

# **Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo XX**

*Companies and Workers: The Construction of Auxiliary Railway Infrastructure in Mexico in the First Decades of the 20th Century*

LEONOR EUGENIA REYES PAVÓN\*

Recepción: 30 de mayo de 2023

ISSN (impreso): 1665-8973

Aceptación: 26 de septiembre de 2023

ISSN (digital): en trámite

DOI: <https://doi.org/10.25009/urhsc.v2815>

## *Resumen:*

El artículo aborda cómo la construcción de infraestructuras auxiliares en los talleres de Aguascalientes reflejó las demandas de mejoras en las condiciones de vida de los trabajadores ferroviarios. Se examinan dos momentos: la construcción de los talleres en 1904, influenciada por el Square Deal de Theodore Roosevelt, y el periodo comprendido entre 1926 y 1932, durante el cual se recortaron beneficios a los trabajadores pero se construyeron nuevas infraestructuras y se promovió la idea de la “familia ferrocarrilera”. Esta investigación muestra algunos de los discursos que sirvieron de trasfondo para la materialización de las infraestructuras auxiliares en el complejo ferroviario de Aguascalientes.

*Palabras clave:* Infraestructura ferroviaria, infraestructuras auxiliares, Ferrocarril Central Mexicano, Ferrocarriles Nacionales de México.

\* Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, asesorada por el doctor Guillermo Guajardo Soto. Ciudad de México, México, e-mail: leonor\_e\_reyes@yahoo.com.mx.



*Abstract:*

The article addresses how the construction of auxiliary infrastructure in the Aguascalientes workshops reflected the demands for improvements in the living conditions of railway workers. Two moments are examined: the construction of the workshops in 1904, influenced by Theodore Roosevelt's Square Deal, and the period between 1926 and 1932 during which workers' benefits were cut, but new infrastructure was built, and the idea of the "railroad family" was promoted. This research shows some of the discourses that served as the background for the materialization of the auxiliary infrastructures in the Aguascalientes railway complex.

*Keywords:* Railway infrastructure, auxiliary infrastructures, Central Mexican Railway, National Railways of Mexico.

**E**STE TRABAJO ES UN PRIMER ACERCAMIENTO para comprender cómo los discursos que abogaban por mejorar las condiciones de vida de los trabajadores ferroviarios se vieron reflejados materialmente a través de la construcción de infraestructuras auxiliares (escuelas, hospitales, parques, patios de juegos, bibliotecas, complejos deportivos, etcétera), en específico en los talleres de Aguascalientes. Se analizan dos momentos, el primero es cuando el Ferrocarril Central Mexicano construye los talleres hacia 1904 y se observa una influencia de las ideas del *Square Deal*, promovido por el presidente Theodore Roosevelt. El segundo tiene lugar entre 1926 y 1932, cuando después del proceso revolucionario se devuelve la empresa a particulares: por un lado, se realizaron importantes recortes en perjuicio de los trabajadores, pero, por otro, se impulsó la de nuevas infraestructuras auxiliares a la vez que se promovió la idea de la "gran familia ferrocarrilera".

En México existe una vasta historiografía en torno a los ferrocarriles que aborda un gran abanico de temáticas. Entre éstas se cuentan sus impactos económicos, políticos, sociales, tecnológicos y urbanos, por mencionar algunos, así como la construcción de distintas vías dentro de los estados. Uno de los temas que apenas han comenzado a llamar la atención de los investigadores son las transformaciones que ha generado su infraestructura en el espacio urbano, así como los trasfondos técnicos, ideológicos y discursivos que dieron pie a su construcción; sobre ello se busca arrojar luz en este artículo.

Algunos avances en torno al estudio de la infraestructura ferroviaria y su impacto en el entorno urbano han sido realizados por Guillermo Guajardo Soto (2015, 2018, 2021) y Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez (2019, 2022). Además de estos trabajos, se encuentran las tesis doctorales de Ibarra (2021) y Leonor Eugenia Reyes Pavón (2021) que también hacen una contribución al estudio de las infraestructuras ferroviarias en las ciudades de México y Mérida, respectivamente; por mencionar algunas de las investigaciones más recientes.

Sobre las implicaciones técnicas e ideológicas de la construcción de infraestructuras ferroviarias, el artículo de Barba Rodríguez y Acosta Collazo (2012) analiza los proyectos propuestos para la construcción de los Talleres de Construcción Reparación de Máquinas y Material Rodante de la Compañía del Ferrocarril Central en Aguascalientes a partir de tratados ferroviarios de la época.

A pesar de estos adelantos aún quedan temas por explorar, en este caso los discursos, es decir, las ideas que impulsaron a las empresas ferroviarias a construir infraestructura que no estaba vinculada a las actividades de servicio, funcionamiento, reparación y/o mantenimiento de ferrocarriles y líneas. Mi interés en el tema que nos ocupa tiene dos aristas: la primera es conocer y analizar los efectos urbanos que tuvieron los ferrocarriles en las ciudades mexicanas; así, en la búsqueda de información sobre dichas infraestructuras en el Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), llamó mi atención la existencia de espacios y edificios a los que se les puede considerar como “equipamiento urbano”,<sup>1</sup> pero que no fueron construidos por ninguno de los niveles de gobierno como parte de la ciudad, sino dentro de los complejos ferroviarios y con el dinero de las empresas. De ahí se deriva la segunda, que es comprender los motivos que tuvieron las empresas ferroviarias para dotar a los trabajadores de estas áreas y edificios al erigirlos al interior de sus espacios de trabajo.

Para distinguir entre los “equipamientos” construidos por el Estado y las empresas ferroviarias he denominado a estos últimos como infraes-

<sup>1</sup> El equipamiento urbano se refiere a espacios urbanizados y/o edificados con la finalidad de que sean de uso público, entre éstos destacan los educativos, los sanitarios, de servicios sociales, los deportivos y los culturales, gestionados por los “estamentos oficiales” (Zoido *et al.*, 2000, p. 149).

estructuras auxiliares del ferrocarril, ya que propiamente no formaban parte de la estación. Entendida ésta como el complejo ferroviario en su totalidad que daba servicio a la línea y que comprende: el edificio de viajeros (coloquialmente conocido como estación), las instalaciones mercantes, las líneas férreas y las instalaciones técnicas ferroviarias de todo tipo como depósitos, talleres, etcétera (Sátyro & Santos y Ganges, 2022). Bajo este esquema se puede decir que fue en los alrededores de “los talleres y patios” donde se construyeron la mayor parte de las infraestructuras auxiliares.

Por lo tanto, el objetivo de este trabajo es presentar un primer acercamiento a las causas que sirvieron de trasfondo para la construcción de las infraestructuras auxiliares, teniendo como espacio para el análisis el complejo ferroviario construido en Aguascalientes. Se analizarán dos momentos en particular. El primero es el periodo que corresponde a la administración del Ferrocarril Central Mexicano (ca. 1903-1908), y el segundo cuando el complejo ya formaba parte de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en particular durante el periodo que va de 1926 a 1932, en que, después de once años en manos del gobierno federal, la empresa regresa a la administración de particulares.

Los periodos de estudio están relacionados con las fuentes disponibles para un estudio de esta naturaleza, donde se presentan planos, imágenes e información recogida de fuentes hemerográficas de la época, gracias a las cuales se pudo hacer un acercamiento a los discursos con los que se justificó la construcción de las infraestructuras auxiliares y entender cómo estas se materializaron en el espacio físico de los complejos ferroviarios.

Para lograr nuestro objetivo el artículo está dividido en cuatro partes. En la primera se explica cómo las ideas del *Square Deal* se incorporaron a las instalaciones ferroviarias de la Atchison, Topeka y Santa Fe y cómo estas se transmitieron a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. En la segunda parte se expone la manera en que dichas ideas se reflejan en las infraestructuras auxiliares construidas en los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, en Aguascalientes. En la tercera parte se muestra como la revista *Ferronales* sirvió para transmitir la idea de la “familia ferrocarrilera” entre los trabajadores de FNM. El último apartado

está dedicado a mostrar la manera en que FNM apoyó la incorporación de infraestructuras auxiliares en Aguascalientes.

### EL *SQUARE DEAL* PARA EL EMPLEADO FERROCARRILERO: DEL ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE AL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

De acuerdo con Sandra Kuntz (1995, pp. 57-62), la historia del Atchison, Topeka y Santa Fe data de 1859, cuando Cyrus K. Holliday organizó una empresa para construir un ferrocarril que uniera los poblados de Atchison y Topeka, en Kansas, con Santa Fe en Nuevo México; diez años después la compañía apenas poseía siete millas de vías. En 1870, Thomas Nickerson encabezó la compra de la mayor parte de sus acciones, además tomó la dirección de la empresa. Tres años más tarde, el Santa Fe ya tenía en su haber 1 300 millas de vía y se encontraba en un importante proceso de expansión y

[...] desde la década de 1880 el Santa Fe apareció entre las quince empresas más grandes de Estados Unidos. Al iniciarse los años noventa era ya la segunda por su extensión (7 000 millas en operación, sólo superada por el Union Pacific, con 7 670 millas construidas) [...]. En un plazo de veinte años, la organización pasó de ser una modesta empresa que apenas despuntaba en su ámbito regional, a colocarse entre los gigantes del negocio ferroviario norteamericano [...]. (Kuntz, 1995, p. 65)

En 1907, H. W. Jacobs publicó un artículo en la revista *Engineering Magazine*, bajo el título “The ‘Square Deal’ to the Railway Employee”;<sup>2</sup> en él se abordan las medidas que la empresa del Ferrocarril de Santa Fe estaba llevando a cabo en beneficio de sus trabajadores, como la mejora de sus condiciones de vida, así como el acceso a servicios hospitalarios y a pensiones (Jacobs, 1909, pp. 233-262).

El término *Square Deal* fue utilizado por el presidente norteamericano Theodore Roosevelt después de una huelga minera; con dicho término se hacía referencia a un acuerdo justo para ambas partes. Roosevelt proponía

<sup>2</sup> En 1909 este artículo fue incluido en un compendio bajo el nombre de *Betterment Briefs. A Collection of Published Papers on Organized Industrial Efficiency*.

## IMAGEN 1

EXTENSIÓN DE LAS VÍAS PROPIEDAD DEL FERROCARRIL ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE, CA. 1888



FUENTE: E. Williams, Map of the Atchison Topeka and Santa Fe Railroad and its leased lines, Boston: L. F. Lawrence, Adams & Co., [1888]. En línea: <https://ark.digitalcommonwealth.org/ark:/50959/cj82kp13q>, consultado el 9 de febrero de 2023.

que a través del *Square Deal* se pudiese mejorar la relación entre empresas y sindicatos. El término hacía referencia a un “intrincado sistema de beneficios contruidos alrededor de la noción de la reciprocidad del administrador y del trabajador” (Cameron, 1990, p. 452; la traducción es mía). Es decir, servía para aludir a una serie de acciones que buscaban generar una lealtad entre empresas y trabajadores mediante un “pacto” que permitiese que ambos obtuviesen beneficios.

De acuerdo con el texto de Jacobs, las acciones emprendidas por la compañía del Ferrocarril de Santa Fe, precisamente, tenían la finalidad de generar esta relación de lealtad entre los trabajadores y la empresa. Según el artículo, una de las causas para tomar medidas en beneficio de los trabajadores era “la indiferencia y el desprecio [del] trabajador por los intereses del empleador” (Jacobs, 1909, pp. 233-234); de ahí que ese tema fuera causa de preocupación entre los directivos de las empresas, quienes buscaban, por ese medio, motivar las lealtades de sus empleados.

Otro gran problema que se menciona era el desarraigo que vivían los trabajadores del ferrocarril, así como sus condiciones de vida, debido a que muchos se volcaban a los vicios como el alcohol y el juego, por lo que era necesario proporcionarles otro tipo de esparcimientos. Jacobs señala que entre las acciones que emprendieron en el Ferrocarril de Santa Fe “se ha dedicado mucho a la construcción y mantenimiento de salas de lectura, salas de recreo, hospitales y cabañas de empresa, y de parques y zonas de recreo alrededor de las estaciones, tiendas y oficinas” (Jacobs, 1909, pp. 234, 247). Pone como ejemplo la estación The Needles, ubicada en el desierto de California, donde se habían construido un hospital y parques, además de que se habían hecho labores de embellecimiento y construido cabañas. Otros casos en los que se realizaron acciones similares fueron Winslow, Arizona y La Junta, Colorado.

Si bien, destaca en general la construcción de hospitales para la atención de los ferrocarrileros y sus familias, acción que se practicó ampliamente en México y que constituyó un gran apoyo para enfermos y accidentados: a diferencia de la construcción de otro tipo de equipamientos como parques, escuelas, espacios deportivos, etcétera, el hospital tenía una relación más cercana con las actividades cotidianas del trabajo. Los accidentes eran comunes e iban desde el machacamiento a la pérdida

de extremidades; mientras que otras de estas infraestructuras auxiliares estaban dedicadas exclusivamente a mejorar las condiciones de vida de los empleados y sus familias. De hecho el propio Jacobs señala que, para las empresas, los servicios hospitalarios ofrecidos “no se encuentran en la línea del paternalismo, sino que tienen la naturaleza de una inversión en el carácter, la salud y la buena voluntad de los empleados” (Jacobs, 1909, 247-248; la traducción es mía); a fin de cuentas, los ferrocarriles eran un negocio y sus empleados eran parte de sus activos.

Sobre las instalaciones de esparcimiento, aunque en el texto no se menciona mucho más sobre ellas, se reproducen varias imágenes entre las que destaca la sala de recreación de la estación The Needles (Imagen 2), que además de tener algunos pórticos para descanso y un *roof garden*, su interior se componía de distintas áreas como salas de lectura y escritura, gimnasio, sala de billar, piscina y mesas de boliche. También se muestran imágenes de otras salas de lectura existentes en las estaciones de Arizona y Richmond, California, de las cuales existían un total de veinte distribuidas en toda la red, así como de la piscina construida por el Ferrocarril Y. M. C. A, Topeka (Jacobs, 1909).

En la imagen se aprecia un edificio sólido de tamaño considerable, donde los empleados podían disfrutar de las distintas atracciones que se ofrecían en él y que, además, servían para promover una cultura sana, puesto que, en lugar de recurrir a la bebida y las apuestas, los empleados podían dedicar su tiempo libre a actividades de lectura y escritura, así como deportivas.

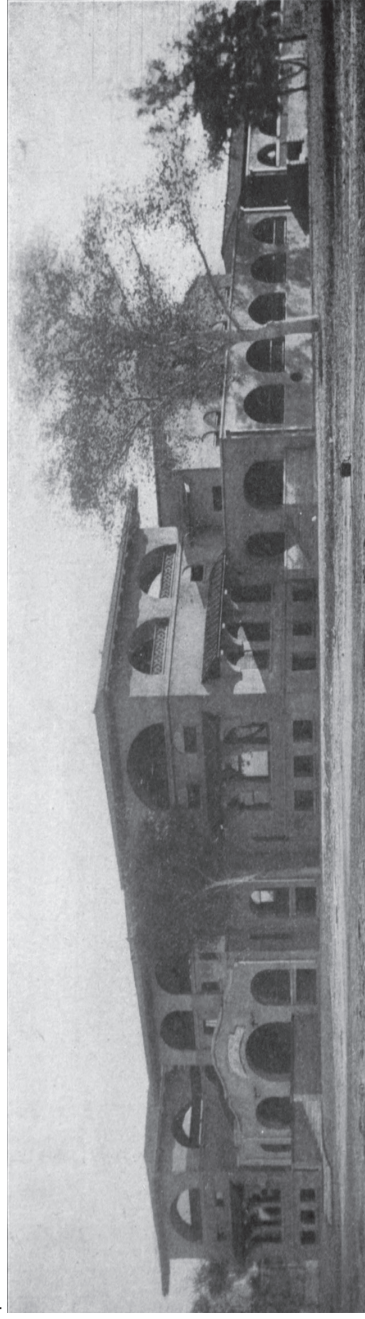
En la carrera por el dominio del territorio norteamericano, las empresas ferroviarias en Estados Unidos pronto incorporaron a sus planes de expansión la posibilidad de prolongar sus líneas en el territorio mexicano, particularmente hacia los puertos.

En septiembre de 1880, se otorgó una concesión a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano para construir una línea que conectase la Ciudad de México con Paso del Norte (Ciudad Juárez) y con el Pacífico (Kuntz, 1995, pp. 46-49). Esta compañía era propiedad del Atchison, Topeka y Santa Fe que, como se ha mencionado, desarrollaría algunos beneficios para sus trabajadores de acuerdo con la propuesta del *Square Deal*.



IMAGEN 2

SALA DE RECREACIÓN PARA EMPLEADOS DE LA ESTACIÓN THE NEEDLES, CONSTRUIDA POR EL FERROCARRIL DE ATCHISON, TOPEKA Y SANTA FE



FUENTE: Jacobs (1909, p. 238).

Algunas de las principales poblaciones por las que atravesó la línea troncal del Ferrocarril Central fueron: México, Tula, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato (de donde se desprendía un ramal hacia el puerto de San Blas), Silao (con ramal a Guanajuato), León, Lagos, Encarnación, Aguascalientes (con ramal a Tampico pasando por San Luis Potosí), Fresnillo, Lerdo, Mapimí, Jiménez, Santa Rosalía, Chihuahua, finalizando en Paso del Norte (véase Imagen 3). La línea troncal terminó de construirse en 1884, aunque posteriormente obtuvo concesiones para construir una serie importante de ramales, algunos de los cuales ya se han mencionado. Cuando inició el siglo xx la compañía seguía trabajando en los ramales de Zamora y Río Verde.

Se ha visto que la influencia del *Square Deal* en el ferrocarril de Santa Fe es evidente, gracias al testimonio de H.W. Jacobs; también se ha señalado que esa empresa ferrocarrilera fue propietaria del Ferrocarril Central Mexicano, empresa que poseía una concesión que pasaba por la ciudad de Aguascalientes, donde años más tarde el Central construyó un importante complejo ferroviario.

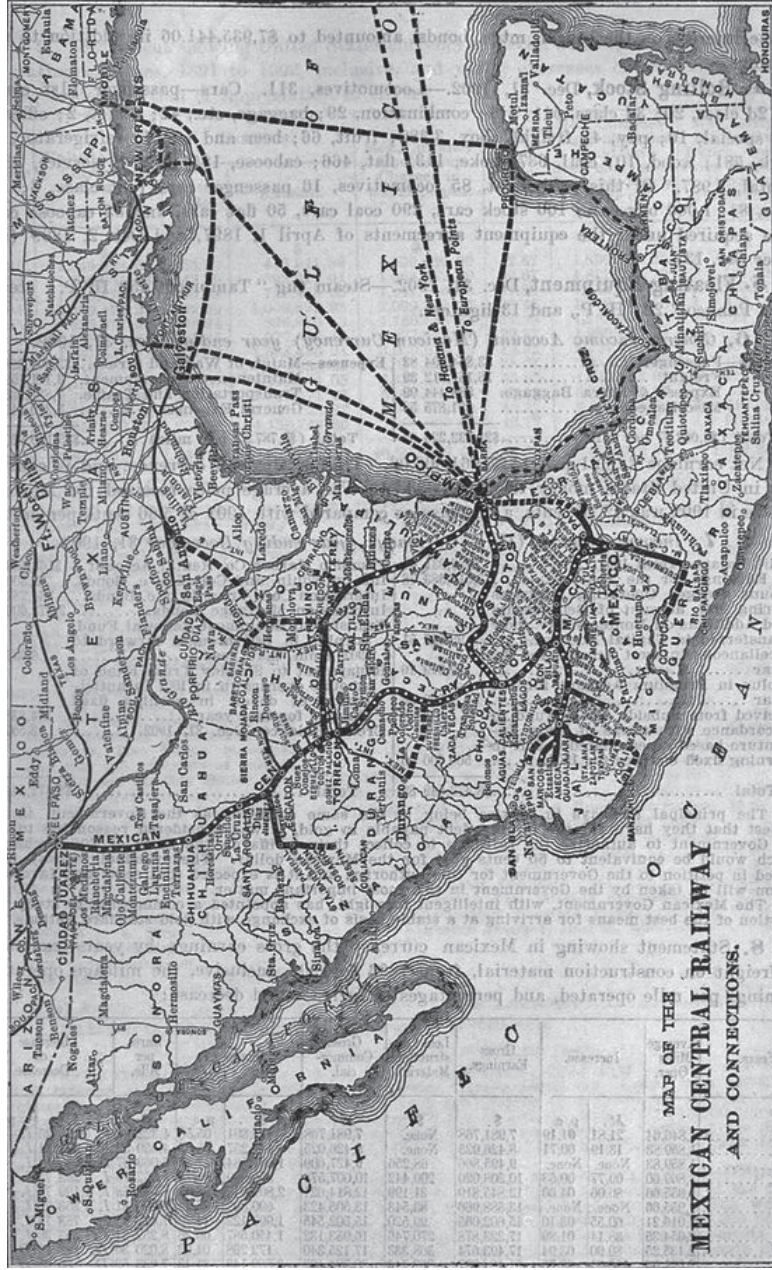
En el siguiente apartado se abordará con detalle su construcción, así como la participación del ingeniero Lewis Kingman, quien jugó un importante papel en la creación del proyecto, y cuyos antecedentes de haber trabajado con anterioridad para la empresa del Santa Fe, permiten suponer que la inclusión de infraestructuras auxiliares en dicho proyecto no fue algo casual sino que refleja el mismo interés de la compañía, en esta filial mexicana, en el bienestar de sus trabajadores.

#### LOS TALLERES GENERALES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO EN AGUASCALIENTES Y SUS INFRAESTRUCTURAS AUXILIARES

Cuando se realizó el traspaso de la concesión para la construcción de la vía de Aguascalientes a Tampico, en 1881, la compañía del Central Mexicano se comprometió mediante una cláusula a establecer en Aguascalientes y San Luis Potosí la mayor cantidad de talleres y depósitos; siete años más tarde esto no se había llevado a cabo, por lo que el gobernador

IMAGEN 3

RUTA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO Y SUS CONEXIONES



FUENTE: Poor (1903, p. 859).

de Aguascalientes decidió emprender acciones legales que tuvieron como resultado el pago, en 1890, de una indemnización por diez mil pesos (Sánchez, 2016, pp. 45-47).

Fue hasta 1895, con la llegada de Rafael Arellano a la gubernatura de Aguascalientes, que se retomaron las negociaciones para la construcción de los talleres en la capital del estado. Entre las condiciones solicitadas por la empresa del Central se encontraba el otorgamiento de terrenos de alrededor de 832 580 metros cuadrados en las inmediaciones de la estación; que se garantizara el agua suficiente para el abasto del complejo ferroviario, así como otros beneficios en términos fiscales (Sánchez, 2016, pp. 50-51). Después de varias negociaciones se optó por la ciudad de Aguascalientes para establecer los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

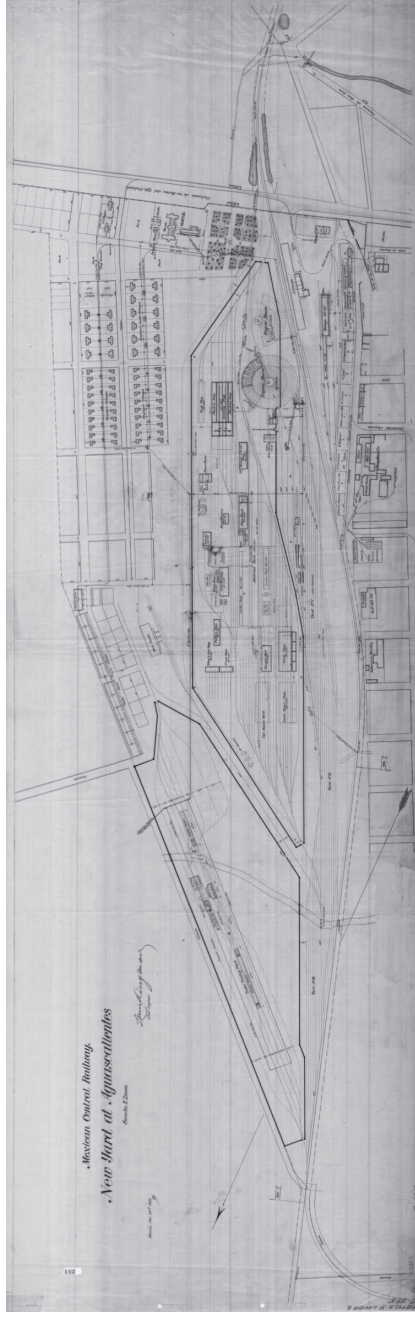
De acuerdo con la información obtenida en el CEDIF, fueron varios los proyectos que se presentaron para la construcción de los Talleres de Aguascalientes, los cuales han sido analizados con especial atención por Barba y Acosta (2012). Valdría la pena destacar que tanto los planos de los cuatro proyectos propuestos, como el de los patios terminados, fueron firmados por Lewis Kingman, quien fue ingeniero en jefe del Ferrocarril Central Mexicano y había trabajado desde tiempo atrás para la Atchison, Topeka y Santa Fe en Estados Unidos (Guajardo, 2010, p. 29; Kuntz, 1995, pp. 104-105).

En la Imagen 4 se puede observar el diseño de los talleres, donde también se visualiza, como parte del complejo ferroviario, la inclusión de los espacios de esparcimiento que se habían construido, en la misma época, en las estaciones del Atchison, Topeka y Santa Fe en Estados Unidos. Es probable que el origen de estas infraestructuras responda a la lógica que se estaba siguiendo en las compañías norteamericanas: mejorar las condiciones de vida de los trabajadores para asegurar su permanencia y lealtad con la empresa, además de alejarlos de los vicios como el juego y el alcohol.

Ahora bien, de acuerdo con Guajardo Soto, estas instalaciones anexas, viviendas, parque, hospital y áreas de esparcimiento, estuvieron destinadas a los trabajadores extranjeros.<sup>3</sup> Aunque es probable que esto fuera así,

<sup>3</sup> De acuerdo con Gerardo Martínez (2017), la colonia que se fundó hacia 1897 para los empleados de los talleres del Ferrocarril fue ocupada casi en su totalidad por "trabajadores extranjeros de alto rango" (pp. 215, 245-247).

IMAGEN 4  
NUEVO PATIO EN AGUASCALIENTES, 1903



FUENTE: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Ferrocarriles Nacionales de México; Sección: Patios y líneas, núm. 293, *Mexican Central Railway. New Yard at Aguascalientes*, [24 de diciembre 1903].

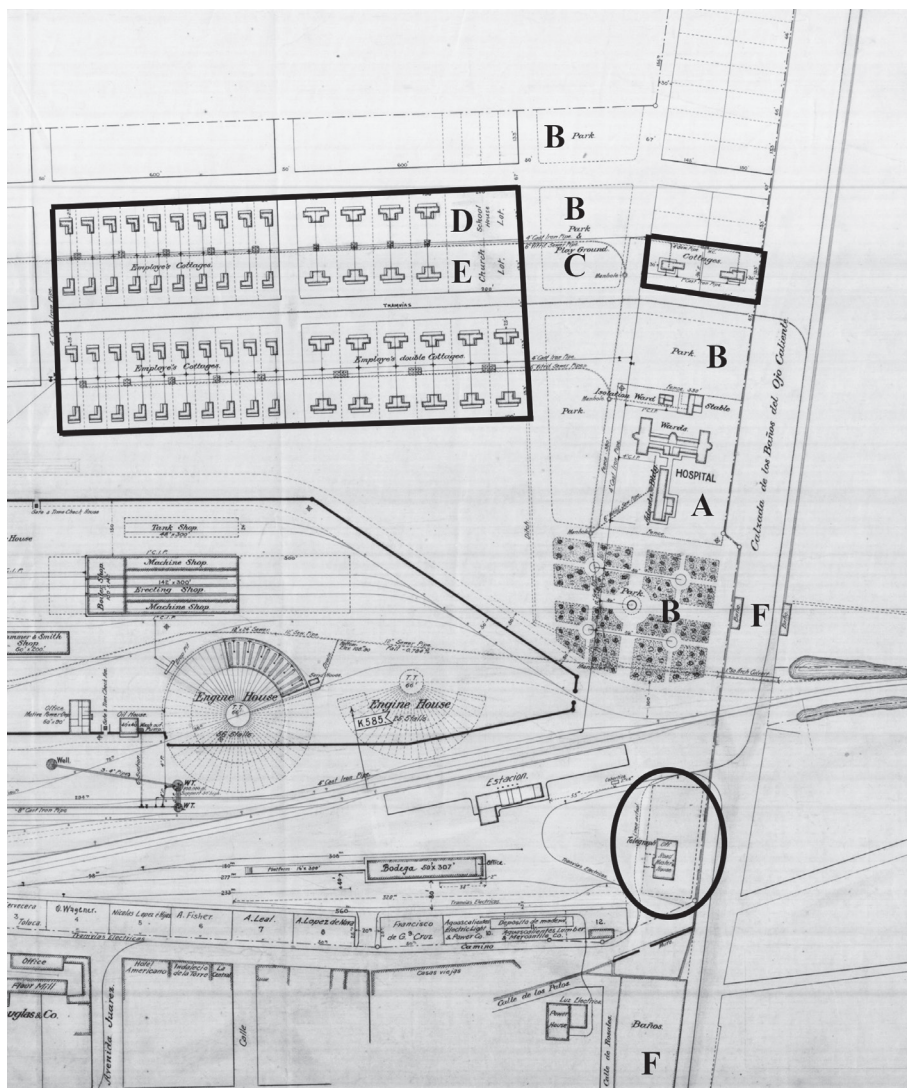
sin duda falta profundizar en el tema, debido a que es muy posible que los trabajadores norteamericanos estuviesen familiarizados con los beneficios de los espacios de esparcimiento y recreo que ya brindaban algunas empresas norteamericanas como la del Santa Fe (Guajardo, 2010, p. 53). Otro factor a tomarse en cuenta es que con el estallido de la Revolución y la intervención en los ferrocarriles de los bandos en disputa, los trabajadores extranjeros fueron abandonando sus trabajos. De acuerdo con Alzati (1946, p. 7), después de la huelga de abril de 1912 todos los empleados extranjeros de todas las dependencias abandonaron sus puestos. Debido a ese fenómeno es posible que estas viviendas, las cuales se conservan hasta el día de hoy, fuesen entregadas a los trabajadores mexicanos que poco a poco se habrían apropiado también de los espacios de esparcimiento.

Aunque pareciera que las ideas detrás del establecimiento de las infraestructuras auxiliares tuvieron como punto de partida el discurso sobre el *Square Deal*, se debe señalar que no se establecieron los mismos espacios, ni se organizaron de igual forma en todos los casos, sino que tuvieron sus propias particularidades. En el caso de los talleres de Aguascalientes, además del hospital (A) y un área de viviendas para los trabajadores (marcadas con un polígono), que más tarde se convirtió en la colonia Ferronales, se establecieron varios parques (B) y un patio de juegos para niños (C), una escuela (D), una iglesia (E), así como baños (F) (véase Imagen 5).

Es importante destacar que en estos talleres trabajó una gran cantidad de obreros de todo tipo, además de quienes laboraban en otras dependencias como el edificio de pasajeros, express, telégrafos, así como en las bodegas y patios de maniobras, por mencionar algunas. De acuerdo con autores como Marlene Barba (2020, p. 17) y Gerardo Martínez (2017, p. 110), cuando se terminaron de construir los talleres trabajaban ahí alrededor de mil personas, aunque no se ha encontrado información que indique cuántos de estos trabajadores eran mexicanos y cuántos extranjeros.

En 1908, el gobierno de Porfirio Díaz, mediante las acciones de su secretario de Hacienda José Yves Limantour, ejecutó el proyecto de consolidación de algunas de las vías férreas más importantes del país bajo el nombre de FNM. Las compañías más importantes que formaron la nueva empresa fueron: el Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional

IMAGEN 5  
 LOCALIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AUXILIARES EN EL ÁREA  
 DE TALLERES DE LA ESTACIÓN DE AGUASCALIENTES, 1903



FUENTE: CNPPCF, CEDIF, Ferrocarriles Nacionales de México; Sección: Patios y líneas, núm. 293, *Mexican Central Railway. New Yard at Aguascalientes*, 24 de diciembre 1903 (recorte e intervención propios).

(Grunstein, 2012). De manera que tanto las vías, el material rodante, así como todas las instalaciones que habían pertenecido a los ferrocarriles Nacional y Central pasaron a propiedad y administración de los Nacionales de México.

## LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y LA “FAMILIA FERROCARRILERA”

Dos años después de la consolidación de los FNM estalló la Revolución mexicana. De acuerdo con López (1997, pp 30-31), desde 1913 las diferentes facciones armadas se apoderaron de distintas líneas férreas que utilizaron para su beneficio. Además, durante la Revolución se incorporaron nuevos empleados a la compañía, que en muchos casos no estaban familiarizados con el trabajo que debían desempeñar (Guajardo, 2010, p. 74).

En 1914, Venustiano Carranza incautó los FNM y todas las demás compañías ferroviarias que se convirtieron en los Ferrocarriles Constitucionales; aunque esto era una medida temporal —sólo durante el periodo de 1914-1918 se les denominó Ferrocarriles Constitucionalistas, y desde enero de 1919 retomaron el nombre de FNM—, el gobierno permaneció al frente de los ferrocarriles hasta finales de 1925 (Alzati, 1946, p. 302; Valencia, 2017, pp. 63-64). Cabe mencionar que a diferencia de lo que sucedió con FNM, los ferrocarriles yucatecos se devolvieron en 1918 a sus accionistas.

Al terminar la etapa armada de la Revolución, los gobiernos de Venustiano Carranza y Álvaro Obregón destinaron recursos a la reconstrucción del sistema ferroviario y para dotar a la compañía del material rodante necesario. Fue tal el empeño puesto que, para 1924, el servicio se había normalizado por completo. Durante el periodo que abarcó desde 1919 hasta finales de 1925 se buscó subsanar distintas problemáticas, tanto de la administración y economía de los ferrocarriles como las relacionadas con las demandas de los trabajadores (Valencia, 2017, pp. 87-117). En 1926 se devolvió la compañía a administradores privados, quienes la tuvieron a su cargo hasta 1937 (López, 1997, pp. 32, 36).

Entre 1929 y 1930 se firmaron contratos de trabajo entre los FNM y distintas agrupaciones ferrocarrileras, aunque en 1931, con la entrada en vigor de la Ley General del Trabajo, la compañía tuvo que replantearse la relación con



sus trabajadores. Aun así, en los años posteriores la Junta Directiva de la empresa enfocó sus esfuerzos en mejorar las finanzas de la compañía, centrándose en tres aspectos: recortes de personal, reducción de salarios y modificación de los contratos de los trabajadores (Valencia, 2017, pp. 159-161, 165).

En 1930 nació la revista *Ferronales*, que se describía a sí misma como el “Órgano de los Ferrocarriles Nacionales de México”; en el editorial escrito por el presidente ejecutivo de la empresa y publicada en su primer número, aún se puede apreciar el planteamiento sobre la lealtad que debería existir entre la empresa y sus trabajadores y cómo tendría que darse esa relación:

Ojalá que la nobleza de propósitos de esta revista, que lleva el nombre con que designamos en familia a nuestra Empresa, sirva para promover los sentimientos de lealtad y de afecto de cada uno para con los demás compañeros de trabajo y de todos para los Ferrocarriles Nacionales de México, por cuyo engrandecimiento nos proponemos luchar.

Por conducto de “FERRONALES” envió un saludo al personal que con sus esfuerzos da vida a esta compañía y lo invito a que ponga todo su empeño en que la mayor empresa que existe en el país sea un modelo en su género.

Querer es poder. Nuestra empresa llegará muy alto si nos mueve el ideal de hacer grandes cosas.<sup>4</sup>

Destaca en el editorial el concepto de que la empresa y sus empleados era una gran familia, así como la importancia del papel que juegan en su crecimiento y grandeza. De hecho, este mensaje de “apropiación” o de creación de una identidad vinculada a la compañía está muy presente a lo largo de sus páginas, además de que *Ferronales* promovió desde su primer número la colaboración de cualquier miembro del personal que deseara enviar artículos, noticias, dibujos, fotos, etcétera.<sup>5</sup>

En distintos artículos publicados se destacaba la importancia de la labor de los trabajadores para el engrandecimiento de la empresa, por ejemplo, en enero de 1932, un empleado del servicio de *Express* escribió lo siguiente en relación con los momentos complicados que vivía la empresa en lo económico: “[...] todos en general debemos preocuparnos porque

<sup>4</sup> “Editorial”, *Ferronales*, núm. 1, junio de 1930, p. 1.

<sup>5</sup> “Necesitamos su colaboración”, *Ferronales*, núm. 1, junio de 1930, p. 20.

los Ferrocarriles, que constituyen el nervio de nuestro desarrollo nacional y son una fuente de vida para sus servidores, aumenten sus ingresos para que el costo de explotación disminuya asegurando así su estabilidad, y como consecuencia, el bienestar del personal y sus familias”.<sup>6</sup>

Básicamente se compartía la idea de que si a la empresa le iba bien a todos les iría bien. El sentido de pertenencia y comunidad que se generó entre los trabajadores en relación con la empresa se reforzaba continuamente en las páginas de la revista; incluso en el emblema que se diseñó para la empresa se incluyó la frase “todo lo que nos una, nada que nos divida”.

Los ferrocarrileros fueron muy conscientes de la importancia de crear y fomentar los lazos entre los trabajadores de la empresa, incluso sin importar en que parte del país se encontraran, y con ese fin se crearon equipos y ligas de distintos deportes, clubes ferrocarrileros y se realizaron distintas actividades en las que los empleados y sus familias participaron activamente, para lo cual la empresa, en ocasiones a solicitud de los trabajadores, destinó espacios para realizarlas y construyó distintas infraestructuras auxiliares. En Aguascalientes, aunque algunas infraestructuras y espacios de esparcimiento se habían heredado de la administración anterior, hubo cambios y adiciones durante este periodo, como se verá en el siguiente apartado. Este caso resulta particularmente interesante debido a que, desde que se construyeron las instalaciones, se consideró la inclusión de las infraestructuras auxiliares siguiendo, como se ha mencionado líneas arriba, la pauta marcada por el Santa Fe, mientras que otras se adicionaron después.

Resulta curioso que la revista surgiera en un momento álgido de las relaciones entre la empresa y los trabajadores, puesto que se dio justo cuando se estaban realizando importantes recortes de personal y en los sueldos de los trabajadores. Quizás, parte de los motivos para impulsar su nacimiento y distribución fue contribuir a apaciguar los ánimos de los trabajadores y a impulsar el discurso de la “familia ferrocarrilera”, en la cual todos debían poner su granito de arena para mejorar las condiciones de la empresa y mantener la unión del gremio ferrocarrilero, como ya lo indicaría el lema acuñado por la

<sup>6</sup> F. Medina Báez, “Lo que debemos hacer para contrarrestar la difícil situación económica que prevalece en los FENN. de M. como consecuencia de la crisis mundial”, *Ferrolales*, núm. 1, enero de 1932, p. 19.

compañía. Por otro lado, a pesar de estos recortes, durante ese mismo periodo la empresa invirtió en la construcción de espacios de esparcimiento para sus empleados, como se verá en el apartado siguiente.

En agosto de 1931 se realizó un reportaje sobre la división central de los ferrocarriles a la que pertenecía Aguascalientes. Entre los datos que se consignan se puede encontrar el número de los trabajadores pertenecientes a algunos de los departamentos de la división; para el caso de los talleres se señala que había 1720 trabajadores entre empleados y operarios, contando a los que se encontraban en Durango, Irapuato y Cañitas, aunque por el tamaño e importancia de los de Aguascalientes es casi seguro que la mayoría de ellos trabajara en esa locación.<sup>7</sup> En otra nota se señala que en el centro ferroviario de Aguascalientes laboraban unos 4000 obreros; además, por lo que se menciona en el texto, pareciera ser que todos los trabajadores, así como sus familias, tenían acceso a este espacio recreativo.<sup>8</sup>

## LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO Y LA PROMOCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AUXILIARES PARA SUS EMPLEADOS: ESPARCIMIENTO, EDUCACIÓN Y CULTURA DEL DEPORTE

Además de propagar las ideas de una gran familia, conformada por la empresa, los trabajadores, así como las familias de estos últimos, la revista *Ferronales* aprovechó el apoyo que recibió de la empresa para impulsar y promover la construcción de nuevas infraestructuras auxiliares; aunque parece que las propuestas venían más por parte de los trabajadores que por iniciativa de la compañía. Aun así esto tiene importancia pues quizás era una forma de sostener el discurso de la “familia ferrocarrilera”, donde se apoyaban unos a otros para el beneficio común.

A diferencia de lo ocurrido en Estados Unidos, donde desde una época muy temprana se llevó a cabo la instalación de salas de lectura y escritura, no se ha encontrado evidencia de que esto sucediera en Aguascalientes, aunque para principios de la década de 1930 se tiene noticia de la instalación, tanto en Monterrey como en Monclova, de sendas bibliotecas para

<sup>7</sup> “Talleres Ferroviarios de Aguascalientes”, *Ferronales*, núm. 9, agosto de 1931, p. 25.

<sup>8</sup> “Deportivas de Aguascalientes”, *Ferronales*, agosto de 1931, p. 33.

empleados y obreros de los ferrocarriles;<sup>9</sup> esto puede estar relacionado con el bajo nivel de alfabetización existente en México, donde para 1895, 82% de la población mayor de 10 años era analfabeta, mientras que en 1930 lo era 61% y 50% en 1950 (Guajardo, 2010, p. 23), por lo que dotar de estos espacios a los empleados no fue una prioridad de la empresa a fines del siglo XIX, quizás porque no hubieran sido aprovechados por los trabajadores y se prefirieron otro tipo de espacios de recreación.

En este periodo también se promovió el establecimiento de escuelas —como la que se construyó en Monclova por iniciativa del superintendente de la división— de educación primaria y superior para los hijos de los empleados, para lo cual se buscó el apoyo del presidente de la compañía.<sup>10</sup>

En el caso de Aguascalientes se tiene conocimiento que, para 1933, se había construido un cine dentro del límite del derecho de vía, aunque no se han encontrado datos que indiquen si pertenecía a la empresa, si se había otorgado un permiso a alguien externo o se había rentado la propiedad (véanse imágenes 6 y 7).

Para 1931, se encontraba en construcción un campo deportivo en los terrenos destinados para parques, así como donde se encontraba el hospital, que había cambiado su locación unas manzanas al norte de su emplazamiento original (véase Imagen 9). Respecto al campo se publicó una nota en la revista *Ferronales*, donde se destacaba el papel que desempeñaría éste para los trabajadores de la empresa:

[...] puede apreciarse desde luego la importantísima misión que una vez terminado vendrá a prestar al elemento citadino y aún al elemento foráneo.

El oficinista y el obrero ferrocarrilero que antes sólo contaba con la Oficina y el Taller [...] en adelante contarán con este Club y en sus ratos de descanso, en sus horas libres, vendrán a manejar ágilmente la raqueta, el balón y las millas y estos y aquellos aparatos gimnásticos que en recompensa sabiamente les proporcionaran el tónico rejuvenecedor que será el elixir de las energías perdidas en la cruenta lucha por la vida.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> “Biblioteca Ferrocarrilera ‘Servando Canales’”, *Ferronales*, núm. 4, septiembre de 1930, p. 5; “Biblioteca”, *Ferronales*, núm. 3, marzo de 1931, p. 18.

<sup>10</sup> “Proyecto de un colegio”, *Ferronales*, núm. 3, marzo de 1931, pp. 16 y 18.

<sup>11</sup> “Deportivas de Aguascalientes”, *Ferronales*, núm. 8, agosto de 1931, p. 33.



IMAGEN 7  
CINE ROYAL EN EL PATIO DE LA ESTACIÓN DE AGUASCALIENTES



FUENTE: CNPPCF, CEDIF, Fototeca, fondo: Comisión de Avalúo e Inventarios, A-585.1-00. *Jacalón del Cine Royal, dentro del Derecho de Via en el Patio de Aguascalientes*, [s.f.].

Además de los beneficios obtenidos por los trabajadores, en el texto también se menciona como un gran logro el contar con instalaciones de ese tipo, que estaban destinadas a las clases altas y a las que los obreros no podían acceder por no contar con la posibilidad de obtener un terreno que se pudiera usar con ese fin, y que ahora se contaba “con algo verdaderamente propio, genuinamente Ferrocarrilero”.<sup>12</sup>

La inauguración, sobre la cual se publicó una detallada crónica, se llevó a cabo el 5 de febrero de 1931; en el escrito se hacía una descripción de las instalaciones que se reproduce a continuación:

Sus fundadores tuvieron el acierto de realizar su laudable obra en el mejor terreno de la Empresa de las líneas nacionales, o sea, a un lado de la propia estación ferrocarrilera y en el centro del soberbio conjunto que forman los talleres, las colonias y el Hospital de la misma empresa, lo cual hace que este Club ostente gallardamente su peculiar y característico sello.

En el respetable perímetro de sus 10,400 metros cuadrados se encuentran perfectamente bien instalados sus baños y guarda ropas, las bases de lo que más tarde será su gimnasio y la sección infantil; tres mesas de “Lawn Tennis”, una pista de 400 metros, su sección de boxeo con un bien acondicionado “ring”, y dos mesas combinación de “Basket-Ball” y “Volley-Ball”, una de las cuales cuenta con una moderna gradería con cupo para 1,200 espectadores.

La construcción de su kiosco en cuya parte central se yergue altivamente la banderola del Club, es de estilo moderno y elegante y sus pilastras y arbotantes son de cemento armado, rematando cada uno de estos últimos en una lámpara eléctrica, las que de noche producen un bello aspecto.<sup>13</sup>

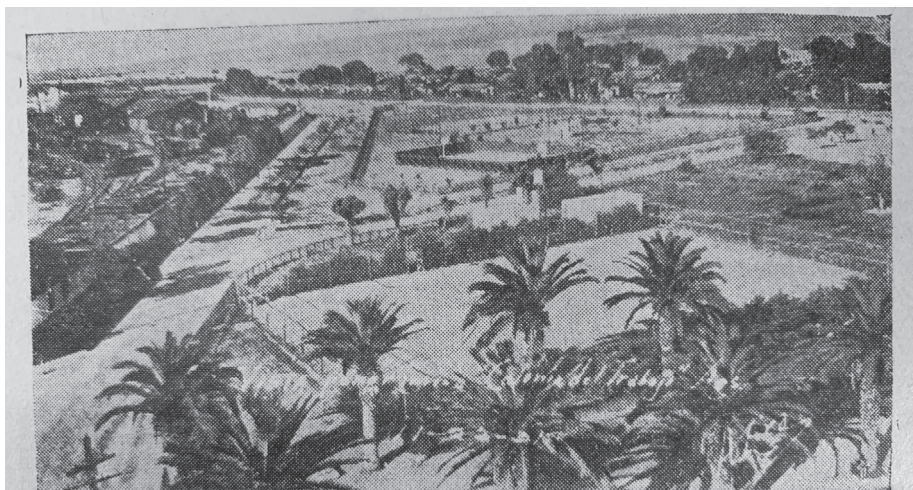
El corresponsal, además, menciona que las mesas de juego contaban con instalaciones eléctricas, y que además había campos de fútbol y beisbol.

Fuera de algunas imágenes, como la que se puede ver en estas líneas (Imagen 8), reproducidas en la revista *Ferronales*, en las que se muestran algunas partes de las instalaciones deportivas, no se han localizado otras en donde se muestre un panorama más detallado de éstas, fuera de un plano (Imagen 9) de una época muy posterior (1966), en el que se puede apreciar con detalle la distribución del Club y los espacios deportivos y de

<sup>12</sup> Deportivas de Aguascalientes”, *Ferronales*, núm. 8, agosto de 1931, p. 33.

<sup>13</sup> Antonio Alanís Herrera, “Inauguración del Club Deportivo ‘Nacionales de México’ en Aguascalientes”, *Ferronales*, núm. 3, marzo de 1932, p. 17.

IMAGEN 8  
VISTA DEL CLUB DEPORTIVO “NACIONALES DE MÉXICO”



**El Club Deportivo “Nacionales de México” en Aguascalientes, Ags., pudiendo apreciarse a la izquierda parte de los Talleres de los Ferrocarriles Nacionales y al fondo la Colonia del Trabajo de la misma empresa.**

FUENTE: Antonio Alanís Herrera, “Inauguración del Club Deportivo ‘Nacionales de México’ en Aguascalientes”, *Ferronales*, núm. 3, marzo de 1932, p. 18.

esparcimiento que lo conformaban: un gimnasio (A), un casino (B), vestidores (C), canchas de basquetbol (D), un campo de futbol (E), uno de beisbol (F) y canchas de tenis (G). Vale la pena señalar que, con algunas modificaciones, este complejo deportivo aún existe.

De igual manera se puede observar la relación del Club con las instalaciones ferroviarias, la colonia Ferronales y el nuevo hospital (1). Otro aspecto que se puede observar es que, en el espacio que antes ocupó el Cine Royal, se había levantado una escuela secundaria, y que en la colonia Ferronales desapareció una parte de las casas y, en su lugar, se habían construido una escuela secundaria, un jardín de niños y una escuela primaria; además de otra de ese mismo tipo en el terreno donde se habría proyectado





la construcción de una iglesia, cuya edificación al parecer no se llevó a cabo (polígono), dado que la escuela ocupó prácticamente todo el espacio donde estarían la iglesia y la escuela.

Un ejemplo de la manera en que la empresa se involucraba en la construcción de estos espacios lo encontramos en un artículo sobre un club deportivo llamado Nacionales F. C., formado en la estación de Buenavista, que se reproduce a continuación:

Un grupo de empleados del Departamento de Vía y Edificios [...], con el fin de obtener una distracción sana en las horas que les quedan libres de las labores que tienen encomendadas cada uno, acordó formar un Club Deportivo, en el cual tendrán cabida todos los deportes y podrán formar parte de él todos aquellos empleados de Ferrocarriles Nacionales de México que lo deseen [...]; esto además de contribuir a alejar de otras diversiones, algunas de ellas nocivas para el elemento ferrocarrilero, contribuye al desarrollo físico de los mismos empleados [...].

Expuesta la idea al Ingeniero en Jefe, señor Herón Cabrera fue este el primero en hacerse partícipe de ella y elevarla a nuestro Vicepresidente Ejecutivo señor Francisco de P. Landa, quien a su vez la sometió a consideración del señor ingeniero Javier Sánchez Mejorada, Presidente ejecutivo, quien como en otras ocasiones, tratando de mejorar y ayudar al personal a sus órdenes, no tuvo inconveniente en acceder a que por cuenta de la empresa se acondicionara la cancha de Foot-ball en terrenos de la Empresa en la Estación Buenavista.<sup>14</sup>

El texto muestra el interés de la empresa por apoyar las actividades de sano esparcimiento entre los empleados, al grado de apoyar económicamente estas iniciativas en distintas partes del país. Estas acciones contribuyeron a consolidar el sentido de pertenencia y unidad entre los empleados y la compañía, a pesar de los momentos difíciles que se estaban viviendo debido a los recortes de personal y salarios que se han mencionado líneas arriba.

## A MODO DE CONCLUSIÓN

Este artículo es resultado de un primer acercamiento a la comprensión de los motivos que impulsaron a las empresas ferroviarias a construir o apoyar el establecimiento de infraestructuras auxiliares, a partir de dos discursos

<sup>14</sup> "El Nuevo Club Deportivo 'Nacionales F. C.'", *Ferrocarriles*, núm. 1, enero 1932, p. 44.

que promovían los mutuos beneficios que se podían obtener al impulsar la creación de espacios de educación y esparcimiento para los trabajadores ferroviarios.

Por un lado, en el caso del Ferrocarril Central Mexicano se puede observar la influencia de un discurso sobre el *Square Deal* promovido por el presidente Theodore Roosevelt, relacionado con la existencia de un trato justo entre los trabajadores y las empresas donde ambas partes se viesen favorecidas. Se ha visto que la compañía del Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe, constructora del Ferrocarril Central Mexicano que estableció sus talleres en Aguascalientes, aplicó estas ideas en sus distintas instalaciones en Estados Unidos y que éstas fueron importadas a México, como claramente se refleja en el caso de los talleres construidos en Aguascalientes, donde se dedicaron espacios importantes para la instalación de infraestructuras auxiliares que albergaron espacios de vivienda, salud y esparcimiento para los trabajadores y sus familias.

Por otro lado, vemos que Ferrocarriles Nacionales de México era una empresa que abogaba por la conformación de un sentimiento de pertenencia, que debía ser asumido por todos sus empleados y que los llevara a identificarse, sin importar el punto del país en el que se encontrase, como parte de la “familia ferrocarrilera”. Con este fin la compañía emprendió varias acciones, entre ellas el apoyo a la creación de la revista *Ferronales*, como órgano oficial de los trabajadores, donde mensualmente se publicaban artículos que promovían este acercamiento y la creación de una identidad colectiva. Esto también se vio reflejado en el mejoramiento y la creación de espacios en los cuales los empleados ferroviarios pudieran mejorar sus condiciones de vida y la de sus familias, mediante la educación, la cultura del deporte y la convivencia entre los trabajadores, tal y como se observa en Aguascalientes, en particular con la construcción del Club Deportivo “Nacionales de México”. Vale la pena enfatizar que la inversión realizada en infraestructuras auxiliares se dio en un momento en que la situación económica de la empresa pasaba por un momento difícil y se estaban realizando importantes recortes de personal y en los salarios. Es posible que al apoyar la construcción de estos espacios se buscara apaciguar los ánimos de los trabajadores, aunque sin duda hacen faltan más investigaciones sobre el tema.

## REFERENCIAS

- ALZATI, S. (1946). *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Editorial “Beatriz de Silva”.
- BARBA, M. (2020). *Los talleres del ferrocarril en Aguascalientes. Historia, arquitectura y memoria obrera*. Aguascalientes, México: Universidad Autónoma de Aguascalientes/ Instituto Cultural de Aguascalientes. <https://libros.uaa.mx/index.php/uaa/catalog/view/166/157/735>
- BARBA, M., & ACOSTA, A. (2012). “Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia”. *Labor e Engenho*, 6 (3), 20-40. <https://doi.org/10.20396/lobore.v6i3.8634432>
- CAMERON, A. (1990). “In the Shadow of the Square Deal: Rethinking Workers, Managers, and Welfare Capitalism”. *New York History*, 71 (4), 451-455. <http://www.jstor.org/stable/23175312>
- GRUNSTEIN, A. (2012). *Consolidados: José Ives Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/ Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.
- GUAJARDO, G. (2010). *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- GUAJARDO, G. (2015, mayo-agosto). “La infraestructura y la logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, ca. 1850-1970”. *América Latina en la Historia Económica*, (2), 7-27. <https://doi.org/10.18232/alhe.v22i2.584>
- GUAJARDO, G. (2021). “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”. *Quaderns d'història de l'enginyeria*, 19, 1-31.
- GUAJARDO, G., BONILLA, I., & MORENO, R. (2018). *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1870*. México: Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Conservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.
- IBARRA, M. (2021). *Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX* [Tesis de Doctorado en Urbanismo]. Universidad Autónoma del Estado de México.
- IBARRA, M., & BECERRIL, T. (2019, enero-abril). “El papel de las estaciones del ferrocarril en la Ciudad de México del siglo XIX”. *Mirada ferroviaria. Revista digital*, (36). <https://www.miradaferroviaria.mx/category/estaciones/>
- IBARRA, M., & BECERRIL, T. (2022). “Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX”. *Secuencia*, 113. <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i113.1860>

- JACOBS, H. W. (1909). "The 'Square Deal' to the Railway Employee". En *Betterment Briefs. A Collection of Published Papers on Organized Industrial Efficiency* (2a. ed., pp. 233-262). New York: John Wiley & Sons.
- KUNTZ, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano. 1880-1907*. México: Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.
- LÓPEZ, G. (1997). *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México/Ediciones El Caballito.
- MARTÍNEZ, G. (2017). *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914* (2a. ed.). Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- POOR, H. V. (1903). *Poor's Manual of the Railroads of the United States* (Vol. 36). New York: American Bank Note Co.
- REYES, L. E. (2021). *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)* [Tesis de Doctorado en Historia]. El Colegio de Michoacán.
- SÁNCHEZ, C. A. (2016). *La llegada del ferrocarril a Aguascalientes y San Luis Potosí, 1880-1908. Historia comparada* [Tesis de Licenciatura]. Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- SÁTYRO, D., & SANTOS Y GANGES, L. (2022). "Historia urbano-ferroviaria en algunas ciudades medianas brasileñas: diversas situaciones-tipo del efecto urbanístico de la estación en su crecimiento y estructura urbana". En *III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. Repensar la ciudad iberoamericana. Construir el pasado y diseñar el futuro*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid/ Universidad Politécnica de Madrid/Universidad Autónoma de Madrid/Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. [https://eventos.ucm.es/\\_files/\\_event/\\_68253/\\_editorFiles/file/Mesa 44 - III AIHU.pdf](https://eventos.ucm.es/_files/_event/_68253/_editorFiles/file/Mesa 44 - III AIHU.pdf)
- VALENCIA, A. (2017). *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/El Colegio de México.
- ZOIDO, F., VEGA, S. de la, MORALES, G., MAS, R., & LOIS, R. C. (2000). *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Barcelona: Editorial Ariel. [https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/lc\\_otro\\_004.pdf](https://biblio.colsan.edu.mx/arch/especi/lc_otro_004.pdf)