propiedad Estatal.

En teoría, tras la privatización se eliminaría la apropiación privada y corrupta de muchas empresas públicas, pero también desaparecieron los medios de financiamiento del Estado hacia proyectos de desarrollo y subsidios a sectores de escasos ingresos, y se procedió al despido masivo de los trabajadores de estas.

En la práctica, las privatizaciones tuvieron variados resultados negativos, pues la mayoría de estas se hicieron de un modo que generaron nuevas desigualdades al favorecer a determinados grupos económicos vinculados al gobierno, los cuales adquirieron esas

167 Anguiano, *op. cit.*, p.196.

168 Cordera, *op. cit.*, p. 261.

169 *Ídem.*

empresas públicas en condiciones poco transparentes. Algunas de las concesiones fueron equivalentes a otorgar licencias de monopolios a grupos privados por lo que no sorprendió a nadie que estos empresarios acumularan enormes riquezas.¹⁷⁰

No obstante, también hubo efectos positivos con la implantación de estas políticas económicas, pues a pesar de los altos costos sociales, México superó su condición de economía monoexportadora, principalmente de crudo, y diversificó sus actividades productivas, se volvió un gran exportador de manufactura y atrajo considerables montos de inversión extranjera directa, lo que hizo ver al país atractivo para establecer diversas industrias¹⁷¹ y generar nuevos empleos. Estos hechos fueron vistos como logros del modelo neoliberal, sin embargo, resultaron aún insuficientes para resolver las demandas sociales de los más pobres.

5. Proceso de privatización de Ferronales

Tras haber hecho un breve recuento del proceso de instauración del neoliberalismo en México, a partir de los siguientes apartados se explicará en qué condiciones se encontraba la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México para comprender las condiciones del proceso de concesión de su infraestructura y sistemas al capital privado nacional e internacional, y qué efectos tuvo esto para el caso de San Luis Potosí.

Entre 1945 y 1985 se llevó a cabo la consolidación de los Ferronales, esto significó que los ferrocarriles se transformaron de una industria dispersa a un sistema integrado agrupado en una sola empresa. Dicha acción pretendía mejorar la eficiencia de la industria ferroviaria mexicana y llevar a cabo la operación de toda la industria a una escala óptima.¹⁷² Sin embargo, esto no fue así, pues para la década de 1990 las malas condiciones de la empresa y su sistema e infraestructura continuaron siendo deficientes, por lo que la empresa se perfiló como candidata para ser entregada al capital privado.

Mientras se planificaba el proceso de privatización de FNM se dieron una serie de mensajes confusos por parte del Estado y el sindicato en torno a lo que sucedería con la empresa, la razón de esto se debió a una combinación de presiones tanto externas como

170 Cordera, *op. cit.*, p. 320.

171 *Ibid.*, p. 213.

172 Gary D. Ferrier y Jorge Ibarra Salazar, "La eficiencia de los ferrocarriles mexicanos, 1945-1985" en *Comercio exterior*, septiembre 1998, p.728.

internas. La primera correspondió a la serie de intereses económicos de inversionistas transnacionales que surgieron a raíz de las negociaciones del TLCAN; el segundo ante la posibilidad de descontento generalizado de una gigantesca plantilla laboral en una de las principales paraestatales del país.¹⁷³ Entre las contradicciones suscitadas se encontraron las declaraciones hechas en 1992 por el entonces director general de Ferronales, Jorge Tamayo López, quien negó que la empresa sería privatizada, al mismo tiempo que se implementó la política de retiros voluntarios de los trabajadores para reducir su número. Mientras que otras autoridades emitían comunicados distintos que negaban lo dicho por el director general, como fue el caso del secretario de Comunicaciones y Transportes, quien declaró:

Si Ferronales espera modernizarse exitosamente y competir efectivamente por la carga dentro del contexto del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, debe transformarse en compañías privadas para solucionar problemas tales como el mantenimiento de los trenes y la adquisición de nuevo equipo.¹⁷⁴

Entonces, el gobierno federal se encontró en una encrucijada, por un lado, tenía que promover la privatización de la empresa para hacerla atractiva a los ojos de los inversionistas nacionales y extranjeros, y sacar recursos de la venta para reorientar subsidios para programas sociales. Al mismo tiempo que tuvo que mantener bajo control la incertidumbre de los empleados.

A la par, durante esa misma década, la paulatina decadencia del ferrocarril a nivel nacional tomó mayor velocidad, primero, debido a que el Estado apostó por una mayor inversión en las carreteras y al autotransporte, a la par del abandono y envejecimiento del sistema ferroviario.¹⁷⁵ Lo anterior se reflejó en la falta de reinversión, el crecimiento de la deuda de la paraestatal, una plantilla laboral desorbitante y, sumado a ello, la corrupción interna en todos los niveles de Ferronales. Esto provocó el desmantelamiento de la infraestructura, así como sucesivos accidentes que generalizaron la inseguridad entre los trabajadores y viajeros.

El rescate estatal de la empresa no se consideró como una opción debido a que se requería de inversiones millonarias, y el gobierno consideraba necesaria su venta ya que con el paso de los años solo se descuidaba y saqueaba más. Asimismo, el Estado neoliberal

173 Silva, *op.cit.*, p. 24.

174 *Ídem*.

175 SCT, *Conferencia Magistral 'La historia de los Ferrocarriles en México'*, 12 de agosto del 2021, recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=8ODCBkWAj7o> (consultado el 12 de agosto del 2021)

vio a la iniciativa privada como la única que podía evitar un mayor deterioro, y una vez privatizada Ferronales, los inversionistas tendrían que absorber las deudas para hacer a este sector más competitivo. El entonces subdirector de Infraestructura de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), Lorenzo Reyes Retana, declaró que las empresas que participaran en la privatización tendrían que invertir unos 7,500 millones de dólares en modernizar la red y concluir diversas obras.¹⁷⁶ Mientras que el director de FNM, Pablo Serna, declaró que: “con los niveles internacionales promedio es necesario invertir de medio millón hasta 10 millones de dólares por kilómetro”.¹⁷⁷

Para 1995 el presidente Ernesto Zedillo decidió llevar a cabo la privatización de Ferronales presionado por la crisis financiera de ese año. La realidad a la que se enfrentó la administración zedillista fue el elevado déficit de la balanza de pagos, sumado a las exigencias de organismos financieros como el Fondo Monetario Internacional y el Tesoro de los Estados Unidos.¹⁷⁸ El gobierno respondió con una serie de medidas como continuar la reducción del gasto público, elevar las tasas de interés y la privatización de las telecomunicaciones, entre ellos los ferrocarriles. Todo esto para sortear la inevitable crisis del sistema financiero nacional.

Una vez anunciadas oficialmente las intenciones de privatizar Ferrocarriles Nacionales, entre los generadores de opinión pública surgieron muchos puntos que fueron llevados a discusión acerca de la relevancia de los ferrocarriles en México, misma que trascendía su dimensión económica por razones históricas. Las controversias expuestas tuvieron una enorme carga política e ideológica, ya que hasta el mismo Estado unipartidista que gobernaba era el heredero de la Revolución Mexicana, guerra que se hizo sobre el tren y convirtió a este en un símbolo de las luchas sociales¹⁷⁹ y del PRM, antecesor del PRI, mismo que apoyó la completa nacionalización de los ferrocarriles en la década de 1930.

176 Silva, *op.cit.*, p. 29.

177 *Ídem.*

178 Carlos Ernesto Arcudia Hernández, y Torres Espinosa, Blanca, “privatización de las empresas estatales en México 1982-2000”, en *Tlatemoani Revista Académica de Investigación*, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, n. 30, abril 2019, p.102.

179 Mabel A. Andalón López y Luis F. López-Calva, “Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos”, en *Gestión y Política Pública*, vol. XII, núm. 2, II semestre, 2003, p.253.

En el debate, el sindicato rielero jugó un papel importante puesto que contaba con el apoyo del partido oficial y tenía mucho peso político en la esfera pública. Pese a ello, la condición financiera de la compañía y los bajos indicadores de productividad fueron utilizados como argumentos de peso a favor de la privatización del sistema ferroviario. Dichos datos se vieron reforzados por la débil situación financiera por la que atravesaba el gobierno tras la crisis de 1995 y ante la imposibilidad de invertir los recursos públicos necesarios en estas áreas prioritarias, mismas que en otros tiempos habían sido el alivio para la pobreza que, para entonces, llegó a niveles nunca vistos.¹⁸⁰

La liquidación de la paraestatal ferrocarrilera comenzó a raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio, en este acuerdo se había incluido un conjunto de medidas necesarias para que el país fuera más competitivo,¹⁸¹ contemplando la privatización de las grandes empresas públicas. Esta política no estuvo exenta de tener grandes dificultades puesto que uno de los grandes retos a resolver para su ejecución fue la gran cantidad de despidos de trabajadores que se llevarían a cabo. En 1995 el Congreso de la Unión aprobó la iniciativa de ley presentada por el Ejecutivo Federal con el fin de reformar el artículo 28 Constitucional, en el que se reclasificó la actividad ferroviaria como área prioritaria para la nación a fin de permitir la participación del sector privado tanto nacional como extranjero.¹⁸²

Esta acción de Ernesto Zedillo se fundamentó en la necesidad de reafirmar la rectoría del Estado en áreas prioritarias, sosteniendo que los ferrocarriles no podrían ser eficaces bajo un régimen monopólico estatista de prestación exclusiva de dicho servicio.

La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.¹⁸³

180 *Ídem*.

181 Silva, *op. cit.*, p.23.

182 Luz Caregna Lamadrid (a), *Camino de Hierro al puerto Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí, Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, México, FONCA Colegio de San Luis, 2003, p 209.

183 Poder Ejecutivo Federal, "Decreto de reforma del artículo 28 constitucional", *Diario Oficial de la Federación*, 2 de marzo de 1995, primera sección, p.3.

La retórica de la privatización promovida por Zedillo se sustentaba en cuatro razones que se consideraban fundamentales. La primera fue que se hacía una importante transformación entre la relaciones sociedad y gobierno, de las estructuras económicas del país y de las comunicaciones y del transporte, al modificar los principios que definían a los ferrocarriles como una actividad cuyo desempeño corresponde exclusivamente al Estado.¹⁸⁴ En segundo término, se argumentó la escasez de recursos públicos que imposibilitaba al gobierno para poder realizar las inversiones inaplazables y necesarias que requería la modernización del sistema ferrocarrilero. En tercer lugar, se apeló a la necesidad de ampliar el acceso a la creatividad y energía de los particulares en el desarrollo económico nacional para que, mediante la aportación de trabajo, tecnología e inversión, se permitiera al Estado concentrar mayores acciones y recursos en el cumplimiento de sus objetivos básicos como atender el combate a la pobreza. Y, finalmente, se esgrimió la convicción de que no necesariamente un Estado propietario ejerce una mayor eficacia rectora sobre la actividad ferroviaria¹⁸⁵, un argumento que se vale de la lógica del pensamiento neoliberal.

Tras ser aprobada la reforma constitucional y para poder facilitar el proceso de privatización, el sistema ferroviario fue dividido en tres troncales regionales: “el Ferrocarril del Noreste, el Ferrocarril del Pacífico Norte y el Ferrocarril del Sureste, así como la Terminal Ferroviaria del Valle de México y varios ferrocarriles con vías de corta longitud”.¹⁸⁶

6. Transición de empresa pública nacional a privada extranjera

Una vez aprobada la reforma constitucional, se inició la formalización de los acuerdos entre las grandes firmas privadas para participar en el proceso de licitación de Ferronales. Entre estas se perfilaron tres importantes grupos para ganar la primera concesión, misma que involucró las vías del noroeste y noreste. El primer grupo lo conformó Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y Unión Pacific (UP); el segundo, Trituradores Basálticos de México (Tribasa) y Rail-Tex; y finalmente Transportista Marítima Mexicana (TMM) y Kansas City Southern Industries (KCSI).¹⁸⁷ El interés por participar en la privatización fue mayor debido

184 Heriberto López Ortiz, “Ferrocarriles Mexicanos: del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero”, D.F, Biblioteca jurídica de la UNAM, 2003 p.490.

185 *Ídem*.

186 Zepeda, *op.cit.*, p. 33.

187 Silva, *op.cit.*, p.30.

a algunas declaraciones del presidente como que las concesiones se harían por un máximo de hasta 50 años. A pesar del anuncio, la lucha por la primera ruta llevó todo el año de 1996 y no se consolidó sino hasta 1998 por varios problemas técnicos.

A la par de la euforia privatizadora, continuaron los mensajes confusos para los trabajadores, mismos que se cuestionaron si la empresa desaparecería o no. El gobierno dio una primera postura a través de Luis de Pablo Serna, director de Ferronales, quien declaró al respecto que “la empresa no desaparecería, ya que seguiría prestando los servicios que no fueran económicamente rentables para las empresas, pero sí necesarios para la sociedad”.¹⁸⁸ Asimismo, los trabajadores temían el despido masivo a raíz de dicho proceso, a lo que Serna, en un intento de calmar los ánimos declaró que se mantendrían las prerrogativas laborales de los trabajadores cuando se diera la apertura al capital privado en el sistema ferroviario.¹⁸⁹ En ese contexto los rieleros vivieron un periodo de una profunda inseguridad respecto al futuro incierto de sus tradicionales empleos ante la decisión de las nuevas empresas que, al obtener las concesiones, buscarían reducir costos a través de disminuir la enorme plantilla laboral. Este periodo fue una de las facetas más complicadas del proceso de liquidación:

Al inicio de la liquidación de FNM en 1996 se calcula que había en total 43,363 trabajadores en activo, dos años después el 7% de esa cantidad había optado por el retiro voluntario, el 54% fue recontratado por las nuevas compañías y el 34% fue liquidado. Y para 1999, cuando concluyó el proceso de privatización, y con lo que quedaba de Ferronales, había una cantidad de 3187 rieleros [...] En 1996, 30,000 trabajadores tenían entre 5 y 25 años en la compañía [...] y cerca de 28,000 tenían entre 14 y 45 años de edad.¹⁹⁰

En este vaivén de mensajes en una dirección y acciones en otra, durante el concurso de licitación hubo secciones ferrocarrileras a lo largo del país que ante la incertidumbre de no saber cuándo sería liquidados, llevaron a cabo acciones de resistencia. Si bien no se podría hablar de un movimiento generalizado de oposición, puesto que el sindicato de trabajadores ferrocarrileros actuó como un instrumento de control dada su cercanía con el gobierno, sí hubo actos de obstrucción y sabotaje para evitar la reforma. Entre los casos que más destacaron se encuentra el de resistencia de los trabajadores de integrar la línea Coatzacoalcos-Salina Cruz a la ruta del Sureste; la negativa fue tan fuerte que el gobierno

188 *Ibid*, p. 31.

189 *Ídem*.

190 Andalón, *op.cit.*, p.270.

tuvo que suspender por un tiempo sus planes. También se realizaron boicots de las operaciones ante el miedo de ser despedidos, aumentó el robo y sabotaje conforme se acercaba la fecha para concesionar la línea y se hizo común la práctica de las *locomotoras locas* en las que las máquinas las echaban a andar sin personas y solo con peso hasta que chocaran.¹⁹¹

En el área jurídica también se dieron muestras de inconformidad entre los trabajadores y la paraestatal, el año de 1996 fue el de más demandas interpuestas, previo a que fueran entregadas completamente las concesiones de las rutas y de que se hubieran empezado a gestar al interior de las nuevas empresas las campañas de despidos masivos para disminuir la plantilla laboral. La motivación de estas demandas se debió a la falta de respuesta del sindicato o de Ferronales para dar salida y cumplimiento a los reclamos laborales de los miles de despedidos, lo que orilló a los trabajadores del riel a acudir a las instancias jurisdiccionales correspondientes. En total, entre 1995 y 2001 la junta especial número 1 en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje recibió un total de 8,805 demandas.¹⁹²

Sin embargo, el proceso de privatización continuó su curso a pesar de los contratiempos, resistencias, demandas y críticas. Para junio de 1997 la Comisión encargada de la desincorporación de FNM otorgó el fallo a favor de Transportación Marítima Mexicana para adquirir el Ferrocarril del Noreste. Así, el grupo encabezado por TMM había ganado la concesión, y las acciones por la concesión con una participación del 51%, y el restante se distribuyó entre la empresa KCSI con el 29%, y propiedad del gobierno federal con el 20%.¹⁹³ En agosto el Grupo Ferroviario Mexicano (GFM) presentó su propuesta para operar el Ferrocarril Pacífico-Norte, ofreció 527 millones de dólares por el 100% de las acciones de dicha ruta y fue el único que concursó. Después de analizar su propuesta, la Comisión privatizadora le otorgó el fallo a favor para operar el Ferrocarril Pacífico-Norte, misma que tomó total control a partir de febrero de 1998.¹⁹⁴

191 *Ibid*, p.265.

192 Silva, *op.cit.*, p.37.

193 Arcundia, *op.cit.*, p.104.

194 Silva, *op.cit.*, p.38.

Al ser concesionadas las vías férreas del norte, se entregó al capital privado una de las rutas comerciales con más alto valor económico, ya que la mayor parte de la carga exportada e importada del país viajaba por tren y esta tiene conexiones con las rutas ferrocarrileras comerciales de los Estados Unidos, principal socio comercial de México tras el TLCAN. Después de haber entregado las secciones más importantes, la ruta del Sureste se enfiló como un apéndice del proceso privatizador. Varias empresas nacionales y extranjeras se mostraron interesadas en esta ruta, a pesar de que FNM señaló que se buscaría restringir la participación extranjera al mínimo. Tres eran las empresas que parecían ser las más aventajadas para obtener la concesión: Tribasa, Grupo Acerero Norte e ICA. Después de un proceso de selección, la primera de estas tres empresas fue la que resultó ganadora de la concesión de la ruta del Sureste, con una oferta de 290 millones de dólares por el 100% de las acciones de la ruta, misma que comenzó a operar hasta septiembre de 1998.¹⁹⁵

7. Contradicciones y críticas a la privatización

La motivación del gobierno federal para dividir las líneas de ferrocarril de todo el país fue para crear monopolios regionales privados, nacionales o extranjeros, y que fueran competitivos entre sí. Cada empresa correría con los costos operativos, pero la propiedad de algunos de los activos seguiría en manos federales. Una ventaja de este esquema fue la posibilidad de establecer un nuevo marco regulatorio basado en la competencia, valor de vital importancia en el neoliberalismo que, a su vez, atraería más inversionistas a este sector. A pesar de ello, un funcionario de la SCT aceptó posteriormente que con dicho modelo “la competencia y la eficiencia siguen caminos distintos, debido al hecho de que el esquema limita la rentabilidad de las empresas a largo plazo y aumenta los costos, particularmente los costos por ‘cambiar de vías’”.¹⁹⁶

A su vez, también aparecieron críticas por parte de la oposición de ala izquierdista, entre los argumentos que presentaron fueron que:

Nunca hubo una definición clara de los costos y beneficios de la privatización por parte del Ejecutivo y Legislativo. Siendo los resultados desfavorables para el país, pues “nuestro” sistema ferroviario es fundamental para la economía nacional, y debido a la

¹⁹⁵ *Ibid*, p.41.

¹⁹⁶ Andalón, *op.cit.*, p.259.

vecindad con la economía más grande del mundo y que ambos sistemas ferroviarios están interconectados pertenecen a capital estadounidense, tal sistema adquiere una importancia geoestratégica.¹⁹⁷

A lo que el gobierno respondió que con los nuevos concesionarios se habían realizado inversiones en el lapso de 1997-1999 por un monto de 8250 millones de pesos, tanto que para el año 2000 se programaron cerca de 2500 millones de pesos, lo que triplicó las inversiones del Estado¹⁹⁸ en años pasados. Asimismo, el tráfico de carga se incrementó substancialmente lo que logró revertir la tendencia descendente previa a la privatización. Otro de los beneficios fue que, en gran parte de la red ferroviaria, los tiempos de tránsito se redujeron en un 30%, la incidencia de actos delictivos en robos de carga automotriz prácticamente se eliminó y se redujeron los costos de operación.¹⁹⁹

De igual manera la captación de capitales fue de cerca de 18 mil millones de pesos que se obtuvieron tras el proceso de reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, además se eliminaron prácticamente los subsidios gubernamentales, que representaban 4000 millones de pesos anuales como promedio en los últimos cinco años en Ferronales, destinados para el gasto corriente de inversión, y con la desincorporación se captaron cerca de 900 millones de pesos anuales por concepto de pago de derechos e impuestos.²⁰⁰

Si bien la expectativa de los legisladores oficialistas fue positiva con estos datos, se esperó que con las empresas creadas entre 1996 y 1998 se generara una mayor competencia entre sí. Sin embargo, en 2001 FNM fue extinguida y con ello se rompió la promesa hecha a los obreros de que no desaparecería. Cinco años después, Kansas City Southern y Transportación Mexicana se fusionaron, tras la autorización de la Comisión Federal de Competencia; mientras que Ferromex y Ferrosur planearon hacer lo mismo. Ante estas acciones, la bancada legislativa del PRD criticó la privatización con cuestionamientos como: ¿cuál fue la necesidad de desintegrar el sistema ferroviario nacional y de crear distintas empresas que compitieran entre sí, si cinco años después las condiciones económicas cambiaron radicalmente? Puesto que las empresas se reagruparon y revirtieron el proceso de diversificación planeado inicialmente.²⁰¹

197 López, *op.cit.*, p. 489.

198 *Ibid.*, p. 493.

199 *Ídem.*

200 *Ibid.*, p. 494.

201 *Ibid.*, p. 489.

El propósito de privatización fue el de impulsar la competencia mediante la desintegración del sistema ferrocarrilero mexicano, que se nulificó con la reconcentración y oligopolización del ferrocarril mexicano. Con la concesión de las líneas férreas se eliminó el monopolio público, pero surgió el oligopolio privado y la extranjerización del sistema ferroviario.²⁰² Otro costo que también apuntó la oposición, fue que los ferrocarriles establecidos en México no eran mexicanos, lo que significaba para la soberanía nacional un peligro al haber vagones estadounidenses funcionando bajo leyes extranjeras en “nuestro” territorio.²⁰³

A lo largo de los siguientes años prevaleció el impacto de las anomalías cometidas al momento de otorgar las concesiones a las empresas. Diez años después de ser liquidada la paraestatal, el Informe sobre el Estado de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, que correspondió al primer semestre de 2011 y fue remitido al Senado, estableció que la privatización de Ferronales no solo dejó en manos de empresas extranjeras el servicio de transporte que prestaba la paraestatal, sino que el proceso se hizo con muchos descuidos y que gran parte de su patrimonio en bienes muebles e inmuebles no se había podido recuperar del todo.²⁰⁴

Asimismo, otro problema que salió a relucir fue que los recursos para el pago de pensiones vitalicias de los ferrocarrileros jubilados escasearon a tal grado que el fideicomiso que se creó con ese propósito se agotaría en 2011, y para el año siguiente no habría dinero para cubrir las pensiones de 37 mil 600 trabajadores en retiro. Otro aspecto que resurgió fue que el sesenta por ciento de los terrenos propiedad de FNM estaban invadidos y aunque se tenía el inventario de un millón 459 mil 189 de bienes muebles, parte de ellos estaban en poder de las concesionarias. De acuerdo con los registros, dichos bienes están dispersos en 749 localidades a lo largo de todo el territorio nacional.²⁰⁵ Lo anterior demostró como a largo plazo la desnacionalización de los Ferrocarriles fue un proceso muy complejo, difícil y lleno de muchas contradicciones que generó nuevas problemáticas que ponían en riesgo la seguridad nacional y las pensiones de miles de obreros.

202 *Ibid*, p. 495.

203 *Ibid*, p. 500.

204 Zepeda, *op.cit.*, p. 34.

205 *Ibid*, p. 35.

8. San Luis Potosí y la privatización

En los apartados anteriores se dio una vista general de cómo fue la privatización a nivel nacional a través de datos y declaraciones de personajes políticos de nivel federal, así como todo el contexto económico y político que hicieron propicio el terreno para llevar a cabo la desnacionalización del sistema ferroviario. En este último subcapítulo, a modo de cierre, se expondrá como en San Luis Potosí se vivió dicho proceso a través de notas de periódicos locales.

Durante el año de 1996 los efectos de la privatización comenzaron a ser notorios en el estado potosino, pues se vivió un periodo de incertidumbre generalizada entre los rieleros ante la confusión y el miedo de perder su trabajo. Situación que era reportada por los diarios:

Sigue la desocupación de rieleros de las Divisiones Cárdenas y San Luis Potosí y en las últimas dos semanas casi mil trabajadores quedaron sin empleo [...] Los que no han querido retirarse del servicio, siguen trabajando pues a nadie se le ha obligado a jubilarse o a recibir su liquidación, aunque aceptaron que llegará el momento en que la empresa tenga que liquidar el personal que ya no necesite, y esto será en condiciones desventajosas para el trabajador.²⁰⁶

Con la nota anterior se señala cómo hubo ferrocarrileros que no quisieron dejar su empleo y se mantuvieron ahí hasta el último momento, pues la liquidación de la mayoría de los trabajadores de ferrocarriles fue un duro golpe para muchas familias, ya que no solo significaba la pérdida de su empleo y enfrentarse a dificultades económicas en un contexto de crisis, sino también implicaba dejar de pertenecer a un gremio y trabajo que daba identidad y que generó cohesión en cierto grupos sociales durante un más de un siglo.

Como ya se mencionó en los apartados anteriores, la empresa Transportación Mexicana, integrada por Transportación Marítima Mexicana y Kansas City Southern Industries, obtuvieron la concesión de las dos principales líneas que atraviesan el estado potosino: de Sur a Norte, México-Laredo; y de Este a Oeste, Aguascalientes-Tampico.²⁰⁷ Con ello comenzó la tercera etapa en la vida de los caminos de hierro que se caracterizó por

206 "Sin empleo casi mil ferrocarrileros" En *Pulso de San Luis Potosí*, 18 de diciembre de 1996, Sección E Zona Media, p. E3.

207 Carregha (a), *op.cit.*, p.13.

estar los ferrocarriles, nuevamente, en manos del capital privado, solo que sin trenes de pasajeros y exclusivamente vinculados al tráfico de mercancías.

El impacto social que tuvo la privatización en la vida de los rieleros potosinos que habían sido desocupados, fueron temas que continuaron siendo noticia en los periódicos del estado con titulares como: “trabajadores ferrocarrileros liquidados por la empresa, tratan de recontractarse ante los apuros económicos que atraviesan”; a la par de fotografías que mostraban la estación de trenes de San Luis con una larga fila de desempleados.²⁰⁸ Asimismo, las notas de los diarios daban constancia de las contradicciones en las declaraciones en torno a los trenes de pasajeros, pues en un principio se afirmó que este servicio continuaría existiendo en la línea San Luis-Tampico, pues se reconocía la necesidad de este ya que había “comunidades que no tienen otro medio de transporte por eso seguirán operando el servicio de pasajeros. A pesar de que para los Ferrocarriles no es negocio, como es la carga de materiales y materia prima de la región.”²⁰⁹

Sin embargo, al haber transcurrido medio año de estas declaraciones se decía totalmente lo contrario, pues se daba constancia de cómo la otrora importante estación Cárdenas dejaba de prestar servicio, así como de lo reducida que había quedado la plantilla laboral rielera de esta localidad:

Los 560 rieleros recontractados son para toda la División Cárdenas y ahí se incluye a quienes trabajan en el patio de Tampico, telegrafistas para toda la línea, vías y trenes [...] una mala noticia para este municipio, es que por lo pronto no habrá trabajo en talleres, coches y carros y patios de inspección, pues ésta será sólo una estación de paso.²¹⁰

Una vez que la nueva administración ferroviaria tomó el control total de la infraestructura rielera de San Luis Potosí, entre la que se encontraba la División Cárdenas, esta experimentó una notable modernización de vías, maquinaria y servicios, al mismo tiempo que se vivió un profundo abandono de almacenes, talleres y estaciones ubicadas en la Huasteca, Zona Media y el Altiplano. Dicha situación no fue exclusiva del estado pues a lo largo de todo el país se podían encontrar edificios en deterioro o desmantelados, a pesar

208 “Trabajadores ferrocarrileros liquidados por la empresa, tratan de recontractarse ante los apuros económicos que atraviesan”, en *El Sol de San Luis*, 27 de junio de 1997, primera plana.

209 “Pese a privatización no desaparecerá el tren de pasajeros San Luis Potosí-Tampico”, en *Pulso de San Luis Potosí*, 28 de diciembre de 1996, Sección E Zona Media, p. E3.

210 “Poco más de 500 rieleros serán recontractados por la nueva concesionaria de Ferrocarriles” en *Pulso de San Luis Potosí*, 24 de junio de 1997, Sección E Zona Media, p. E3.

de que en las concesiones se establecía un compromiso legal de dar mantenimiento y uso adecuado de todas las instalaciones y el incumplimiento de esto podía derivar incluso en la pérdida de la concesión ferroviaria,²¹¹ cosa que nunca sucedió.

Sumado a lo anterior, la privatización no solo impactó fuertemente en el ámbito laboral y económico, también lo fue en lo social y cultural, pues poblaciones potosinas como Vanegas o Cárdenas perdieron una fuente tradicional de empleo que funcionó bajo esquemas laborales corporativistas y familiares. Finalmente, el ferrocarril nacional feneció generando suspiros y nostalgia en la memoria colectiva de miles de rieleros potosinos jubilados y familias, quienes no pierden la esperanza de que “vuelvan los trenes”, a pesar de que estos siguen surcando sus municipios.

211 Mayra Tristán, “línea del ferrocarril para SLP desde 1888”, en *El Sol de San Luis*, 13 de septiembre de 2020, sección local, link <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/lineas-de-ferrocarril-para-slp-desde-1888-diez-gutierrez-consiguio-la-concesion-5752254.html>

Capítulo III

Consideraciones

En este último capítulo se proporciona una vista panorámica de cómo los ferrocarriles permearon en la vida cotidiana de Cárdenas, ello haciendo uso de los testimonios capturados mediante la metodología de la historia oral. Se empieza por hilar las memorias individuales con miras a confeccionar un relato colectivo que permita reconstruir el entorno cotidiano de ciertas partes de la ciudad y de la relación que guardan estos con la que fue su principal industria. Asimismo, se ahonda en este apartado sobre las relaciones laborales, comerciales, familiares y simbólicas que existieron entre los habitantes con los ferrocarriles para comprender de qué manera impactó en las dinámicas sociales del municipio el proceso de desnacionalización de la paraestatal, así como qué significó este hecho para la mayoría de la población.

1.- Origen industrial y obrero

Antes de continuar con la temporalidad que le sucede al primer capítulo (S.XVII-1960) es importante recapitular sobre el origen urbano de Cárdenas y su nacimiento como polo obrero e industrial; mismo que difiere con la mayoría de las poblaciones de tradición hispánica e indígena ubicadas en el centro-sur de México cuyas características urbanas tienen un origen y distribución caracterizado por fundarse en torno a una plaza central rodeada de un templo y palacio de ayuntamiento. El origen de Cárdenas es totalmente distinto, pues surgió como una nueva población gracias al proceso de industrialización capitalista mexicano de finales del siglo XIX, y este hecho moldeó su naturaleza predominantemente obrera. Si bien previamente existió desde el siglo XVII el antiguo casco de la hacienda, una pequeña capilla y un pequeño barrio, estos conjuntos durante siglos no expandieron su población ni su núcleo urbano de tal modo que permitieran el desarrollo de una ciudad. Por ello, este espacio pasó a un segundo plano cuando llegó el ferrocarril y su industria, puesto que tras el tendido de las vías se construyeron los primeros edificios en torno a los cuales se formó una nueva ciudad, del mismo nombre que la hacienda y la estación. Con estas obras apareció un nuevo Cárdenas industrial que al acrecentar su mancha urbana a lo largo del siglo XX absorbió al viejo Cárdenas agrícola y

rural. Asimismo, con el establecimiento de los caminos de hierro, los talleres, los rieles y la estación de pasajeros, estos se convirtieron en el sello de identidad de la población:

Existen pueblos de la ruta Tampico-San Luis cuya atmósfera es ferrocarrilera, como fue el caso de Cárdenas, donde la mayoría de las familias eran sostenidas por los trabajadores de los ferrocarriles desde que los talleres fueron trasladados ahí junto con el gran silbato, mismo que llegó a ser emblema del pueblo que estuvo marcando los tiempos de la vida cotidiana.²¹²

2. Memoria sobre rieles

La estación de pasajeros de Cárdenas y su plaza son el corazón de la ciudad y a partir de este cuadro se delineó la traza urbana, y dada su naturaleza funcional de ser punto de partida y de llegada de quienes viajaban en los trenes, esto la convirtió en una zona con una intensa actividad social y un punto de reunión no solo de visitantes y viajeros, sino también de los habitantes que acudían para surtirse de productos o servicios básicos. Esto último se debía a que en las bodegas y almacenes contiguas a la estación se descargaban los productos agrícolas y ganaderos que suministraron por años al mercado, y este, a su vez, a las viviendas, restaurantes y hoteles. También, era ahí donde llegaba los carros con petróleo procedente de Tampico, energético fundamental que hacían funcionar en los hogares las estufas, lámparas y calentadores de agua. Estas fueron algunas de las razones por las que este lugar fue un punto fundamental dentro de la vida cotidiana. (Ilustraciones 1 a 3).

Era un corredero de gente, subían y bajaban de ahí del jardín (Juárez), que si llegaban las visitas o la familia de San Luis o de Tampico; que si ya llegaban los trabajadores de las cuadrillas con sus hijos y esposa; que si los vendedores andaban anunciando las chancaquillas o las gorditas; que si ya hay chapopote para cocinar; que si llegó el cobrador, ahí van todos los trabajadores del ferrocarril a formarse por su pago. No, muy bonito que era, cuando había ferrocarril. Fue una época muy bonita, de mucho trabajo.²¹³

A lo largo de la calle Juárez, de Oriente a Poniente, entre el cruce de la Álvaro Obregón hasta la bajada de Santos Degollado existió un gran complejo industrial ferroviario en Cárdenas. Estas instalaciones iniciaban con la Escuela de Transportes donde se daba capacitación a los que se desempeñaban en las áreas de fuerza motriz y transportes; le seguían los talleres de Puentes y Edificios, donde había cuadrillas de trabajadores que se hacían cargo de la infraestructura de caminos; le sucedía el “área pago”, donde cada quincena llegaba el pagador, que estacionaba su autobús debajo de un cobertizo (Ilustración

212 Roberto Guzmán Quintero, *El ferrocarril de Tampico*, México, Indautor, 2006, p.39.

213 Entrevista hecha a la señora Soledad Álvarez Martínez, en diciembre de 2019, Cárdenas, San Luis Potosí.

4) y ahí se le entregaba el sueldo a cada uno de los trabajadores de Ferronales, desde los que estaban en oficinas y talleres hasta los que andaban en máquina o sobre vías. Después estaba la estación de pasajeros, donde había la taquilla, sala de espera, el restaurante del ferrocarril, la oficina de telegrafista y el jefe de estación, así como un área de mantenimiento de coches y carros. Del otro lado de las vías se ubicaban los talleres de la División, donde debajo de varios cobertizos se hacía la reparación general de las máquinas de vapor o diésel, vagones y demás material rodante. Y, finalmente, las bodegas de carga y descarga, donde se hacía el desembarque de toda clase de mercancías que circulaban a lo largo de la vía San Luis-Tampico.²¹⁴ Asimismo, a un lado de todas las instalaciones sobre la misma calle de Juárez, esquina con Morelos, se estableció el edificio de la Sección Sindical Número 4 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) donde destacó sobre la construcción de madera un busto de Jesús García Corona;²¹⁵ en este espacio se congregaban los ferrocarrileros, en activo o jubilados, en reuniones y convivios relacionados con su gremio. Y al frente, en un amplio lote, se ubicó el Hospital del ferrocarril.

En los distintos departamentos mencionados del parque ferroviario laboró una numerosa plantilla de trabajadores que se desempeñó en un diverso abanico de actividades. Muchos de estos obreros y administrativos se insertaron en este sector laboral debido a que, además de ser la principal fuente de empleo, por generaciones los padres anotaban a sus hijos o nietos en las listas sindicales para que cuando crecieran se integraran fácilmente a las vacantes de los talleres, oficinas o en vía. Esto generó una dinámica laboral que hizo de las faenas rieleras un oficio de tradición familiar y al trabajo en ellas una herencia; esto generó que entre los cardenenses surgieran “linajes rieleros” donde se volvió común hablar del bisabuelo, abuelo, padre e hijo ferrocarrilero, como muestra el siguiente testimonio.

Yo entré a Ferronales porque mi papá me anotó y era así como se entraba. Antes se trabajaba de 7:00 de la mañana a 3:00 de la tarde, y no había capacitación para todos, uno aprendía de estar viendo y sobre la marcha. En ese entonces, había mucha gente en los talleres como en la casa de máquinas donde estaban los mecánicos; en la fragua había más personal donde hacían los fierros y todo eso. También estaban los

214 Entrevista a David Jiménez Morales en junio de 2021, S.L.P., San Luis Potosí,

215 Mejor conocido como el héroe de Nacozari, el 7 de noviembre de 1907 el maquinista Chucho García salvó al pueblo sonorense tras evitar que un cargamento de dinamita explotara en dicha ciudad, en el acto sacrificó su vida al sacar el convoy a las afueras de la ciudad y tras morir en una fuerte explosión fue elevado en la memoria ferrocarrilera mexicana como un símbolo de la valentía, compromiso, y arrojo de los rieleros.

departamentos como el pailería donde hacían cosas de remachar, de carpintería, de pintura, y de copería donde se especializaban en las fugas de aire. En todos esos departamentos había mucha gente en ese entonces, y mucho trabajo también.²¹⁶ (Ilustraciones: 5 a 7).

Así como se heredaban los empleos de generación en generación, se iban transmitiendo muchos de los conocimientos y prácticas de los oficios dentro de los distintos departamentos, como lo relata el señor Jorge Castillo:

Yo entré como auxiliar, o sea, yo no tenía un departamento fijo, sino donde faltara gente ahí yo iba y ya les ayudaba con las tareas que me dijeran. En una ocasión estuve en carros y arrastre y me dijeron: “Castillo, va a llegar una máquina y tienes que desenganchar los vagones”. Yo no sabía cómo hacerlo, le dije que la primera vez que estaba en ese departamento, entonces me contestó: “mira, tu papá, Montaña, me enseñó a hacerlo cuando yo entré aquí, ahora yo voy a hacer lo mismo, te voy a enseñar para que aprendas”.²¹⁷

Estas dinámicas laborales propiciaron que la memoria colectiva se familiarizara con los trenes y la industria que existía alrededor de ella, así como la idea de empleo y prosperidad en Cárdenas. Por lo que la jerarquía de estos sitios, como la estación, trascendieron en su relevancia más allá de lo económico y social a un espacio simbólico y representativo de la localidad, inclusive de mayor peso en comparación con otros espacios o edificios como la misma presidencia municipal y su plaza.

Antes la antigua presidencia estaba aquí atrás de los talleres y no arriba (Jardín Hidalgo), ya después la mudaron para allá e hicieron una nueva presidencia (edificio); pero siempre se veía más gente en la estación que en la misma presidencia y su jardín. Y este jardín, el Juárez, el de la estación, siempre fue el bueno, el principal y el primero, y yo creo que el de mayor importancia para Cárdenas y no el Hidalgo, a donde después se fue la presidencial.²¹⁸ (Ilustración 8).

Asimismo, las instalaciones del tren eran el espacio más ruidoso de Cárdenas, y estos sonidos que se producían, a su vez marcaban el transcurrir del tiempo pues estos resonaban fuertemente a lo largo de la localidad, desde el rugir de las chimeneas y el golpeteo de los metales en los talleres, que anunciaban el inicio de las jornadas; hasta el pitido del silbato cuando arribaban las locomotoras a la estación, que a su vez se sucedían con los gritos de los vendedores ambulantes. Por lo que esta zona no solo era el corazón de la ciudad, sino también su boca y voz.

216 Entrevista hecha al señor Arturo Medina Olivo, en junio de 2021, Cárdenas, San Luis Potosí.

217 Entrevista hecha al señor Jorge Castillo Álvarez, en diciembre de 2019, Qro. Querétaro,

218 Entrevista hecha al señor Olivo Hernández Camacho en junio de 2021, Cárdenas San Luis Potosí.

Antes en Cárdenas uno sabía qué hora era por los pitidos de las máquinas o cuando sonaban las chimeneas para anunciar el cambio de turno en los talleres, que suena la máquina pues podían ser las 12:45 o las 2:45. Eso nos marcaba el tiempo. [...] También, me acuerdo que desde chavillo siempre se escuchaban ruidos de golpear metal, como martilleos o del taladrar, las campanas de las máquinas en los patios, el rugir de las chimeneas. Ya después con la privatización, cuando cerraron los talleres del ferrocarril, esos ruidos se acabaron para siempre.²¹⁹

Otro espacio urbano que se vinculó al complejo industrial ferroviario, y con ello a la idea de bonanza y prosperidad, fue el mercado. Este se ubicó en la parte norte de la zona industrial, un área estratégica por su cercanía al almacén y al sitio de carga y descarga express, así como a los hoteles La Esperanza y Castilla; lo que lo colocaba a unos cuantos pasos de todo el movimiento mercantil y del flujo de personas que cruzaban por Cárdenas. Negocios como “El Vapor” aprovecharon durante años el dinamismo de la zona y, esto hizo que dicha tienda se convirtiera en uno de los centros comerciales más importantes de la Región Media.²²⁰ (Ilustración 9). De igual forma, los cafés y restaurantes también fueron otro tipo de negocios de larga tradición que se vieron favorecidos con la presencia de los trenes de pasajeros y de los trabajadores del ferrocarril:

Mi abuelo llegó de Matehuala a trabajar en los talleres, era pailero y le ofrecieron la concesión del restorán del ferrocarril y lo atendió junto con mi abuelita, mis tías y mi papá. Y de ahí se inició una larga tradición familiar de restoranes, yo soy tercera generación, pues mi padre y mi tía Cholita también le siguieron al negocio que aún continúa, como el mío, el Nacho’s, y los de mis primos con El Casal y Los Arcos. No, no, no, si no fuera por el ferrocarril quién sabe que hubiera sido de Cárdenas, sería una ranchería o vía de paso, no sé. Pero por los trenes es que tuvimos comercios emblemáticos para el municipio.²²¹ (Ilustraciones: 10 a 11).

Otro aspecto familiar que vinculó al ferrocarril con la formación de negocios locales fue la migración. Como ya se había mencionado, en Cárdenas cuando ocurrió el establecimiento de la estación no contaba con un grueso poblacional que sostuviera las crecientes actividades industriales e impulsara la vida comercial que estaba naciendo en la localidad, por lo que tuvo que valerse de migrantes. Muchos de ellos llegaron gracias a los caminos de hierro desde el interior del país o desde el extranjero a través de Tampico, y una vez establecidos se decidían entre ser obreros o comerciantes:

Mis padres vinieron desde Siria y Líbano a Cárdenas a raíz de que México abrió sus puertas a los extranjeros que quisieran llegar aquí después de la Revolución. En ese

219 Jorge Castillo Álvarez, *op.cit.*

220 Guerrero, *op. cit.*, p.122.

221 Entrevista hecha al señor Juan Álvarez Calderón, en junio de 2021, Cárdenas San Luis Potosí.

entonces les daban la residencia y no la nacionalidad. Fue por unos paisanos árabes, que les ayudaron a establecerse, que se quedaron a vivir y se dedicaron al comercio de las telas en el mercado en Cárdenas, y antes el local lo surtíamos de las mercancías que traía antes el tren.²²²

Dentro de la misma línea, además del mercado local y la industria ferroviaria, otros espacios de la ciudad, como el educativo, jugaron un papel simbólico en relación con los trenes; asimismo, los profesores fueron otro sector económicamente activo, por detrás de los obreros y comerciantes. El crecimiento demográfico y económico de Cárdenas permitió el desarrollo de una clase media y profesionista, principalmente de maestros, y algunos hijos de rieleros;²²³ esto generó la necesidad de centros educativos. En consecuencia, se fundaron escuelas que, al igual que en el resto del país, llevan el nombre de personajes de la historia nacional como Leona Vicario, Ignacio Ramírez o Julián Carrillo; sin embargo, existen algunos colegios en Cárdenas que guardan un fuerte vínculo con la que fue la principal industria del municipio: el kínder Jesús García y la primaria Ferrocarriles Nacionales de México. La primera se llama así en honor al “Héroe de Nacozari”, símbolo del orgullo rielero nacional; y la última, por su nombre hace referencia a una de las principales paraestatales de México durante gran parte del siglo XX. (Ilustraciones: 12 a 13). En estas instituciones educativas existen escudos, lemas, ceremonias cívicas, conmemorativas y simbólicas que perduraron aún después de la privatización:

Cuando yo era niño ya no existían los trenes de pasajeros, pero recuerdo que cuando estaba en el kínder en el mes de noviembre celebrábamos el día del ferrocarrilero con una obra sobre el héroe de Nacozari, recuerdo que había un niño que actuaba como Jesús García e iba adentro de una máquina de vapor, y detrás había vagones hechos con cartón pintado a los que les ponían cuetes para hacer como que ocurría la explosión con dinamita. Con la representación de cómo Chucho García sacrificaba su vida para salvar al pueblo, se exaltaban valores como la valentía, orgullo y el arrojo de los ferrocarrileros mexicanos, un sentimiento que nos hacía sentir emocionados a quienes venimos de familia rielera.²²⁴

En concordancia con lo anterior, las expresiones artísticas locales jugaron un papel importante en el reforzamiento de imaginarios románticos y simbólicos, por ejemplo, a través de la música en la que se destacó al ferrocarril en Cárdenas como un sello representativo del pueblo, ya fuera cantando sobre las vías en kilómetros específicos o aludiendo a la estación de pasajeros como se observa en la letra de las siguientes canciones.

222 Entrevista hecha al señor Enrique Dahub Dahada, en junio de 2021, Cárdenas San Luis Potosí.

223 Como fue el caso del profesor Miguel Ángel Herrera Bravo, de origen ferrocarrilero y maestro de educación primaria, autor del escudo municipal y de las memorias “Cárdenas de mis recuerdos”.

224 Recuerdo del autor.

La primera canción es una ranchera popular que habla sobre visitar Cárdenas “un pueblo rielero”²²⁵:

Cuando vayas a San Luis Potosí no dejes de ir a Cárdenas
Ahí mi pueblo donde alegre viví, yo tuve un amor
Que me hizo feliz y ahí sepulté mis penas
Nos paseamos en el tren del amor
Corriendo por serranías, recuerdo el cerro trozado
El sol lo volvió dorado de amores y alegrías
Vamos a Cárdenas, que lindo es Cárdenas,
Vamos a Cárdenas San Luis Potosí
En ese pueblo tan rielero yo nací
[...]
Saboreando en su alegre estación
Arriba en los trenes o abajo en montón
Vibrando en rieles de plata.²²⁶ (Ilustración 14).

Mientras que la segunda composición es una norteña, un tanto nostálgica sobre un amor a primera vista y la añoranza de volver a Cárdenas. Esta pieza se volvió popular entre los migrantes cardenenses en los Estados Unidos.

La conocí en la estación
En la del ferrocarril
Me vio con sus lindos ojos
Que ahora son mi vivir
Ahora soy muy feliz con mi linda mujercita
Ella es toda la razón de lo que yo canto ahorita
Regresaré, regresaré, regresaré
A mi San Luis Potosí donde yo soy más feliz
A mi Cárdenas querido donde la conocí.²²⁷ (Ilustración 15)

225 El autor de esta pieza musical, Fernando Zenaido Maldonado Rivera, fue un destacado compositor mexicano nacido en Cárdenas y autor de icónicos temas como *Volver, volver* y *Me está doliendo su ausencia*
226 Las Hermanas Huerta, “Vamos a Cárdenas”, compositor Fernando Z. Maldonado, hermanas huerta, 1985, LP.

227 Los rítmicos de Cárdenas, “Regresaré, regresaré”, compositor José Luis Gallegos, 1975, LP.

En las dos canciones anteriores, así como en las memorias de los habitantes se ilustra de manera general cómo algunos aspectos de la vida cotidiana de los cardenenses giraron en torno al eje rector de la industria ferroviaria y cómo esta influyó en muchos ámbitos y espacios como el comercial y educativo, así como en la conformación demográfica de su población, sus símbolos y expresiones artísticas. Tras haber recapitulado brevemente en este apartado el origen de Cárdenas y dar un panorama general de lo cotidiano; en los siguientes apartados se continuará con la temporalidad que le sucede al primer capítulo, que va de 1960 a 1997. En los siguientes 37 años a analizar, Cárdenas experimentó un paulatino declive comercial y laboral que llegó a su punto álgido durante la privatización del sistema ferroviario nacional y la desaparición de la paraestatal Ferronales.

3. Envejecimiento y accidentes de los ferrocarriles en San Luis Potosí

La “despedida de la última prieta” en Cárdenas fue el inicio de un intento de modernización de los ferrocarriles, mismo que se relacionó estrechamente con la introducción de las máquinas de diésel, en sustitución de los trenes de vapor, hecho que tuvo lugar en el municipio a partir de 1957 con la llegada de nuevo equipo.²²⁸ Con el arribo del nuevo material rodante, algunas de las funciones de mantenimiento y actividades de reparación, que se realizaban dentro de los talleres de la División Cárdenas, fueron trasladadas a las grandes terminales ubicadas en las ciudades de San Luis Potosí y Aguascalientes. (Ilustración 16).

Con la dieslización se reformularon los espacios industriales del estado potosino con la renovación de talleres, el rediseño de nuevas áreas de trabajo y la creación de escuelas de diésel para capacitar a los trabajadores en las nuevas técnicas de reparación de locomotoras. Con la edificación de nuevos espacios para la capacitación en San Luis, la capital estatal adquirió un estatus aún mayor sobre el que ya tenía en Cárdenas. Dichos cambios propiciaron la mudanza de ferrocarrileros cardenenses a nuevos lugares de trabajo, pero con el mismo oficio y empresa:

Sobró gente en los talleres de Cárdenas cuando lo del diésel y pues muchos se fueron porque había espacio para reacomodar en otras partes, ya que el contrato daba la

228 Moisés Gámez, *Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diesel en San Luis Potosí, 1950-1960*, México, editorial restauro compás y canto, 2018, p.17.

facilidad de reacomodarse en los lugares donde hubiera vacantes en Ferronales. Y el que no quisiera, tenía la opción de jubilarse. Pero mucha gente estaba entusiasmada con el ferrocarril, con el trabajo más que nada, que era un trabajo seguro, y uno tenía la confianza de que al término iba a recibir su pensión.²²⁹

Sin embargo, con la reestructuración de los talleres, Cárdenas disminuyó su importancia como centro ferrocarrilero en la línea Aguascalientes-San Luis-Tampico; además de que con la mudanza de muchos rieleros a San Luis y otras partes del país, el mercado cardenense experimentó una leve disminución de su vida comercial. No obstante, este continuó con su característico dinamismo gracias a la presencia de los viajeros que llegaban a diario en los trenes de pasajeros, así como a los trabajadores que aún quedaron en los talleres y oficinas.

A partir de los del diésel cambiaron un poco las cosas, pero poco a poco se recuperó el pueblo. En ese tiempo comenzamos a trabajar desde muy temprano, la mayor parte de nosotros los comerciantes iniciábamos a las 6:00 o 7:00 de la mañana. Cuando había trenes de pasajeros por la noche llegaba un tren con gente de comunidades, al medio día llegaba otro que venía de Tampico, y después el de San Luis y a todas horas había gente. Todo el día nos la pasábamos en venta. Cárdenas era un centro comercial con mucho movimiento por la gente que cruzaba [...] Y antes había mucho dinero, cada 15 días venían a pagar en efectivo a todos los trabajadores (del ferrocarril) y era mucho (dinero) el que circulaba. Y antes se manejaba el fiado y uno tenía la confianza de que le pagarían porque a las dos semanas venían otra vez con dinero en mano.²³⁰

Esto por el lado local, pero a nivel nacional la dieselización resultó insuficiente para realizar una completa modernización de los ferrocarriles como se pretendía, pues esta industria después de la década de 1960 comenzó a sufrir las fallas estructurales de una empresa de gobierno. Al ser FNM comprador y propietario, y tras haber eliminado la competencia al absorber todas las compañías privadas de ferrocarriles, la industria no pudo llegar a ser una empresa eficiente y competitiva. Asimismo, durante toda la administración estatal, FNM presentó problemas crónicos de insolvencia e ineficiencia, que a la larga contribuyeron al declive de este medio de transporte.²³¹ Al mismo tiempo, entre las décadas de 1970 y 1990 el sistema ferroviario nacional padeció la falta de inversión pública en su infraestructura debido a la difícil situación financiera del país a raíz de la prologada crisis económica. Con la reestructuración del Estado proteccionista hacia uno neoliberal hubo un

229 David Jiménez Morales. *op. cit.*

230 Dahub Dahda, *op. cit.*,

231 Guillermo Guajardo Soto, "La industria de equipos ferroviarios en México: de los talleres a la producción transnacional", en *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, Año 4, n. 6, 2010, p.31.

cambio de discurso en el cual se reconocieron los fracasos de las administraciones pasadas para modernizar el transporte ferroviario. Al mismo tiempo el gobierno buscó llevar a cabo de la mano de la iniciativa privada y con poca intervención estatal, el rescate de los ferrocarriles. Lo anterior se vio reflejado en opiniones de artículos de la revista *Ferronales*:

No desconocemos las limitaciones [...] del ferrocarril de México: la impuntualidad en las entregas, los tiempos excesivos para el transporte de mercancías, la falta de flexibilidad en las maniobras y, en ocasiones, eso hay que subrayarlo, la inseguridad de los bienes transportados, sujetos a maltrato y sustracciones. Todo esto es cierto, pero también lo es [...] el esfuerzo por modificar estas condiciones. Se ha mejorado la puntualidad, sin que podamos ufanarnos de que es norma invariable; hemos encontrado mejores sistemas para transportar la carga [...] sin que tampoco tengamos resuelto el problema [...] También se ha mejorado la seguridad de los compañeros ferrocarrileros quienes han tomado las medidas para evitar actos de pillaje y vandalismo; sin embargo, estos todavía existen y estamos atentos a ellos. Ciertamente aún queda un trabajo importante por hacer, un trabajo que debía haberse iniciado hace años y ahora obliga a acelerar el paso para abatir el rezago.²³²

Mientras la ansiada modernización tardaba, la falta de mantenimiento de las vías y locomotoras desencadenó una serie de problemas que afectaron tanto a los trabajadores como usuarios de *Ferronales*. En el caso de San Luis Potosí esto se reflejó en los accidentes laborales que, además de ser dramáticos, se sucedieron con mucha frecuencia y quedaron guardados en innumerables recuerdos de obreros o viajeros que tuvieron algún percance durante un viaje en tren:

Siempre había problemas en la infraestructura, ya fuera en la sierra o en ciertos lugares, pero cuando llovía fuerte la vía se anegaba y los durmientes se aguachinaban, se aflojaba el terraplén, y con el paso de la máquina se abrían las vías y se descarrilaba el tren. También había alcances, que era cuando el tren en el que tú ibas por atrás otro llegaba lo alcanzaba o chocaba, y era porque no había comunicación como ahora, antes era todo a base de señales o intuición. Fueron peligros y sigue siendo peligroso trabajar en los ferrocarriles porque un descuido o una falla te puede causar la muerte [...] Yo como garrotero antes viajaba arriba de los carros y tuve una experiencia muy fuerte, iba sobre una plataforma y estaba un cable de teléfonos que no vi, me tumbó y me arrastró hasta la otra punta del carro, ya casi para caer se rompió el cable y gracias a la vida que no caí entre las vías [...] Pero otro compañero no tuvo la misma suerte, un joven no vio un cable de alta tensión que rozaba el techo y lo electrocutó hasta dejarlo carbonizado.²³³

Los descarrilamientos fueron un problema recurrente al que se enfrentaron tanto rieleros como usuarios. Un ejemplo de ello fue el fatídico trenazo de Saltillo en octubre de

232 Andrés Caso, “La modernización ferroviaria como parte orgánica del sistema nacional de transporte”, en *Revista Ferronales*, Tomo LXXIII, n. 5-6, mayo-junio, 1998, p.31.

233 Entrevista hecha al señor Esteban Tello Lugo, en junio de 2021, Cárdenas, San Luis Potosí.

1972, en la parte norte de la línea San Luis-Laredo. Este terrible accidente cobró la vida de cientos de peregrinos²³⁴ y quedó guardado en la memoria potosina:

Cuando los ferrocarriles eran del gobierno, los trenes contaban con muy poca seguridad, las máquinas tenían un freno de motor que los rieleros llamamos freno dinámico y muchas veces estaba inoperante. Entonces cuando se manejaban tonelajes pesados y se bajan pendientes, los trenes se chorreaban, y como no funcionaba el freno dinámico había muchos accidentes y muertos. Esto le pasó a un tren de pasajeros que iba de Real de Catorce a Saltillo, no recuerdo el año, pero se murió mucha gente, se podría decir que ahí hicieron un tipo panteón por la cantidad de gente que quedó enterrada con todo y vagón.²³⁵ (Ilustración 17).

De igual manera, hubo accidentes de la misma naturaleza que causaron daños a poblaciones enteras. Una de ellas fue el caso de Montaña, localidad ubicada en el camino San Luis-Tampico y estación próxima a Cárdenas. En dicha población en agosto de 1981 un tren con cargamentos químicos, principalmente gas cloro, se volcó y provocó una catástrofe que se cobró la vida de cientos de personas, el desastre desencadenó el desplazamiento de numerosas familias de sus hogares por el alto riesgo de morir intoxicadas.²³⁶ (Ilustración 18).

Para el caso de la División Cárdenas es importante recordar que, a partir de su estación rumbo a Tampico, la línea férrea comienza a descender por la Huasteca potosina y tamaulipeca, hasta llegar a la costa del Golfo de México. Esta ruta al estar ubicada en una prologada pendiente y en un terreno irregular con elevaciones y depresiones geográficas muy bruscas, así como en un clima húmedo y lluvioso, se convirtió en un escenario con una mayor cantidad de accidentes ferroviarios en comparación a otros tramos de esta o diferentes vías ubicadas en la Zona Media o el Altiplano potosino. (Ilustración 19).

Cuando vivía en Cárdenas mi esposo trabajó en la vía, él recogía con la grúa los trenes que se descarrilaban, y le tocaron muchos accidentes para allá en la sierra o por La Labor. Una vez llegó él y su compañero todo arañado y sangrado de la cara. ¿Qué te pasó Ricardo? Le pregunté yo toda espantada, pues me contó que se habían aventado de los carros porque la máquina no traía frenos y no la pudieron parar allá por Tamasopo, entonces o se lanzaban o se mataban.²³⁷ (Ilustración 20).

234 “A 45 años del trenazo de Saltillo”, en *El siglo Coahuila*, jueves 05 de octubre 2017 <https://www.elsiglocoahuila.mx/coahuila/noticia/167178.a-45-anos-del-trenazo-en-saltillo.html>

235 Entrevista hecha al señor José Guadalupe Rodríguez Ríos en noviembre de 2021, Soledad de Graciano Sánchez, S.L.P.

236 Subsecretaría de Salud, *Boletín de epidemiología*, Dirección General de Epidemiología, Año 1, n. 13, 1981, p.2.

237 Entrevista hecha a la señora Natalia Estrada Pedraza, en junio de 2021, Soledad de Graciano Sánchez S.L.P.

Estos testimonios de accidentes en líneas férreas que cruzan territorio potosino ilustran cómo el ferrocarril se volvió con el tiempo un transporte inseguro, un problema que también se vivió a lo largo del país y no fue exclusivo en San Luis Potosí ni de la División Cárdenas. En ese mismo contexto, el envejecimiento de la infraestructura ferroviaria hizo que los servicios dejaran de ser de primera y segunda clase. A pesar de estas condiciones, el tren continuó siendo el transporte preferido de los cardenenses por sus bajos costos para realizar largos viajes,²³⁸ o por ser el único medio de transporte en algunas poblaciones, como ocurría en la Huasteca. Esta preferencia o condicionamiento por el ferrocarril hacía que los vagones y estaciones siempre estuvieran atestadas de personas y maletas, y todo esto envuelto en la algarabía cotidiana de los puntos de partida o llegada:

Antes cuando había el ferrocarril era muy bonito, (dice la entrevistada sonriendo), yo vendía gorditas afuera de la estación de Cárdenas, me subía a los vagones y decía: (señala hacia los lados en voz alta) ¡Quiere pollo! ¡Quiere gorditas! ¡pollo! ¡gorditas!, todo ello fue una época muy bonita, de mucho trabajo, fue muy bonito trabajar cuando había trenes. Y con mucha gente que viajaba y los vagones llenos, llenos, se subían hasta los animales.²³⁹ (Ilustración 21).

4. La antesala de la privatización en Cárdenas

En el contexto de la crisis financiera de 1982, el gobierno mexicano, con los argumentos de la política económica neoliberal, dio señales de que el Estado no contaba con los suficientes recursos públicos para llevar a cabo una reinversión que pudiera sanear las finanzas de Ferronales e introducir nueva tecnología que hiciera más competitivo a este sector. En esos años la compañía de FNM cargó con una enorme deuda interna y externa, así como con una plantilla laboral gigante, equiparable a cualquier otra paraestatal; por lo que la crisis crónica, que arrastraba desde los inicios de su existencia²⁴⁰ le comenzó a cobrar factura. Situación de la que algunos trabajadores eran conscientes:

Para el gobierno ya eran insostenibles los ferrocarriles, de las ganancias de ferrocarriles el 75% se iba en pagar la nómina de los trabajadores y el 20% era para diésel, el gasto era muy alto, y lo que sobraba no era suficiente para darle mantenimiento a las locomotoras, puentes, vías, y el gobierno subsidiaba algo que ya era insostenible.²⁴¹

238 Eduardo Cancino López, *Centenario del Ferrocarril San Luis Potosí-Tampico 1890-1990*, San Luis Potosí FNM Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, 1990, p.28.

239 Entrevista hecha a la señora María Cano Torres, en junio de 2021, Cárdenas San Luis Potosí.

240 Arturo Valencia Islas, "El descarrilamiento de un sueño historia de los ferrocarriles nacionales de México, 1920-1949", Tesis de doctorado, COLMEX, 2015, p.15.

241 Entrevista hecha al señor Rafael Herrera Álvarez, en diciembre de 2019, Cárdenas San Luis Potosí.

Otro factor que influyó en la obsolescencia del sistema ferroviario, y que tardíamente se reflejó en Cárdenas, fue la priorización por parte del gobierno federal por el autotransporte y el apoyo a las grandes autopistas, mismas que superaron el volumen de carga y experimentaron un auge constructivo a partir de la década de 1960.²⁴² A pesar de este crecimiento exponencial de este modelo de transporte, en Cárdenas el tren era el único medio eficiente que tenía un fácil acceso para la población a pesar de que ya existía un camino de terracería. Sin embargo, viajar en él resultaba bastante incómodo debido a las malas condiciones del camino, sumado a lo anterior, transportarse en camión era más costoso debido a los altos precios de los boletos en comparación con los de ferrocarriles, y en otros casos los que tenían coches en Cárdenas, que eran pocos, preferían utilizar los caminos de hierro. (Ilustraciones 22 a 23).

Viajar en tren era más barato que en camión, desde luego que sí. Una vez en Semana Santa un vecino me dijo: “vámonos a Tampico”, yo estaba en San Luis. Al final, bueno, me animé a ir, pero durante el camino nos tocó la huelga en Verastegui y nos movimos a Tamasopo, entonces el tren se quedó parado. Pero a los días ya no había cosas en el comercio porque el tren no bajó cosas por la huelga [...] Entonces nos vinimos de Tamasopo a Cárdenas a pie sobre la vía, y llegamos y ahí pedimos el precio de una camioneta que nos llevaba a San Luis, ¡75 pesos! el tren nos cobraba 7.50. Yo estaba desconsolado porque además tenía que esperar días para ese viaje, entonces me encontré a unos muchachos del volibol y me dicen: “vámonos a San Luis, va a ser el campeonato municipal de volibol”, que nos vamos con ellos. Llegamos como ratones de panadería, todos blancos por tanta tierra que había en la carretera. Entonces no eran como ahora los caminos.²⁴³ (Ilustraciones 24 a 25).

Las malas condiciones de la carretera no mejoraron sino hasta la década de 1970²⁴⁴ con la modernización de la autopista número 70, misma que parte de San Luis Potosí, cruza por Río Verde y Ciudad Valles, y concluye en los puertos de Tampico. Cárdenas quedó fuera del trazo principal de dicha carretera, por lo que el municipio tuvo que ser comunicado por esta vía mediante una interestatal que llega desde el cruce de Rayón. Con las mejoras de los caminos se crearon las condiciones para que en 1986 en Cárdenas se estableciera una terminal de autobuses y esto permitió que se desarrollara una industria de transporte alternativa a los ferrocarriles. Curiosamente, Cárdenas al no estar en el tramo principal de dicha autopista, sufrió lo que un siglo atrás padeció Río Verde cuando fue excluida del camino de hierro al Golfo y conectada tardíamente a la vía a Tampico por

242 Jorge Adrián Flores Rangel, “Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina”, en *Revista Transporte y Territorio*, n.13, 2015 pp.124-125.

243 Jiménez Morales, *op. cit.*

244 Guerrero, *op.cit.*, p.302.

medio de un ramal. Sin embargo, esta condición no tuvo efectos negativos en un inicio para los cardenenses, sino hasta que desapareció el servicio de trenes de pasajeros. (Ilustraciones 26 a 27).

Otro aspecto que influyó en el deterioro de la industria ferroviaria en Cárdenas, y también a nivel nacional, fue el desmantelamiento interno causado por el “robo hormiga” por parte de algunos de los trabajadores que vieron a la infraestructura ferroviaria como un bien material del cual podían hacer uso particular:

La cochinada siempre ha existido, la corrupción no es cosa nueva. Yo me acuerdo que antes había un maestro mecánico que sacaba material de los talleres de ferrocarriles, garroteros que se robaban las mercancías de las personas cuando se dormían, auditores que lo que cobraban del pasaje se lo quedaban y también había gente que se subía a los trenes sin comprar boleto. Cómo no se iba a acabar el ferrocarril con semejante robadera.²⁴⁵

La corrupción no fue un asunto desconocido en esta industria ni tampoco exclusivo de los obreros, pues estas prácticas generalizadas también se reproducían en las altas esferas de la administración pública paraestatal o sindical. Solo basta con recordar que el charrismo se inauguró en este sector por lo que el desvío, despilfarro y malos manejos de los recursos públicos destinados a Ferronales se venían arrastrando desde mediados del siglo XX, solo que con la crisis financiera de la década de 1990 la situación se volvió insostenible. Estas condiciones generaron que muchos ferrocarrileros sintieran desconfianza del STFRM, al mismo tiempo de tener un profundo sentido de pertenencia y orgullo hacia su gremio:

Yo nunca me sentí respaldado por el sindicato de ferrocarriles, era pura robadera, dinero para esto y aquello. No, no, no a mí nunca me gustó eso de la política, lo que a mí me gustaba era trabajar en los ferrocarriles y andar en la vía. En una ocasión fui a realizar a un trámite sindical a México y ya me andaban pidiendo 500 pesos, ¿y yo de dónde los saco?, no, no, no.²⁴⁶

Las circunstancias de carencias y peligros a la que los rieleros en su día a día tuvieron que enfrentarse, derivadas del saqueo interno o por la falta de inversión pública, condicionaron a los trabajadores a tener que improvisar para resolver los problemas cotidianos y sacar adelante su oficio. Estas condiciones laborales generaron en los obreros

245 Soledad Álvarez Martínez, *op. cit.*

246 A petición del entrevistado se omitirá su nombre, junio de 2021 S.L.P.

una conciencia respecto a su situación laboral, lo que fue para algunos objetos de orgullo hacia su trabajo:

El auténtico ferrocarrilero se forjó en el campo, en la línea sobre los rieles, eso forjó nuestro carácter duro y enérgico. Improvisar ante lo que pudiera suceder en el caso de una urgencia o accidente, no teníamos tiempo de estar esperando, teníamos que reaccionar, porque teníamos el peligro de morir en un accidente. Toda esa dedicación y esfuerzo sacaba adelante nuestro trabajo que me gustaba y disfrutaba mucho.²⁴⁷ (Ilustraciones: 28 a 29).

Sin embargo, a pesar del orgullo y de los esfuerzos colectivos de muchos ferrocarrileros, los problemas dentro de la paraestatal continuaron en un mal momento para el país, y desde las altas cúpulas del poder político se promovieron reformas para que el Estado abandonara la rectoría sobre la industria ferroviaria que, hasta ese momento, era considerada como estratégica para el desarrollo nacional. La retórica oficialista neoliberal argumentó que la administración estatal de Ferronales era ineficaz, corrupta y onerosa, y que solo mediante la privatización de esta industria se podría resolver su delicada situación financiera, así como su obsolescencia:

El crecimiento esperado de nuestra economía, los cambios en el sector industrial y la descentralización de las actividades productivas y demográficas provocarán efectos importantes, en el sistema de transporte del país. La necesidad de ahorrar energéticos, reducir costos de trasportación y eliminar subsidios, aunado al congestionamiento actual de las carreteras, y las enormes inversiones que se requerirán para ampliar su capacidad, propiciarán un crecimiento en la demanda del uso del ferrocarril.²⁴⁸

5. Del monopolio público al oligopolio privado en Cárdenas

En 1990, durante el primer centenario de la vía San Luis-Tampico, la vieja línea porfiriana continuó manteniendo su característico dinamismo del centro al mar y viceversa a pesar de la complicada situación económica del país. Durante cien años de funcionamiento casi ininterrumpido, este camino de hierro se configuró como una ruta comercial de las diversas industrias locales y nacionales que existieron a lo largo de ella como: la agrícola, con la producción de frutos en Río Verde y zonas de la Huasteca potosina; así como los ingenios azucareros de Ciudad Valles y Tambaca; de hidrocarburos, como el petróleo que se extraía

²⁴⁷ David Jiménez Morales *op. cit.*

²⁴⁸ Gonzalo Alarcón Osornio, "Infraestructura para la modernización industrial del transporte ferroviario", en *Revista Ferronales*, Tomo LXXIII, n. 5-6, mayo-junio, 1998, p. 34.

en Ébano para las refinerías; de minerales, como el caolín de La Borreguita, mismo que nutrió los muelles de Tampico; y de manufacturas, como la reparación de material rodante en los talleres de Cárdenas.²⁴⁹

En esa misma década, México llevó a cabo una profunda apertura a un mundo más globalizado, y con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994 se permitió la introducción de mercancías extranjeras de bajo costo que modificaron la vida cotidiana de millones de mexicanos, entre ellos los cardenenses. La llegada de nuevas tecnologías del hogar, como estufas, calentadores de gas o lámparas eléctricas, desplazaron paulatinamente el uso básico que desempeñó el petróleo en los hogares de Cárdenas, combustible que previamente llegaba a la estación y era ahí donde los pobladores se surtían. Con los nuevos electrodomésticos, el petróleo dejó de ser utilizado en las casas como combustible para cocinar, iluminar y calentar, y este pasó a ser simplemente utilizado en coches y camiones.

Asimismo, la modernización y creación de infraestructura urbana por parte del Ayuntamiento y sus habitantes, como la red eléctrica y de aguas públicas del municipio, desplazó gradualmente a los talleres como el espacio de dotación de servicios básicos a Cárdenas, lo que significó la independencia de la administración local de la infraestructura de la empresa Ferronales. De igual forma, la fisionomía del municipio fue cambiando al acrecentar su mancha urbana e ir eliminando paulatinamente su vieja aura arquitectónica, pues la ya antigua Colonia Americana contaba con pocos ejemplares de sus populares camillas de madera, y las pocas que quedaron se encontraban en malas condiciones. La arquitectura vernácula de mampostería y adobe también se fue borrando por las nuevas construcciones de block y varilla y, al igual que las casonas americanas, las pocas que quedaron se encuentran parcialmente derruidas o totalmente irreconocibles. (Ilustraciones 31 a 34). Asimismo, algunos edificios y espacios desaparecieron como la primera presidencia municipal, el cine Ideal, el Teatro Juárez, la pista de aviación, la antigua camilla donde estaba el sindicato, entre otros más. Todos estos cambios que trajo consigo la nueva modernidad influyó en el cambio de las dinámicas sociales y laborales dentro y fuera de los

249 Eduardo Cancino López, *Centenario del Ferrocarril San Luis-Tampico*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1990, p.27.

hogares cardenenses, a pesar de ello, en el área de comunicaciones los trenes no perdieron su importancia como medio de transporte en Cárdenas, y en el resto del estado:

No obstante, los potosinos siguen prefiriendo a los trenes y muchas veces por la comodidad que ofrece su amplio espacio. Lo utilizan los usuarios, soslayando los autobuses. Por eso es que decrepito o parchado; enfermo algunas veces y convaleciente otras; centenario y caduco, el SLP-Tampico continúa llevando cosas y personas desde el mar o hacia el mar, con su siempre envidiable dinamismo.²⁵⁰

Para 1994 la crisis financiera dañó aún más las endeble finanzas del Estado, y esto apresuró al presidente Ernesto Zedillo para promover en la Cámara de Diputados una reforma constitucional al artículo 28 para permitir la presencia de capital privado nacional y extranjero en distintas áreas protegidas que ya no eran redituables, entre ellas los ferrocarriles:

Art. 28.- No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.²⁵¹

El nuevo mensaje oficial para justificar dicha acción fue que, además de que la administración pública eliminaría las empresas que fueran más costosas que redituables para el Estado, se redestinarían los subsidios de las paraestatales eliminadas a programas sociales para combatir la pobreza. Como ya se había mencionado en el segundo capítulo, el proceso para llevar a cabo con éxito el proceso de desincorporación de Ferronales fue un asunto complicado, ya que se tenía que hacer que la compañía fuera atractiva para los inversionistas, respetando todos los derechos laborales de las personas y reduciendo el exceso de personal, lo que fue el principal reto para el equipo privatizador.²⁵² Esto último causó un clima de incertidumbre y confusión entre los trabajadores de la División Cárdenas ante el temor de perder sus empleos, por lo que el STFRM actuó mediante visitas del líder

250 *Ibid*, p.28.

251 Poder Ejecutivo Federal, “Decreto de reforma del artículo 28 constitucional”, en *Diario Oficial de la Federación*, 2 de marzo de 1995 primera sección, p.3.

252 Mabel A. Andalón López y Luis F. López-Calva, “Aspectos laborales en las privatizaciones: los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicano gestión y política pública”, en *Gestión y Política Pública*, vol. XII, n. 2, 2003, p.254.

sindical para disuadir a los rieleros ante las posibles acciones de resistencia y oposición, afirmando que la desnacionalización no se podía detener, pero que abría la posibilidad de recontractación para quienes fueran liquidados:

Importante asamblea de trabajo presidió en esta ciudad (de Cárdenas) el líder nacional del sindicato ferrocarrilero Víctor Flores [...] La reunión se llevó a cabo en el auditorio de la sección 04, de inmediato abordó el tema de la privatización el dirigente nacional de los rieleros y fue muy claro al señalar que el proceso de privatización es irreversible, y las liquidaciones de personas se tendrán que darse tarde o temprano. Asimismo, aseguró que se darán las recontractaciones en las ramas que así lo requieran.²⁵³

Finalmente, tras la división de las distintas líneas férreas del territorio nacional en tres, las vías que atraviesan San Luis Potosí quedaron concesionadas a la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, de capital privado nacional y extranjero, principalmente estadounidense. Los caminos de hierro en territorio potosinos quedaron agrupados en la zona noroeste junto con otras poblaciones como Monterrey, Nuevo Laredo, Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico; estas ciudades adquirieron aún mayor importancia que Cárdenas, pues este municipio, una vez desaparecida FNM, se convirtió simplemente en un punto intermedio en el que solo se realizaba el relevo de la tripulación de las locomotoras. (Ilustración 35).

Uno de los principales cambios que efectuó la nueva administración fue el cierre de la estación de pasajeros y los talleres, esto se debió en gran medida al fin del servicio de trenes de pasajeros y a la completa mudanza de las labores de reparación y mantenimiento a los talleres ubicados en San Luis, así como la llegada de nueva tecnología con locomotoras con una mayor capacidad de tonelaje y velocidad. Asimismo, se realizó una reestructuración operativa de la línea al Golfo que desplazó a los trabajadores de vía, pues la modernización de las vías y las comunicaciones permitió el monitoreo de las rutas desde una oficina central ubicada en Monterrey.

Cuando se hizo el cambio de Nacionales de México a TFM comenzaron a darle mejor mantenimiento a las vías y trajeron locomotoras muy modernas, con tecnología de punta, entonces la nueva empresa se dio cuenta de que ya no eran necesarios tantos cuidados en los talleres, ni tanto personal porque comenzó a funcionar mucho mejor la infraestructura [...] Por eso fue que los talleres de Cárdenas ya no fueron

253 “Irreversible la privatización, líder del sindicato ferrocarrilero”, en *Pulso de San Luis Potosí*, 17 de diciembre de 1996, Sección E Zona Media, p.E3.

indispensables porque rara vez fallaban las nuevas máquinas y podían subir sin problemas la sierra desde Tamasopo a Cárdenas, y seguir tranquilamente hasta San Luis o Aguascalientes sin tener que darles tanto mantenimiento. También ya no fueron necesarios los jefes de estación ni los telegrafistas en cada tramo de la vía porque ahora ya teníamos comunicaciones vía radio con Monterrey desde donde nos llegan las indicaciones.²⁵⁴

Todas estas mejoras al sistema ferroviario fueron una de las principales razones de despido de los trabajadores de los talleres de la División Cárdenas, por lo que estos fueron clausurados y la totalidad de sus obreros liquidados, algunos con derecho a pensión y otros muchos no. Por otro lado, un pequeño segmento de ferrocarrileros que trabajaban en vía, tras ser liquidados, fueron “recontratados” por la nueva empresa y tuvieron la oportunidad de continuar laborando en el gremio rielero, pero en el ámbito privado, pasando de Ferronales a TFN y, posteriormente, a Kansas City Southern. Esto significó una mejora en las condiciones de vida de una minoría obrera que pudo conservar su empleo:

Cuando ocurrió la privatización nos contaron que habían hecho un estudio sin que nos diéramos cuenta para seleccionar trabajadores y disminuir la plantilla laboral, y realizar el mismo trabajo. A los que cumplieron 25 años de servicio o más se le ofreció la facilidad de ser jubilados y pensionados, y otros simplemente fueron liquidados. Yo tuve la suerte de ser jubilado del Ferronales y la empresa nueva, TFN, me ofreció contrato, el que firmé con mucho gusto.²⁵⁵

Estos ferrocarrileros que permanecieron en la industria tras la privatización pudieron observar las mejoras que trajo la modernización de la infraestructura ferroviaria como buenas condiciones laborales y una agilización del tráfico de mercancías:

La tecnología que se introdujo simplificó un 100% el trabajo, con nuevas locomotoras con más potencia, comunicaciones vía satélite, autorizaciones para ocupar la vía sin necesidad de bajarse del tren, se subieron los salarios, nos otorgaron utilidades y bonos de productividad, también nos daban calzado y ropa, y capacitaciones [...] Antes con Ferronales había tripulaciones con mucho personal, garroteros, conductores, ayudante de maquinista, maquinista y la capacidad de carga de las máquinas antiguas eran de unas 540 toneladas, y cuando se introdujeron las nuevas locomotoras ya no se necesitó tanta gente y el tonelaje aumentó significativamente por ejemplo a 1050, otra cosa también que pasó fue que la empresa nueva desapareció los trenes de pasajeros, porque no le eran costeables, era más dinero lo que se sacaba de los de fletes, por eso quitaron los trenes de pasajeros.²⁵⁶ (Ilustraciones 36 a 38).

Esto tuvo consecuencias positivas para la industria ferrocarrilera nacional al hacer que mejorara su competitividad, pero, por otro lado, la modernización de los sistemas de

254 José Guadalupe Rodríguez Ríos, *op.cit.*

255 Entrevista hecha al señor Pablo Montoya Moctezuma, en diciembre de 2019, Cárdenas San Luis Potosí.

256 *Ídem.*

operación eliminó a cientos de trabajos a lo largo del país, como sucedió en Cárdenas. Aquellos rieleros cardenenses que fueron despedidos sin jubilación se enfrentaron a una situación poco favorable ante la falta de empleo por lo que muchas familias se vieron forzadas por la necesidad a emigrar a otras ciudades como San Luis Potosí o Monterrey e incluso arriesgarse a cruzar a los Estados Unidos.

Muchos se fueron pal' otro lado y por ahí andan todavía. Muchos también se fueron a San Luis, a Tampico, a Valles, buscaron otras opciones porque sí los dejaron sin trabajo y se puso difícil. Yo me fui al otro lado unos años y encontré muchos camaradas de cuando ahí estuvimos trabajando (en los talleres), pero eran de los que fueron retirados definitivamente y no alcanzaron la jubilación.²⁵⁷

Lo anterior se vio reflejado en la disminución de la población del municipio, la diáspora masculina cardenense se observó en los censos municipales de la década de 2000, el número de habitantes disminuyó a inicios del siglo XXI a 18,824, una cantidad inferior a la de 20 años antes con 20,235.²⁵⁸ A partir de 1997 se vivió una situación contraria a los años de bonanza en los que muchas familias habían llegado en busca de oportunidades de crecimiento y empleo, ahora salían en busca de lo mismo por lo que sus ancestros habían arribado a Cárdenas años atrás.

Yo llegué aquí (Cárdenas) a los 9 años, mi papá era velador de los trenes, él comenzó desde abajo, y yo trabajé en el restorán del ferrocarril, en la estación. Todo antes era más bonito, había más vida aquí, ibas al mercado y veías todo fresco, verduras, carnes; también veías mucha gente comprando, que si los refrescos, las gorditas, el pan. 'Ora todo está muerto, antes uno llegaba por el trabajo y aunque pagaran poquito rendía más el dinero, ahora la gente se va porque no hay trabajo, o porque ya no te alcanza como antes.²⁵⁹

La privatización de los ferrocarriles no solo significó para Cárdenas la desaparición de su principal fuente de empleo, también provocó la quiebra de muchos negocios emblemáticos y de larga tradición local, como el antiguo hotel La Esperanza y Castilla, mismos que dejaron de hospedar viajeros, el primero se reconvirtió en un sombrío billar, mientras que el segundo simplemente cerró sus puertas. Asimismo, comercios como el El Vapor o restaurantes como Los Arcos quebraron ante la disminución de sus ventas debido a la suspensión del servicio de trenes de pasajeros en preferencia por los carros de carga, lo que ocasionó una drástica disminución de la afluencia de viajeros a Cárdenas. Asimismo, la

257 Arturo Medina Olivo, *op.cit.*

258 Servicio geológico mexicano, Inventario Físico de los recursos minerales del municipio de Cárdenas, San Luis Potosí, Secretaría de Desarrollo Económico, 2007, p. 11.

259 Entrevista hecha a la señora Juana Castillo Carreón, en junio de 2021, Cárdenas San Luis Potosí.

apertura comercial con el TLCAN y la migración hacia Estados Unidos provocó que el comercio local se inundara de mercancías extranjeras. En consecuencia, el mercado vio disminuida su vida, las ventas cayeron y los horarios de trabajo se redujeron continuamente.

Como quitaron los talleres y despidieron a muchos ferrocarrileros, pocos quedaron aquí y eso le afectó al mercado. Y pues muchos comercios, en especial el mío de las telas, estuvieron bajando sus ventas, en parte también porque comenzó a llegar mucha mercancía como ropa y zapatos de Estados Unidos, de los que se fueron para allá y mandaban cosas a sus familiares.²⁶⁰

El fenómeno migratorio, el quiebre de negocios y el silencio de las chimeneas y silbato de los talleres trastocó profundamente la vida cotidiana. Estos cambios generaron la idea en la memoria colectiva de los cardenenses de que se acabó el tren, esto a pesar de que este medio de transporte sigue cruzando por sus vías, asimismo se generó entre los pobladores un sentimiento profundo de nostalgia:

Un día iba yo caminando, y estaba un señor viendo para abajo (en el jardín Juárez), ese señor trabajó en vía, y le pregunto: ¿qué está viendo chaparrito? Y me contesta: “ay Cholita ¿quién pensaba que el ferrocarril se iba a acabar? Mire nomás lo que quedó, lo que fue el taller del ferrocarril”.²⁶¹

En 1996 tras el último viaje del tren de pasajeros a cargo de TFN, la estación Cárdenas cerró sus puertas tras 107 años de servicio y esta se convirtió en una bodega, esto le restó vitalidad al Jardín Juárez como escenario de intercambios comerciales y reuniones sociales del municipio. El gran conjunto industrial ferroviario de la División Cárdenas quedó en parcial abandono y sucumbió ante el saqueo a la par de la modernización de la infraestructura de mano del capital privado. Mientras que la estación de pasajeros se convirtió en una bodega, los talleres desaparecieron lentamente, se llevaron las maderas y láminas de sus techos, así como las herramientas de trabajo, se fundieron los metales para venderlos, inclusive hasta los rieles:

De verdad que da tristeza ver cómo quedó este jardín (Juárez) y la estación, solo y con esas ruinas (los talleres) tanta gente que conocí, tantos trabajadores. Ya no quedó nada, todo se acabó, y yo que viví lo bonito que era ver el tren.²⁶²

El hospital de Ferronales quedó sin vida, las hierbas y la humedad se lo fueron comiendo, así como el vandalismo. (Ilustraciones 39 a 49).

260 Enrique Dahub Dahda, *op. cit.*

261 Soledad Álvarez Martínez, *op. cit.*

262 Olivo Hernández Camacho *op. cit.*

Lo anterior ilustra el drástico cambio que sufrió Cárdenas a finales de siglo, de cómo pasó de ser un municipio próspero con una gran vida comercial e industrial a una de las localidades con un alto nivel de desempleo, un gran número de migrantes con destino a los Estados Unidos y una parcial marginación al no estar dentro de una de las principales autopistas del estado. La privatización fue un duro golpe para las posibilidades de desarrollo del municipio, pero también fue un radical cambio en sus dinámicas culturales y sociales.

6. Conclusiones

A lo largo de la investigación se ha hecho un recuento histórico desde los orígenes de la ciudad de Cárdenas, de cómo en sus inicios como hacienda no era un punto significativo en las comunicaciones ni rutas comerciales de San Luis Potosí durante el virreinato y gran parte del siglo XIX; sino hasta finales de dicha centuria y durante la siguiente gracias a los proyectos de modernidad porfirista y posrevolucionaria que impulsaron el desarrollo del ferrocarril, en el que Cárdenas salió beneficiada de ella y pudo desarrollarse como un polo industrial con un grueso poblacional obrero, así como un centro comercial importante conectado a través de la línea férrea San Luis-Tampico. Sin embargo, al hacer que la vida económica girara exclusivamente en torno a los ferrocarriles, el Estado y la sociedad anclaron exclusivamente el desarrollo cardenense a ella y durante gran parte del siglo XX no se establecieron algunas otras industrias igual de fuertes que diversificaran la economía local. Asimismo, el envejecimiento, obsolescencia y la falta de inversión en la infraestructura ferroviaria hicieron de esta una bomba de tiempo, que cuando estalló se llevó con ella la principal fuente de empleo. Esto en el ámbito local, mientras que a nivel nacional este hecho coincidió con la crisis del modelo proteccionista en México y el viraje hacia una economía de libre mercado, en donde se abandonó la bandera del nacionalismo económico. En este contexto, se llevaron a cabo profundas reformas políticas y económicas que modificaron las dinámicas sociales entre Estado, sociedad e individuo; al tiempo que ocurría una asfixiante crisis financiera y una fuerte presión por parte del capital privado internacional que tuvo intereses en las principales paraestatales, entre las que estuvo Ferrocarriles Nacionales de México.

Si bien fue necesario y obligado el rescate de los ferrocarriles frente a la obsolescencia de su infraestructura que ponía constantemente en riesgo de muertes y accidentes tanto a usuarios como a trabajadores, por las fallas sistémicas, y por las prácticas de corrupción interna que hacían huecos en las finanzas públicas; el proceso privatizador tuvo altos costos sociales y económicos para algunas poblaciones del país. Para el caso de Cárdenas, los efectos negativos de la privatización, como el desempleo, la migración hacia los Estados Unidos y el quiebre de negocios quedaron en la memoria colectiva de los habitantes como el “final de la ciudad” al trastocar drásticamente la vida cotidiana, pues de la noche a la mañana cientos de trabajadores se quedaron desempleados, y con ello se calló el bullicioso corazón de la ciudad: la estación de trenes y sus talleres.

A pesar de que el Estado utilizó la figura de la concesión para alquilar a empresas privadas el sistema ferroviario nacional, se creó entre los cardenenses la percepción de que los trenes fueron vendidos y que el ferrocarril se acabó, a pesar de que este sigue cruzando el municipio. Estas son ideas constantes y planteadas con nostalgia en las diversas entrevistas que se realizaron a lo largo de esta investigación y son muestra de las voces de los actores sociales que estuvieron involucradas en el pasado cercano y como lo resignifican en su presente. El aprendizaje que deja la historia oral a través del “rescate de las voces” se trata de una tarea cognitiva que demanda, más allá de pretender hacer una exposición exhaustiva de todas las interpretaciones que existen sobre la privatización en Cárdenas, observar cómo las sociedades reconstruyen las memorias colectivas a partir de las necesidades presentes. En este sentido se contrastan las visiones de la memoria colectiva, que afirma que la crisis económica y social en el municipio se debió exclusivamente a la privatización de los ferrocarriles, versus el recuento histórico que expone el origen y diseño industrial de la población que lo hizo dependiente de los ferrocarriles. Pero que en ambas visiones coinciden en un dicho popular que resume muy bien la historia de esta ciudad: “Cárdenas era el ferrocarril y el ferrocarril era Cárdenas”.

Por otro lado, en un balance sobre a los retos que se enfrentó esta tesis en cuanto falta de bibliografía y a los huecos y vacíos historiográficos que existen en este trabajo, y que valdría la pena mencionar, para que en futuras investigaciones se indaguen sobre las siguientes temáticas, como: la hacienda de la Ciénega de San Nicolás de Cárdenas, la

Colonia Americana, la fundación del municipio libre de Cárdenas, la formación de los ejidos “La Labor” y “Canoas”, La Colonia Agrícola y Militar “El Naranjo”, los obreros y talleres de la División Cárdenas, la masonería y la logia Ignacio Ramírez, la migración libanesa y china, y sobre las mujeres y niños en el movimiento ferrocarrilero del 58-59.

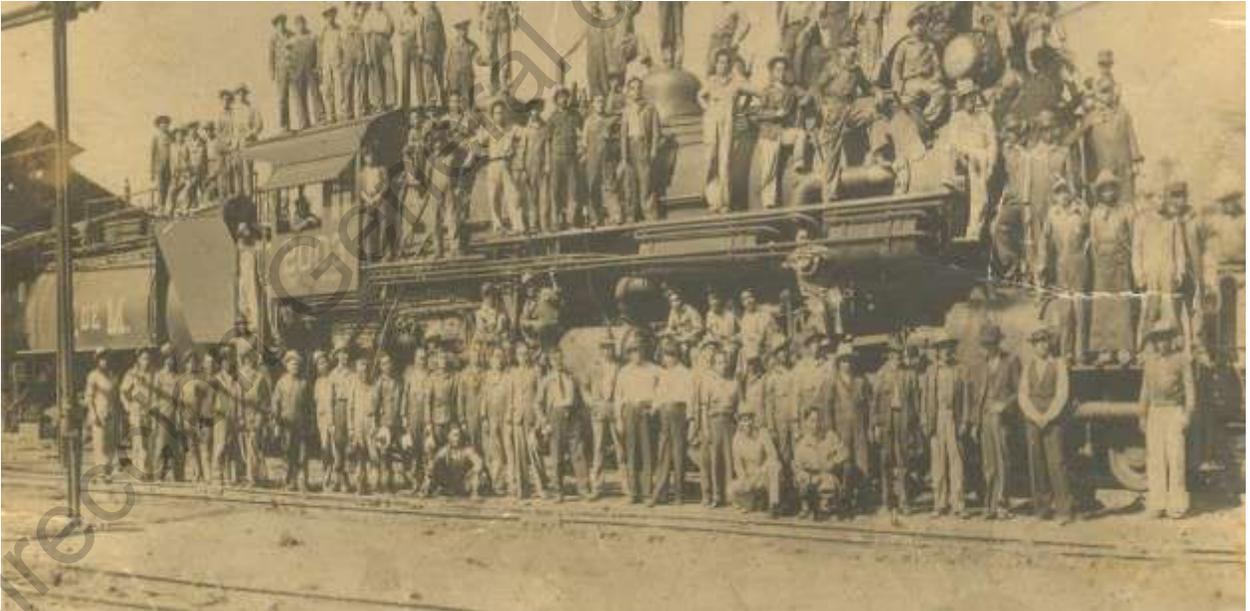
De igual forma, entre las fuentes que se pudieron recabar y que no son de carácter literario, pero no por ello menos valioso son el acervo fotográfico recopilado, de más de 100 imágenes, y las grabaciones recogidas de las distintas entrevistas. Todo lo anterior es material útil para la elaboración de un guión museográfico enfocado a la memoria “popular” y como análisis para observar los cambios en la fisonomía urbana del municipio, así como la destrucción de la arquitectura vernácula y su desmantelado “patrimonio industrial” no reconocido como tal, ni por los propios habitantes ni el gobierno. Por lo que esta tesis y un posterior proyecto de una exposición fotográfica sería un acto de revaloración de la memoria colectiva y de los espacios populares mediante la representación visual por la fotografía, conservando la vitalidad de estos mediante los testimonios obtenidos mediante las entrevistas.

Ilustraciones

Capitulo III



1.- La atmosfera ferroviaria de Cárdenas



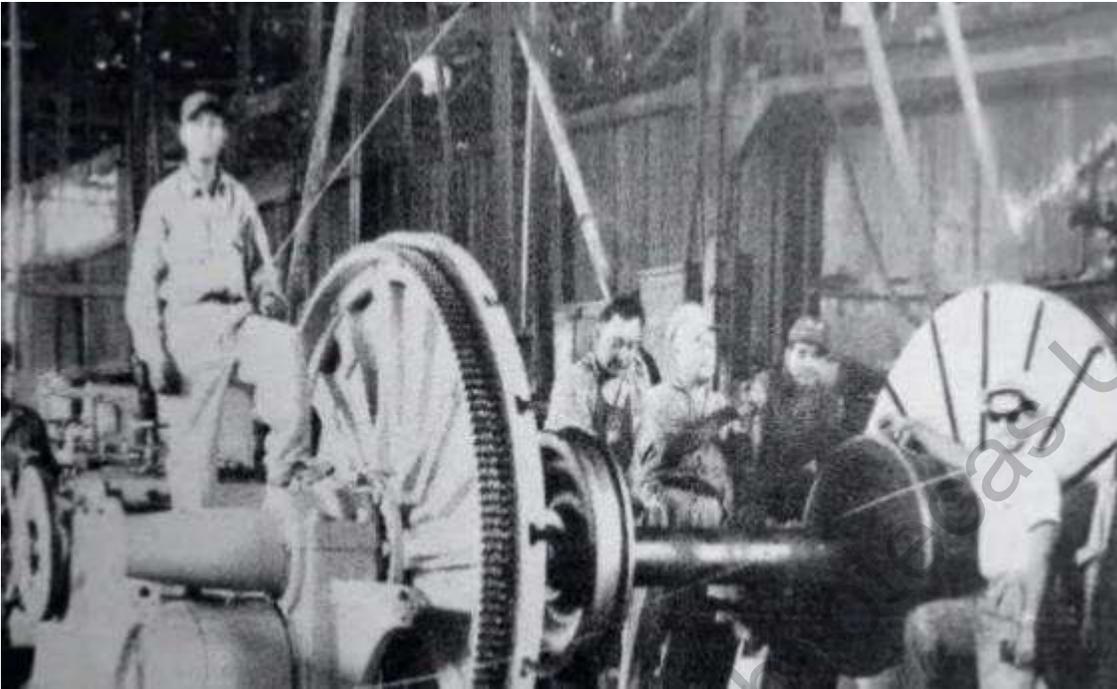
2.- Rieleros de la "Gloriosa División Cárdenas"



3.- “Era un corredero de gente en la estación”



4.- “Debajo de un cobertizo llegaba un cabús que traía a el pagador”



5.- “Siempre había mucha gente en los talleres



6.- “Los ferrocarriles eran la vida aquí”



7.-” Muchos de los trabajadores de las cuadrillas se bajaban de los vagones para vivir en Cárdenas”



8.- “Antes el Jardín Hidalgo no era tan importante, como lo era el Juárez con la estación”



Tienda "El Vapor"

9.-



"A mi abuelo le dieron la concesión del restorán del ferrocarril"

10.-



ayudaban en el restoran a mi abuelito”

11.- “Mi tía Cholita y sus hermanos le

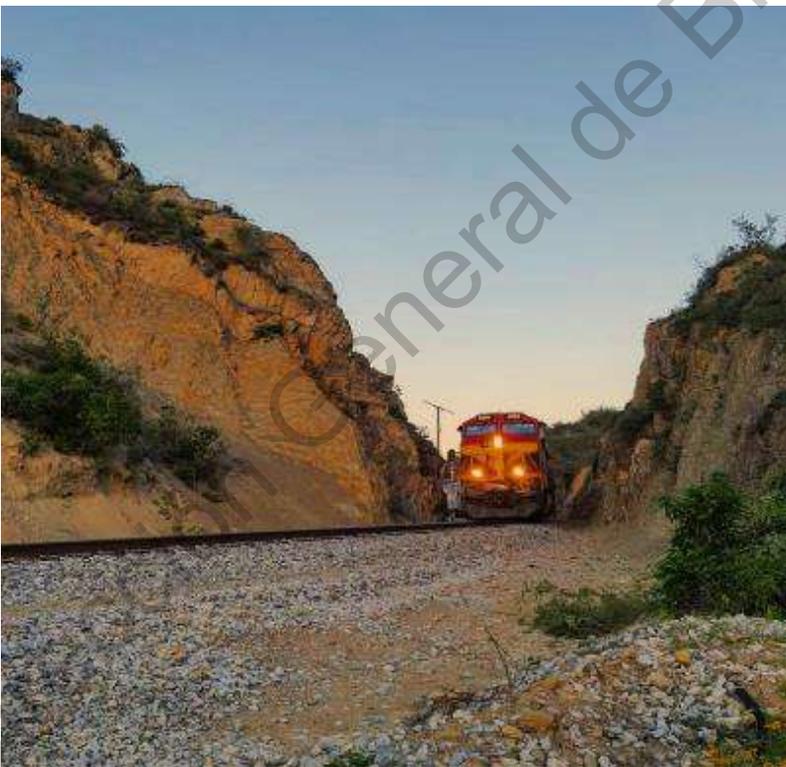


Alumnos y maestra del Kinder Jesús García

12.-



13.- Primaria "La Ferro"



14.- El cerro trozado



rítmicos de Cárdenas en Jardín Juárez.

15.- Los



“Con lo del diesel mucha gente se fue de Cárdenas a otras ciudades”

16.-

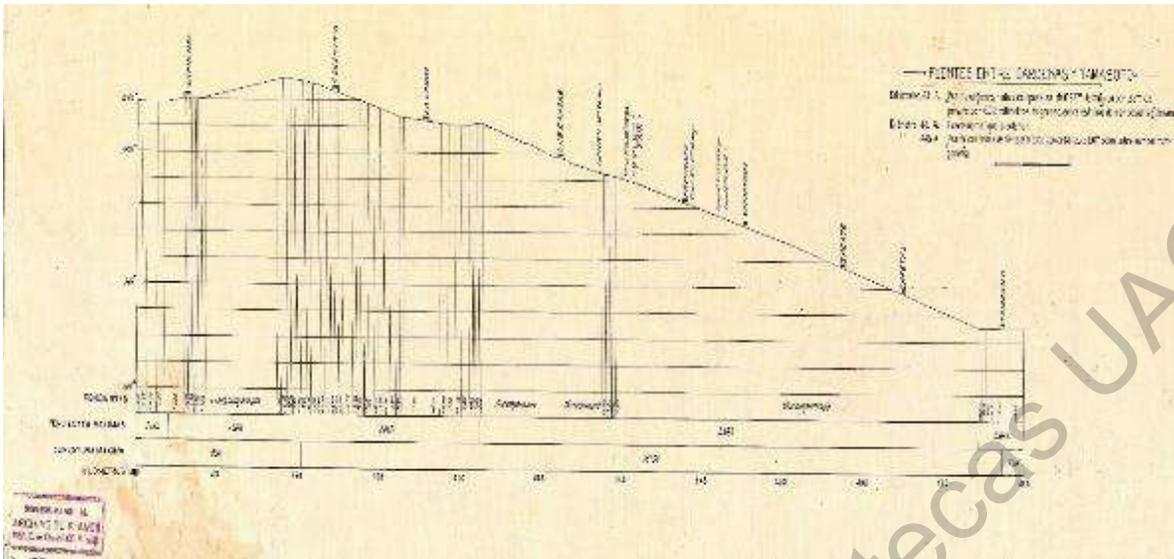


17.- “Estuvo feo eso del tren peregrino, hubo muchos muertos”



descarrilado en Montaña

18.- Tanque de gas



19.- La prolongada pendiente desde Cárdenas a Tamasopo



20.- “Mi esposo trabajó en la grúa y le tocaron muchos accidentes”



21.- “Y se subía mi mamá a los vagones a vender gorditas”



22.- “Viajar en tren era tan divertido, te entretenías con los bonitos paisajes”



tren!

23.- ¡Qué bonito era viajar en



carretera era incomodo por los caminos llenos de tierra y polvo”

24.- “Viajar en



25.- Eran más baratos los boletos de tren que los de camiones



26.-

Inauguración de Central camionera de Cárdenas



27.- Carretera San Luis-Rio Verde-Valles-Tampico



ferrocarrilera

28.- Orgullo de ser rielero y venir de familia



29.- Homenaje a jubilados

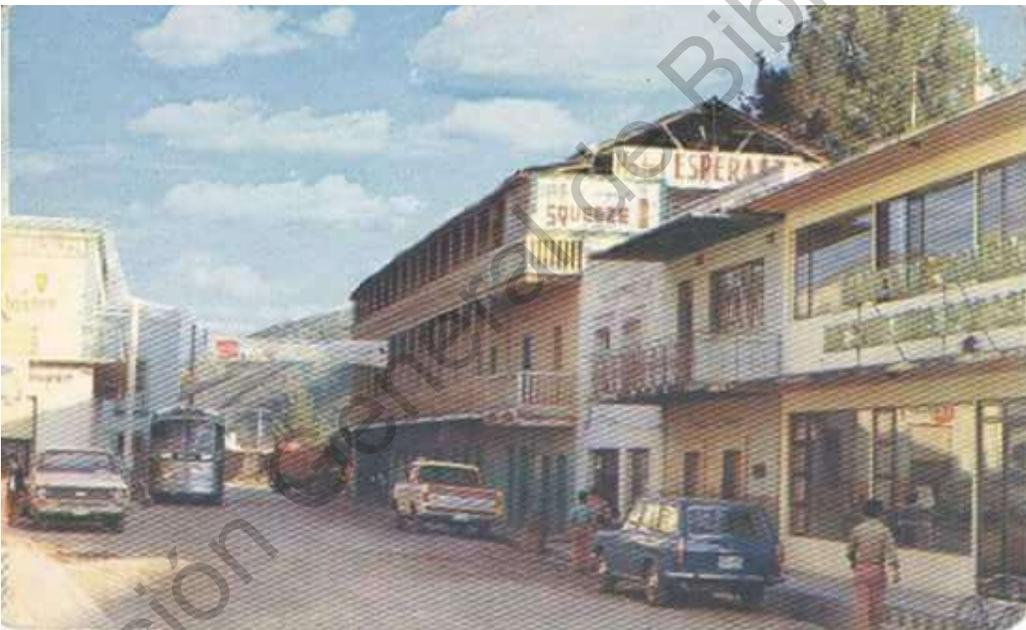


30.- Modernización de la red eléctrica municipal con una planta generadora de luz



de pozo para dotar de agua potable a Cárdenas

31.- Perforación

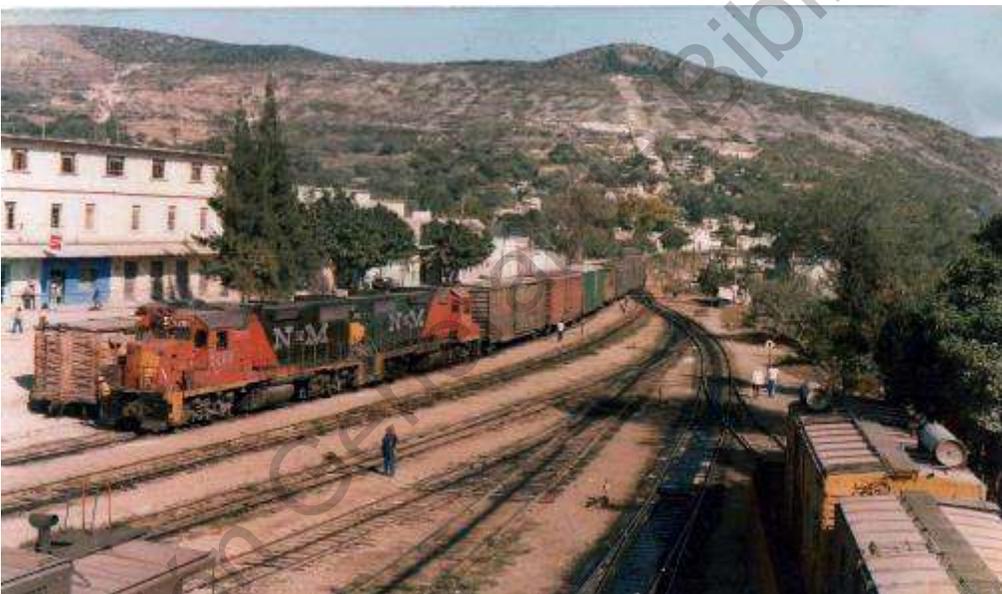


fisionomía de la ciudad fue cambiando

32.- La



33.- Calle Álvaro Obregón, a la izquierda el nuevo edificio de la presidencia municipal



34.- A pesar de los cambios en Cárdenas las vías férreas continuaron dominando el panorama



35.-

División del Sistema ferroviario nacional



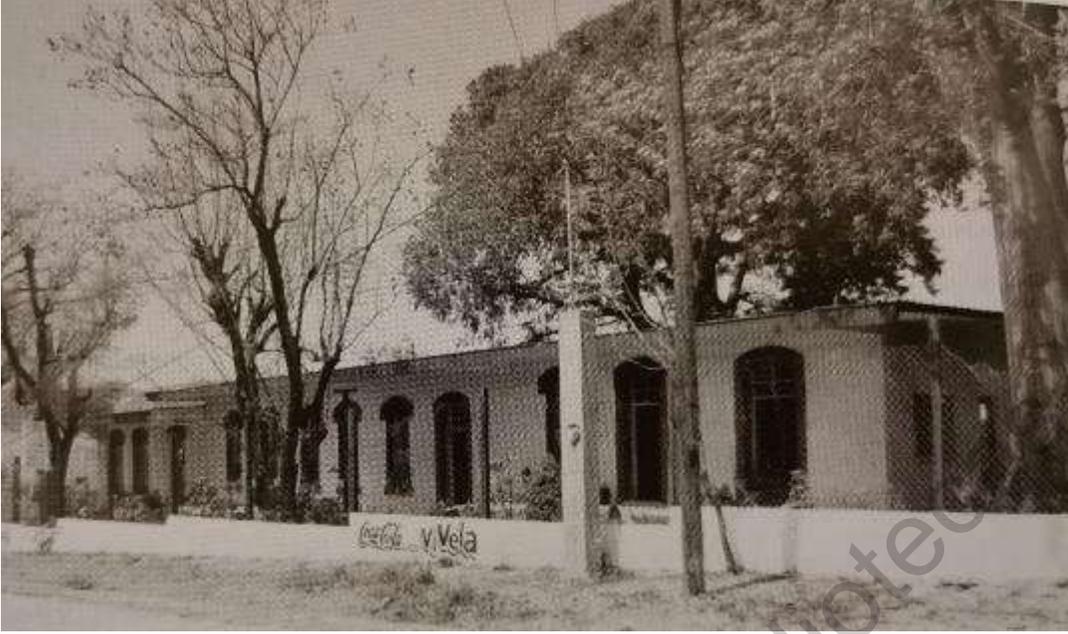
36.- “Antes se necesitaban una tripulación numerosa en las máquinas”



37.- Después trajeron nuevas máquinas que nos simplificaron el trabajo



38.- Los últimos trenes de pasajeros en Cárdenas



39.- Hospital de ferrocarril abandonado 2003, fue demolido en 2015



Almacén de talleres del ferrocarril en 2003, fue desmantelado completamente y ya no existe

40.-

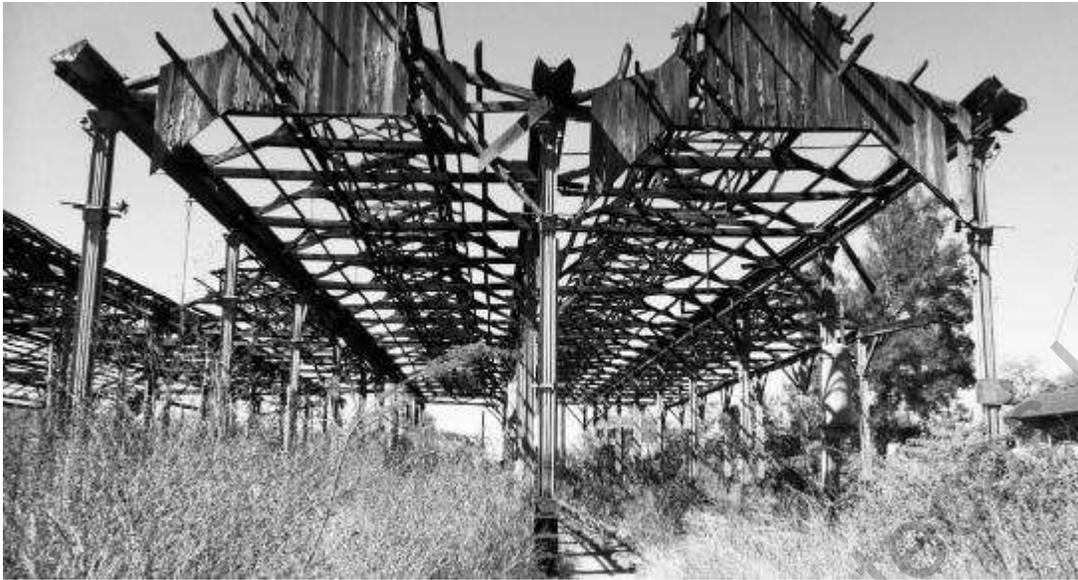


41.-

Calderas oxidadas de los talleres en 2003, fueron sustraídas y “vendidas como fierros viejos”



42.-Vista de los cobertizos desde los tanques en 2003



43- Cobertizos de los talleres en 2013



Tanques y bases de los cobertizos sin sus techos de madera en 2021



45.-

Vista de los talleres en ruinas 2021



46.- Vista

lateral del Hotel Esperanza y bodega de ferrocarriles



47-

Estación de Cárdenas con coches de Kansas City Southern 2021



58.- Interior de la

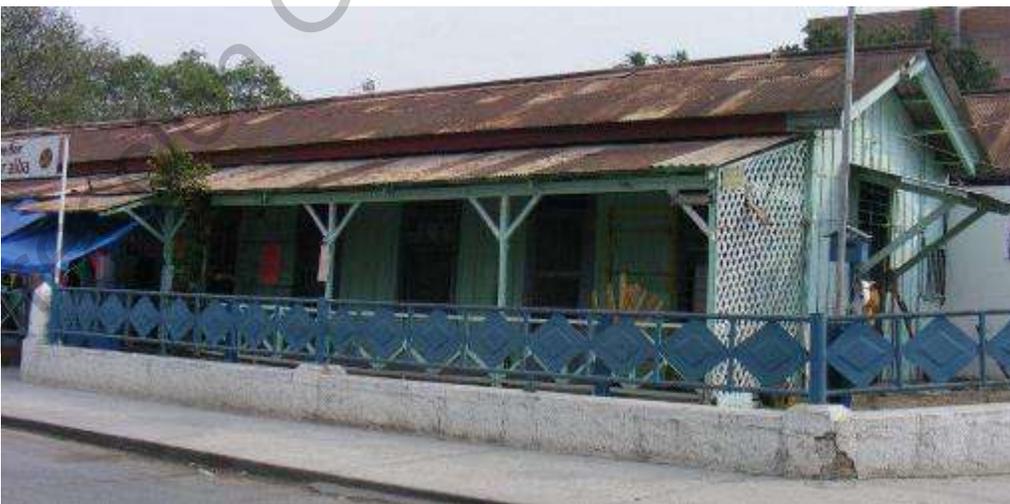
estación de pasajeros 2021



49.- Carros de carga frente a la estación 2021



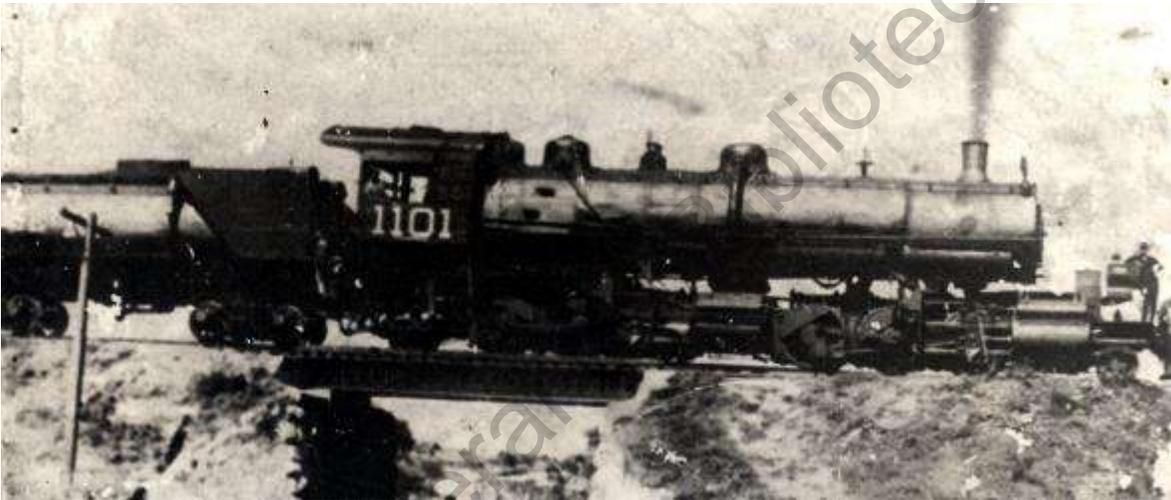
50.- Casa de maestro mecánico en 1929



51.- Restaurante bar 2013



52.- Cantina y autolavado 2021





53 a 55.- Puente de Galeana en tres tiempos 1900-1970-2018

Dirección General de Bibliotecas

Fuentes consultadas:

Bibliografía

Aguiluz Ibarguen, Maya, Gilda Waldman, *Memorias (in)cógnitas. Contiendas en la historia*, México, UNAM, 2007, p. 517.

Alarcón Osornio, Gonzalo, “Infraestructura para la modernización industrial del transporte ferroviario”, en *Revista Ferronales*, Tomo LXXIII, núms. 5-6, mayo-junio, 1998, pp. 34-35.

Andalón López, et al., “Aspectos laborales en las privatizaciones: Los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos”, en *Gestión y Política Pública*, vol. XII, núm. 2, II semestre, 2003, pp.253-289.

Anguiano, Arturo, *El ocaso interminable, política y sociedad en el México de los cambios rotos*, México, editorial Era, 2010, p. 422.

Arcudia Hernández, Carlos Ernesto, y Blanca Torres Espinosa, “privatización de las empresas estatales en México 1982-2000”, en *Tlatemoani Revista Académica de Investigación*, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, núm. 30, abril 2019, pp. 90-108.

Barabtarlo Zedanski, Anita, “Investigación acción en la formación del docente universitario; el seminario permanente como un espacio de socialización y producción del conocimiento”, en *Acta Sociológica FCPyS-Centro de Estudios Sociológicos, UNAM*, núm. 45, ene-abr, 2006, pp.49-64.

Bizberg, Ilán y Lorenzo Meyer, *Una historia contemporánea de México, tomo 4 la política*, México, COLMEX-OCEANO, 2009, p.687.

Calvillo Una, Tomás y María Isabel Monroy, *Historia de San Luis*, México, Fondo de Cultura Económica, 2011, p.348.

Cancino López, Eduardo, *Centenario del Ferrocarril San Luis-Tampico*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1990, p. 28.

Cardoso, Ciro, *México siglo XIX 1821-1910. Historia económica y de las estructura social*, México, Editorial Nueva Imagen, 1992, p.525.

Carmona, Fernando, *El milagro mexicano*, México, editorial Nuestro Tiempo, 1970, p.363.

Carregha Lamadrid, Luz y Begoña Garay López (a), *Camino de Hierro al puerto Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, México, FONCA/ Colegio de San Luis, 2003, p. 215.

Carregha Lamadrid, Luz y Begoña Garay López (f), *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, COLSAN-FONCA, 1999, p.215.

Carregha Lamadrid, Luz (c), *¡Ahí viene el tren! construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*, México, Centauro-CONACULTA, 2014, p. 262.

_____ (b), “Retos orográficos o cuestras políticas. El trazo de los caminos de hierro”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, núm. 23, mayo-agosto, 2014, pp. 6-15.

_____ (e), “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, núm.7, enero-abril, 2009, pp. 9-19

_____ (d), “Tierra y agua para ferrocarriles en los partidos del Oriente potosino, 1878-1902”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, núm.12, septiembre-diciembre, 2010, pp.3-17.

Caso, Andrés, “La modernización ferroviaria como parte orgánica del sistema nacional de transporte”, en *Revista Ferronales*, Tomo LXXIII, núms. 5-6, mayo-junio, 1998, p.31-32.

Collado Herrera, María del Carmen, “¿Qué es la historia oral?”, en Garay Graciela (coord.), *La historia como micrófono*, México, Instituto Mora, 1999, pp.13-32.

Cordera, Rolando, *Presente y perspectivas*, número 7, México, FCE/CONACULTA/CIDE, 2010, p. 421.

Dornbusch, Rudiger y Sebastián Edwards, “Macroeconomía del populismo en la América Latina”, en *El Trimestre Económico*, vol. 57, núm. 225, enero-marzo 1992, pp. 121-162.

Escobar Ohmstede, Antonio, *El siglo XIX en las Huastecas*, México, Colección Huasteca-CIESAS, 2002.

Estados Unidos Mexicanos, *Sexto censo de población 1940*, San Luis Potosí, 1943.

Ebergenyi, Ingrid, “En defensa de lo usado. Historiografía y bibliografía del trabajo en ferrocarriles”, en *Historias (23)*, marzo, 1990 pp.175-186.

Feliciano Velázquez, Primo, *Historia de San Luis Potosí Tomo II, bajo el dominio español*, México, Academia de Historia Potosina, 1982, p. 667.

Ferrier, Gary D. y Jorge Ibarra Salazar, “La eficiencia de los ferrocarriles mexicanos, 1945-1985” en *Comercio exterior*, septiembre 1998, pp.721-729.

Flores Rangel, Jorge Adrián, “Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina”, en *Revista Transporte y Territorio*, núm.13, 2015 pp.122-148.

Gámez, Moisés, *Ferrocarriles para la modernización. Talleres y máquinas diésel en San Luis Potosí, 1950-1960*, México, editorial Restauo compás y canto, 2018, pp.1-21.

Giménez, Gilberto, “Memoria, relatos e identidades urbanas”, en *revista Versión UNAM*, núm.23, 2009, pp. 197-209.

Gorostiza, Francisco Javier, *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 2010, p.728.

Guajardo Soto, Guillermo, “La industria de equipos ferroviarios en México: de los talleres a la producción transnacional”, en *Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, Año 4, núm. 6, 2010, pp.1-31.

Guerrero Almazán, Miguel Ángel, *Cárdenas, S.L.P. y sus ayuntamientos primera parte*, San Luis Potosí, Cruz Roja, 2004, p.360.

Guerrero Almazán, Miguel Ángel, *Tragedia y realidad del 51*, San Luis Potosí, Cruz Roja, 2001.

Guzmán Quintero, Roberto, *El ferrocarril de Tampico*, México, Indautor, 2006, p.100.

Halbwachs, Maurice, *La memoria colectiva*, España, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004, p. 192

Halbwachs, Maurice, *Memoria colectiva y memoria histórica*, París, PUF, 1968, pp. 209-219.

Hernández y Lazo, Begoña, “La administración obrera del gremio ferrocarrilero” en *Lázaro Cárdenas, Modelo y legado tomo II*, INEHRM, Secretaría de Cultura, 2020, p. 751.

Herrera Bravo, Miguel Ángel, *Cárdenas de mis recuerdos*, San Luis Potosí, s.e, 1984, p. 160.

Hobsbawm, Eric, *La era de la Revolución 1789-1848*, España, Crítica, 1997, p. 344.

Instituto Nacional Estadística Geografía e Informática, *Cárdenas estado de San Luis Potosí*, cuaderno estadístico municipal 1994, México, Gobierno del estado de San Luis Potosí, 1995.

Juárez Lucas, Patricio, “Trabajo y trabajadores ferroviarios”, en *Mirada ferroviaria revista digital*, núm. 14, mayo-agosto 2011, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, pp.15-18.

Kuntz, Sandra, “El Porfiriato”, en Erik García Velásquez (coord.), *Nueva historia general de México*, México, COLMEX, 2010, p.510.

Kuntz, Sandra, *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora-COLMEX-ColMich, 1999, p. 261.

Kuntz Ficker, Sandra, *Historia economía general de México, De la colonia a nuestros días*, México, El COLMEX/Secretaría de Economía, 2010, p. 726.

López Ortiz, Heriberto, “Ferrocarriles Mexicanos: del monopolio de Estado al oligopolio privado y extranjero”, México, Biblioteca Jurídica de la UNAM, 2003, pp.489-502.

Lerner, Victoria, “La zozobra de los hacendados de algunos del oriente potosino (1910-1920)”, en *Historia Mexicana*, vol. XXXVI, 1986, pp.323-362.

Mariezkurrena, David, “La historia oral como método de investigación histórica”, en revista *Gerónimo de Uztariz*, Año 21, núm. 23, 2008, pp.227-233.

Márquez, Enrique, *San Luis Potosí Textos de su historia*, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1986, p. 548.

Meyer, Francisco, *Del acero de las armas al acero del riel*, México, Gobierno del estado de Querétaro, 2006.

Michels, Albert L., “Cárdenas y la lucha por la independencia económica de México”, en *Historia Mexicana*, vol. 18, núm. 1, julio-septiembre 1968, pp.56-78.

Montejano y Aguiñaga, Rafael, “Cárdenas S.L.P. Historia y geografía”, en *Academia de historia potosina*, vol. IV, núm.4, abril-junio 1973, pp. 337-377.

Núñez Martínez, Eugenio, *La revolución en San Luis Potosí (1900-1917)*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1964, p.77.

Ortega Aguirre, Maximino, “La lucha contra el ‘charrismo’ en el STERM. Las jornadas de junio de 1958”, en *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 05, Año 3, julio-diciembre 1981, pp.111-135.

Pani, Erika, *Nación, Constitución y Reforma, 1821-1908*, México, CIDE/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2010, p.360.

Páramo Quero, José Luis, “Camino a Tampico”, en *El Heraldo de Navidad*, Patronato de Fiestas de Querétaro, diciembre, 2007, pp.61-65.

Rangel Silva, José Alfredo, “Linaje y fortuna en una zona de frontera. Felipe Barragán y su familia, 1713-1810”, en *Estudios de historia novohispana*, núm. 37, 2006, pp.123-166.

Rocha Chávez, Agustín Daniel, “Caciquismo y la consolidación del Estado posrevolucionario. El caso de Gonzalo N. Santos en San Luis Potosí (1915-1955)”, en *Quirón Revista de estudiantes de historia*, vol. 4, núm.8, enero-junio 2018, pp.95-114.

Riguzzi, Paolo y Sandra Kuntz, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1910)*, México, Colegio Mexiquense-FNM-UAMA, 1996, p.250.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Ferrocarriles Nacionales de México, *Caminos de hierro*, México, 1996, p.238.

Servicio Geológico Mexicano, *Inventario Físico de los recursos minerales del municipio de Cárdenas*, San Luis Potosí, Secretaría de Desarrollo Económico, 2007, p.99.

Servín, Elisa, *Presente y perspectivas número 6*, FCE/CONACULTA/CIDE, México, 2010, p.421.

Sitton, Thad, *Historia oral. Una guía para profesores (y otras personas)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995, p.178.

Subsecretaría de Salud, *Boletín de epidemiología*, Dirección General de Epidemiología, Año 1, núm.13, 1981, pp.1-12.

Theisen, Gerard, “La mexicanización de la industria en la época de Porfirio Díaz”, en *COLMEX, Foro internacional*, México, 1972, pp. 497-506.

Zorrilla, Juan Fidel y Maribel Miró Flaquer, *Tamaulipas una historia compartida II 1810-1921*, México, Universidad Autónoma de Tamaulipas, 1993, p. 248.

Zepeda Bustos, Carmen Silvia “Privatizaciones realizadas durante el gobierno de Ernesto Zedillo”, en *El Cotidiano*, núm.172, mayo-abril 2012, México, pp. 32-39.

Eventos académicos

Álvarez, Ilse y Paolo Riguzzi, “Las transformaciones del mercado de automóviles en México, 1925-1934: comercio, inversión extranjera y localización industrial”, en *Jornadas de Historia Económica de la AMHE, El Colegio Mexiquense*, 2013.

Riguzzi, Pablo, “Un ciclo de vida del transporte ferroviario en México”, I Congreso de Historia Ferroviaria- 150 años de ferrocarril en España, Alicante, 1998.

Tesis

Beltrán Rodríguez, Luis Didier, “Las voces del terremoto de 1985 en la Ciudad de México: empleo didáctico de la historia oral y la memoria colectiva en los procesos de enseñanza-aprendizaje de la historia dentro de la educación superior”, Tesis de maestría, UNAM, 2014, p. 214.

Castillo Gómez, Hugo Alberto, “Flora vascular, vegetación y plantas útiles del cañón del Espinazo del diablo, San Luis Potosí, México”, Tesis de maestría. UASLP, 2015 p.272.

Corral Bustos, Adriana, “Una familia empresaria a finales del siglo XIX en San Luis Potosí: los Díez Gutiérrez”, Tesis de maestría en historia, Colegio de San Luis, 2002, p. 215.

Hernández, Saul Iván, “Los extranjeros en San Luis Potosí 1929-1932”, Tesis de Maestría, El Colegio de San Luis, 2012, p.227.

Ramírez Rodríguez, Mónica Vianney, “Inmigrantes del Medio Oriente en San Luis Potosí. Primeras tres décadas del siglo XX”, Tesis de maestría, El Colegio de San Luis, 2010. p. 136.

Sánchez Ríos, Ruth América, “El movimiento urbano popular a través de la historia oral: una mirada a la cotidianidad del Frente Popular Francisco Villa”, Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de México, México, 2007, p.184.

Silva, Jorge Luis, “La liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, 1992-2003”, Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, México. p. 81.

Valencia Islas, Arturo, “El descarrilamiento de un sueño historia de los ferrocarriles nacionales de México, 1920-1949”, Tesis de doctorado, COLMEX, 2015, p.558.

Hemerografía

Hemeroteca Nacional Digital de México-UNAM

Centro de Documentación Histórica "Lic. Rafael Montejano y Aguiñaga"-UASLP

Editorial, "El año nuevo" en *La Voz de México, Diario político, religioso científico y literario de la Sociedad Católica*, 1 de enero de 1873, primera plana.

Noyola, Inocencio, "Cárdenas Monografía Municipal", en *Pulso de San Luis Potosí* Sección Actualidad, 7 de abril de 1997, p. C3.

Olvera, Evelyn, "Abundan arrecifes en la Zona Media, Cárdenas tuvo arrecifes", en *Pulso de San Luis Potosí*, 1 de junio de 2008, p 7.

Ortíz, Jesús, "Impresiones de viaje", en *El correo de San Luis*, 4 marzo de 1886, primera plana.

Ortíz, Jesús, "Desengaños y esperanzas", en *El correo de San Luis*, 6 enero de 1889, p.2.

Poder Ejecutivo Federal, "Decreto de reforma del artículo 28 constitucional", en *Diario Oficial de la Federación*, 2 de marzo de 1995, primera sección, p.3.

Pulso, "Trabajadores ferrocarrileros liquidados por la empresa, tratan de recontractarse ante los apuros económicos que atraviesan", en *El Sol de San Luis*, 27 de junio de 1997, primera plana.

Pulso, "Pese a privatización no desaparecerá el tren de pasajeros San Luis Potosí-Tampico", en *Pulso de San Luis Potosí*, 28 de diciembre de 1996, Sección E Zona Media, p. E3.

Pulso, "Poco más de 500 rieleros serán recontractados por la nueva concesionaria de Ferrocarriles" en *Pulso de San Luis Potosí*, 24 de junio de 1997, Sección E Zona Media, p. E3

Tristán, Mayra, "línea del ferrocarril para SLP desde 1888" en *El Sol de San Luis*, 13 de septiembre de 2020, sección local, link <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/lineas-de-ferrocarril-para-slp-desde-1888-diez-gutierrez-consiguio-la-concesion-5752254.html> (consultada en diciembre de 2020)

Canciones

Las Hermanas Huerta, "Vamos a Cárdenas", compositor Fernando Z. Maldonado, *hermanas huerta*, 1985, LP.

Los rítmicos de Cárdenas, "Regresaré, regresaré", compositor José Luis Gallegos, 1975, LP.

You Tube

SCT, *Conferencia Magistral 'La historia de los Ferrocarriles en México'*, 12 de agosto del 2021, recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=8ODCBkWAj7o> (consultado el 12 de agosto del 2021)

Ilustraciones

Del Primer capítulo

- 1.- Mapa de la división política del estado de San Luis Potosí, Señalado en rojo el municipio de Cárdenas, extraído de Wikipedia, 2021.
- 2.- Fotografía blanco y negro, Panorámica de casco de la hacienda Ciénega de San Nicolás y parroquia. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1920, *circa*.
- 3.- Fotografía blanco y negro, Otra vista de la hacienda de Cárdenas y su capilla. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1900, *circa*.
- 4.- Fotografía blanco y negro, Vista lateral de la parroquia de San Nicolás desde el interior del patio principal del casco de la hacienda, Extraído del grupo de Facebook “Cárdenas SLP en imágenes”, década de 1920, *circa*.
- 5.- Fotografía blanco y negro, Panorámica de los alrededores del casco de la hacienda. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1900, *circa*.
- 6.- Fotografía blanco y negro, Retrato del gobernador porfirista Carlos Díez Gutiérrez, Mediateca INAH, 1882.
- 7.- Fotografía blanco y negro, Retrato del general Carlos Díez Gutiérrez, Mediateca INAH, 1900.
- 8.- Logo de la firma americana Ferrocarril Central Mexicano en mapa de sus líneas férreas, extraído del libro *Camino de hierro al puerto* de Luz Carregha y Begoña Garay, 1893.
- 9.- Mapa esquemático de la División Cárdenas de Ferrocarriles Nacionales de México, Líneas México-Laredo y Aguascalientes-Tampico. Colección particular de David Jiménez Morales, 1936.
- 10.- Plano del derecho de vía del Ferrocarril Central Mexicano a través de la Hacienda de Cárdenas. Colección del Centro Cultural Ferrocarrilero Cárdenas S.L.P., 1890.
- 11.- Plano arquitectónico de la Estación Cárdenas con descripciones en inglés. Colección de Centro Cultura Ferrocarrilero Cárdenas S.L.P., 1908.
- 12.- Plano espacial que muestra la distribución de patios de vías, talleres, Estación, hospital y colonia americana de Cárdenas, Ferrocarriles Nacionales de México. Colección de Centro Cultura Ferrocarrilero Cárdenas S.L.P., 1927.
- 13.- Fotografía blanco y negro, Vista de la estación de pasajeros de Cárdenas y al fondo bodegas y el hotel Esperanza, edificaciones con techado de dos aguas. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1910, *circa*.
- 14.- Fotografía blanco y negro, Vista de dos “camillas” de la colonia americana o Juárez, casa de madera con techo de dos aguas, porche y chimenea. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1890, *circa*.

- 15.- Fotografía blanco y negro, Panorámica de la colonia americana vista desde las vías del tren. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1890, circa.
- 16.- Fotografía blanco y negro, Calle Comercio vista desde el jardín de la estación de pasajeros. Colección de Juan Álvarez Calderón, década de 1920, circa.
- 17.- Fotografía blanco y negro, Panorama de talleres y patios del ferrocarril, Comisión de Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México. Colección de Centro Cultura Ferrocarrilero Cárdenas, 1926.
- 18.- Fotografía blanco y negro, Vista del jardín principal con su kiosco y al fondo los cobertizos de talleres, Comisión de Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1926.
- 19.- Fotografía blanco y negro, Panorámica del centro de Cárdenas, Comisión de Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1926.
- 20.- Fotografía blanco y negro, Interior de talleres con máquina de vapor siendo reparada por trabajadores. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1940, circa.
- 21.- Fotografía blanco y negro con descripción, Trabajadores de cuadrilla ambulante de la División Cárdenas posan sobre un túnel. Colección particular de David Jiménez Morales.
- 22.- Fotografía blanco y negro, Vista de Cárdenas durante los primeros años de funcionamiento de la vía San Luis Tampico. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1900, circa.
- 23.- Fotografía blanco y negro, Retrato de la familia Álvarez Martínez. Colección particular de Soledad Álvarez Martínez, 1936.
- 24.- Fotografía blanco y negro, Retrato de los hermanos Castillo Torres. Colección particular de Jorge Castillo Álvarez, 1940, circa.
- 25.- Fotografía de diario americano *The daily gate city*. Extraído del Facebook del cronista municipal de Cárdenas Miguel Ángel Guerrero Almazán, 5 de abril de 1914.
- 26.- Fotografía de periódico sobre asedio a Cárdenas durante la Revolución. Extraído del Facebook del cronista municipal de Cárdenas Miguel Ángel Guerrero Almazán, 2 de junio de 1917.
- 27.- Fotografía blanco y negro, Retrato del primer presidente municipal de Cárdenas Alfredo Armeria Morales. Extraído del libro *Cárdenas de mis recuerdos*, 1919.
- 28.- Fotografía blanco y negro, Impulsores y fundadores de la creación del municipio libre de Cárdenas. Extraído del libro *Cárdenas de mis recuerdos*, 1919.
- 29.- Fotografía blanco y negro, Vista del primer edificio de la sede de la presidencia municipal desde los patios de talleres. Extraído del Facebook del cronista municipal de Cárdenas Miguel Ángel Guerrero Almazán, 1950, circa.

- 30.- Fotografía blanco y negro, Fachada del palacio municipal y la secundaria federal. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1950.
- 31.- Fotografía blanco y negro, Vista de los talleres y la estación de pasajeros con personas esperando el tren. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1956, *circa*.
- 32.- Fotografía blanco y negro, Vista de la estación de pasajeros y algunos edificios del centro de la ciudad. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1960, *circa*.
- 33.- Fotografía blanco y negro, Visita de Plutarco Elías Calles y Emilio Portes Gil abordo del Pullman presidencial en la estación Cárdenas. Colección del Restaurante Nacho's, 1928.
- 34.- Fotografía blanco y negro, Vista de los talleres y patios con locomotoras y vagones, Comisión de Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1926.
- 35.- Fotografía blanco y negro, Bodega de ferrocarriles junto al hotel de madera "La Esperanza" en calle Juárez. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1910, *circa*.
- 36.- Fotografía blanco y negro, Cabús estacionado junto al hotel "La Esperanza". Colección de Juan Álvarez Calderón, década de 1960, *circa*.
- 37.- Fotografía blanco y negro, Kiosko del jardín Juárez. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, década de 1970, *circa*.
- 38.- Fotografía blanco y negro, Personas saliendo del Cine "La Ideal" y la cenaduría "Don Tele" en la calle Álvaro Obregón cerca del cruce del tren. Extraído del Facebook del "Cronista municipal de Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán", 1950, *circa*.
- 39.- Fotografía blanco y negro, Coches en calles del centro de Cárdenas. Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1927.
- 40.- Fotografía blanco y negro, Habitantes en campo de beisbol observando a jugadores. Extraído del Facebook del "Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán", 1950, *circa*.
- 41.- Fotografía blanco y negro, Jugadores de beisbol posando para foto grupal. Colección particular de David Jiménez Morales, 1950, *circa*.
- 42.- Fotografía blanco y negro, Miembros de la logia masónica usando mandiles, espadas y collares. Extraído del Facebook del "Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán", enero 1929.
- 43.- Fotografía blanco y negro, Compañeros masones posan afuera del edificio de la logia "Ignacio Ramírez". Extraído del libro "Cárdenas de mis recuerdos", década de 1960, *circa*.

44.-Fotografía blanco y negro, Miembros del Club de Leones caminado junto a las “camillas”. Extraído de video de YouTube “Cárdenas, S.L.P. Prof. Miguel Ángel Herrera Bravo”, octubre 2016.

45.- Fotografía blanco y negro, baile de fin de año en bodega de talleres de la División Cárdenas. Extraído del libro “Cárdenas de mis recuerdos”, década de 1960, *circa*.

46.- Fotografía análoga, Fiesta de cumpleaños de familia cardenense. Colección particular de Soledad Álvarez Martínez, diciembre 1970.

47.- Fotografía blanco y negro, Vista lateral de Escuela de Frenos de Aire en la calle Juárez. Comisión de Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México, Colección de Centro Cultural Ferrocarrilero de Cárdenas, 1926.

48.- Fotografía blanco y negro, Pozo de agua de Ferronales por el rumbo de La Labor. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1930, *circa*.

49.- Fotografía sepia, Vista de la calle Juárez sin pavimentar y llena de charcos y lodo. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, septiembre 1955.

50.- Fotografía sepia, Vista del cruce de las vías del tren con la calle Álvaro Obregón y al fondo talleres de la División Cárdenas. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década 1960, *circa*.

51.- Fotografía blanco y negro, Camino de terracería a Rayón. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, década 1960, *circa*.

52.- Fotografía blanco y negro, Mujeres y niños en una manifestación en el Jardín Juárez para mostrar su apoyo al movimiento ferrocarrilero. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1958.

53.- Fotografía blanco y negro, Mujeres en la toma de trenes durante el paro. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1958.

54.- Fotografía blanco y negro, Rieleros manifestando repudio a líderes impopulares. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1958.

55.- Fotografía blanco y negro, Mujeres manifestando respaldo a la lucha obrera del 58. Extraído de video de YouTube “Cárdenas, S.L.P. Prof. Miguel Angel Herrera Bravo”, octubre 2016.

56.- Fotografía blanco y negro, Conmemoración del día del ferrocarrilero en el edificio de la sección 4 del sindicato rielero. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1960, *circa*.

57.-Fotografía blanco y negro, Salida de la máquina de vapor 1386 y de diesel 6329. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1957.

58.- Fotografía blanco y negro, Ceremonia de despedida de la “última prieta”. Extraído del Facebook del “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1957.

59.- Fotografía análoga, Trabajadores del ferrocarril posando con la locomotora-monumento del Jardín Juárez. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, década de 1970, *circa*.

60.- Fotografía rojiza, Locomotoras de diesel en talleres de división. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, década de 1970, *circa*.

Del tercer capítulo

1.- Fotografía blanco y negro, Talleres y almacenes de la División Cárdenas. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1927.

2.- Fotografía sepia, Trabajadores de talleres posan junto a la máquina de vapor 2003. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1930, *circa*.

3.- Fotografía blanco y negro, Vista lateral de la estación de pasajeros y vagones. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1960, *circa*.

4.- Fotografía blanco y negro, Cabús de Ferrocarriles debajo de un cobertizo, Comisión de avalúos de Ferrocarriles Nacionales. Colección del Centro Cultural Ferrocarrilero Cárdenas S.L.P., 1926.

5.- Fotografía blanco y negro, Mecánicos cardenenses trabajando dentro de los talleres. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, década de 1960, *circa*.

6.- Fotografía blanco y negro, Soldadores de los talleres de División Cárdenas. Colección particular de David Jiménez Morales, década de 1960, *circa*.

7.- Fotografía blanco y negro, Trabajadores de ferrocarriles, con anotaciones: “Trabajo ejecutado en el kilómetro B-563, por la cuadrilla ambulante ...”. Colección particular de David Jiménez Morales, década de 1940, *circa*.

8.- Fotografía blanco y negro, Árboles y kiosco del Jardín Hidalgo. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, década de 1970, *circa*.

9.- Fotografía blanco y negro, Calle Juárez tienda comercial “El Vapor”. Colección particular de Juan Álvarez Calderón. 1900, *circa*.

10.- Fotografía sepia, Comensales del “Restoran del ferrocarril”, segundo a la derecha con lentes oscuros Lucio Álvarez Cruz y segundo a la izquierda con lentes Miguel Ángel Herrera Bravo. Colección del Restaurante Nacho’s, década de 1950, *circa*.

- 11.- Fotografía blanco y negro, Trabajadoras del “Restoran del ferrocarril”, de derecha a izquierda, Soledad y Lucia Álvarez Martínez. Colección particular de Soledad Álvarez Martínez.
- 12.- Fotografía blanco y negro, Alumnos y maestra de kínder, con anotaciones: “Foto tomada a los alumnos del kindergarden “Jesús García” en el J. Hidalgo”. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1960.
- 13.- Fotografía análoga a color, Alumnos de primer año del turno matutino de la primaria Ferrocarriles Nacionales de México con la maestra “Cochita”. Colección particular de Jorge Castillo Álvarez. 1999.
- 14.- Fotografía digital, Máquina de KCSM cruzando el cerro trozado al atardecer. Colección particular de José Guadalupe Rodríguez Ríos, 2014.
- 15.- Fotografía rojiza, Miembros de los “Rítmicos de Cárdenas” encima de la locomotora del Jardín Juárez. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, década de 1980, *circa*.
- 16.- Fotografía blanco y negro, Locomotora de diesel sobre vías. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1970, *circa*.
- 17.- Fotografía blanco y negro, Vagones accidentados en “trenazo de Saltillo”. Colección particular de José Guadalupe Ríos, 6 de octubre de 1972.
- 18.- Fotografía sepia con mancha, Grúa recogiendo carro-tanque descarrilado en Montaña. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, agosto de 1980.
- 19.- Plano a escala de Ferrocarriles Nacionales, pendiente de vía Cárdenas-Tamasopo. Colección del Centro Cultural Ferrocarrilero Cárdenas S.L.P., 1926.
- 20.- Fotografía análoga, Trabajadores de grúas, de izquierda a derecha: Ricardo Rodríguez Contreras y Teófilo Torres. Colección de Natalia Estrada Pedraza, década de 1980, *circa*.
- 21.- Fotografía análoga, “Doña Marí” vendiendo gorditas dentro de los vagones. Colección particular de José Guadalupe Rodríguez Ríos, década de 1980, *circa*.
- 22.- Fotografía análoga, Viajeros dentro de vagones. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”, década de 1980, *circa*.
- 23.- Fotografía análoga, “Lupita” al fondo del vagón de camino a Cárdenas. Colección de Natalia Estrada Pedraza, 1993.
- 24.- Fotografía blanco y negro, Camioneros de la ruta Rayón-Cárdenas. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1950, *circa*.
- 25.- Boletos de Ferrocarriles Nacionales, Cárdenas-San Luis Potosí y Cárdenas-Quinientos. Colección particular de David Jiménez Morales, década de 1980.

- 26.- Fotografía análoga, Inauguración de Central camionera de Cárdenas. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1986.
- 27.- Google Maps, Carretera 70 San Luis Potosí-Rio Verde-Tamasopo-Ciudad Valles-Tampico, Google, 2021.
- 28.- Fotografía sepia, Garrotero posa al frente de una locomotora mientras maquinista se asoma por la cabina, al fondo talleres de la División Cárdenas. Colección particular Rafael Herrera Álvarez, década 1970, *circa*.
- 29.- Fotografía blanco y negro, Homenaje a ferrocarrileros jubilados. Colección particular Soledad Álvarez Martínez, década 1970.
- 30.-Fotografía blanco y negro, Planta generadora de energía eléctrica. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1970.
- 31.- Fotografía blanco y negro, Inauguración de pozo de agua. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, julio 1957.
- 32.- Fotografía a color, Calle Juárez y hotel La Esperanza. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 1980, *circa*.
- 33.-Fotografía blanco y negro, Pavimentación de calle Álvaro Obregón. Extraído del Facebook “Cronista municipal Cárdenas S.L.P. Miguel Ángel Guerrero Almazán”, 1970, *circa*.
- 34.- Fotografía análoga, Tren de N de M junto al Hotel Castilla. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, década de 1980, *circa*.
- 35.- Mapa de vías, Plano de fraccionamiento del sistema ferroviario nacional previo a ser privatizado. Extraído del libro “*Caminos de hierro*”, 1996.
- 36.-Fotografía blanco y negro, Tripulación posando al frente de una locomotora en los patios de ferrocarriles. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 196, *circa*.
- 37.- Fotografía digital, José Guadalupe “Tamasopo” el maquinista de Kansas. Colección particular de José Guadalupe Rodríguez Ríos, 2014.
- 38.- Fotografía análoga, Tren arribando a la estación Cárdenas. Colección particular de David Jiménez Morales, 1996.
- 39.- Fotografía blanco y negro, Hospital de ferrocarriles en el abandono. Extraído del libro “*Camino de hierro al Puerto*”, 2003.
- 40.- Fotografía blanco y negro, Interior de almacén de la talleres de Cárdenas. Extraído del libro “*Camino de hierro al Puerto*”, 2003
- 41.- Fotografía blanco y negro, Calderas de talleres. Extraído del libro “*Camino de hierro al Puerto*”, 2003

- 42.-Fotografía blanco y negro, Vista de cobertizos abandonados. Extraído del libro “Camino de hierro al Puerto”, 2003
- 43.-Fotografía blanco y negro, Vista de ruinas de los cobertizos. Extraído del grupo de Facebook “Soy de Cárdenas”
- 44.-Fotografía digital, Vista parcial de talleres en ruinas. Colección del autor, junio 2021.
- 45.-Fotografía digital, Vista lateral de construcción de madera Hotel La Esperanza y bodega de ferrocarriles. Colección del autor, junio 2021.
- 46.-Fotografía digital, Ex-estación Cárdenas con coches estacionados de la empresa Kansas City. Colección del autor, junio 2021.
- 47.-Fotografía digital, Interior de la ex-estación de pasajeros. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 2014.
- 48.-Fotografía digital, Carros de carga cruzando frente a la antigua estación de pasajeros. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 2016.
- 49.-Fotografía blanco y negro, Casa de maestro mecánico en calle Juárez. Colección del Centro Cultural Ferroviario Cárdenas, Comisión de Avalúos, 1926.
- 50.-Fotografía digital, Comedor y cantina. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 2014.
- 51.-Fotografía digital, Cantina y autolavado. Colección particular del autor, junio 2021.
- 52.-Fotografía blanco y negro, Locomotora cruzando puente de calle Galeana. Colección particular de Juan Álvarez Calderón, 1909, *circa*.
- 53.-Fotografía blanco y negro, Vagón de pasajeros cruzando puente de Galeana. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 1970, *circa*.
- 54.-Fotografía digital, Carro-tanque cruzando puente de Galena. Extraído del Facebook "Yo soy de Cárdenas", 2018.

Anexos

I. Formulario de preguntas guía

Las preguntas son abiertas con la finalidad de que el informante pueda responder ampliamente y se explore con los relatos resguardados en su memoria. No necesariamente se sucedieron con la secuencia que se muestra a continuación.

Generales:

- A) Cuénteme sobre usted ¿Dónde nació y cuál es su nombre?
- B) ¿Cómo era la vida antes en Cárdenas?, cuando existían los talleres y trenes de pasajeros
- C) ¿Cuál es su relación con el ferrocarril?
- D) ¿Tuvo familia o amigos que fueron rieleros?
- E) ¿Cómo era un día normal en Cárdenas? (Alguna anécdota para compartir del mercado, estación)
- F) ¿Qué pasó en la vida de Cárdenas cuando dejó de pasar el tren de pasajeros?

Trabajadores de ferrocarriles nacionales

- A) ¿Cómo es que llegó a trabajar en talleres, máquinas o estación?
- B) ¿Cómo era un día normal de trabajo? ¿Cuáles eran las condiciones laborales dentro de su área?
- C) ¿Cómo recibió la noticia de la privatización?
- D) ¿Cómo le afectó en su vida la privatización?

Trabajadores de ferrocarriles privados

- A) ¿Qué cambios hubo dentro de ferrocarriles con la llegada de TFN o Kansas?
- B) ¿Por qué pudo usted seguir laborando en ferrocarriles y otros no?
- C) ¿Qué notó en la vida de Cárdenas con la desaparición de Ferronales?

Comerciantes

- A) ¿Cómo era la vida comercial en el mercado cuándo existían el tren de pasajeros?
- B) ¿Qué efectos tuvo la privatización en su negocio?

C) ¿Cómo fue el comercio con el cierre de los talleres y estación de pasajeros?

II. Lista de personas entrevistadas durante la investigación

No	Nombre	Relación con Cárdenas	Lugar y fecha de la entrevista	Registrada
1	María Soledad Álvarez Martínez	Habitante Sus padres llegaron a Cárdenas por la bonanza económica Hija de pailero de los talleres de la División Extrabajadora del restaurante de la estación de pasajero	Cárdenas San Luis Potosí Calle Constitución Diciembre de 2019	Grabada
2	Pablo Montoya Moctezuma	Habitante Jubilado de Ferronales Trabajador de Kansas City	Cárdenas San Luis Potosí Calle 20 de Noviembre Diciembre 2019	Grabada
3	Rafael Herrera Álvarez	Habitante Su abuelo y suegro fueron trabajadores de ferrocarriles Jubilado de Ferronales Trabajador de Kansas City	Cárdenas San Luis Potosí Calle Díez Gutiérrez Diciembre 2019	Grabada
4	José Guadalupe Rodríguez Ríos	Exhabitante Extrabajador de	Soledad de Graciano Sánchez	Grabada

		Ferronales Jubilado de Kansas City	San Luis Potosí Avenida Valentín Amador Noviembre 2020	
5	Juan Álvarez Calderón	Habitante Dueño del restaurante tradicional Nachos Director del Museo Comunitario del Ferrocarril	Cárdenas San Luis Potosí Calle Álvaro Obregón Junio 2021	Grabada
6	Juana Carreón Castillo	Habitante Hija de ferrocarrilero Exayudante del restaurante de la estación	Cárdenas San Luis Potosí Hogar Calle Benito Juárez Junio de 2021	Grabada
7	María Cano Torres	Habitante Vivió en las cuadrillas acompañada de su familia Exvendedora de comida en la estación del ferrocarril	Cárdenas San Luis Potosí Calle Benito Juárez Junio de 2021	Grabada
8	Arturo Medina Olivo	Habitante Extrabajador de los talleres la División Exmigrante en Estados Unidos	Cárdenas San Luis Potosí Calle Benito Juárez Junio de 2021	Grabada
9	Esteban Tello Lugo	Habitante Exferrocarrilero	Cárdenas San Luis Potosí	Grabada

		Jubilado	Calle José María Morelos Junio de 2021	
10	Olivo Hernández Camacho	Habitante Bolero del Jardín Juárez	Cárdenas San Luis Potosí Jardín Juárez Junio de 2021	Grabada
11	Enrique Dahub Dahda	Habitante Descendiente de migrantes árabes y libanes que se establecieron en Cárdenas Comerciante de telas	Cárdenas San Luis Potosí Calle Manuel José Othón Junio 2021	Grabada
12	David Jiménez Morales	Oriundo de Cárdenas Extrabajador de Ferronales	San Luis Potosí, S.L.P. Avenida Valentín Amador Junio 2021	Grabada
13	Jorge Castillo Álvarez	Exhabitante Extrabajador de los talleres de la División Liquidado por Ferronales	Querétaro Quintas del Marqués junio 2020	No grabada

14	Natalia Estrada Pedraza	Exhabitante Trabajó en las cuadrillas junto a su familia	Soledad de Graciano Sánchez, San Luis Potosí Hogares Ferrocarrileros junio de 2021	
----	-------------------------	---	--	--

Dirección General de Bibliotecas UAQ