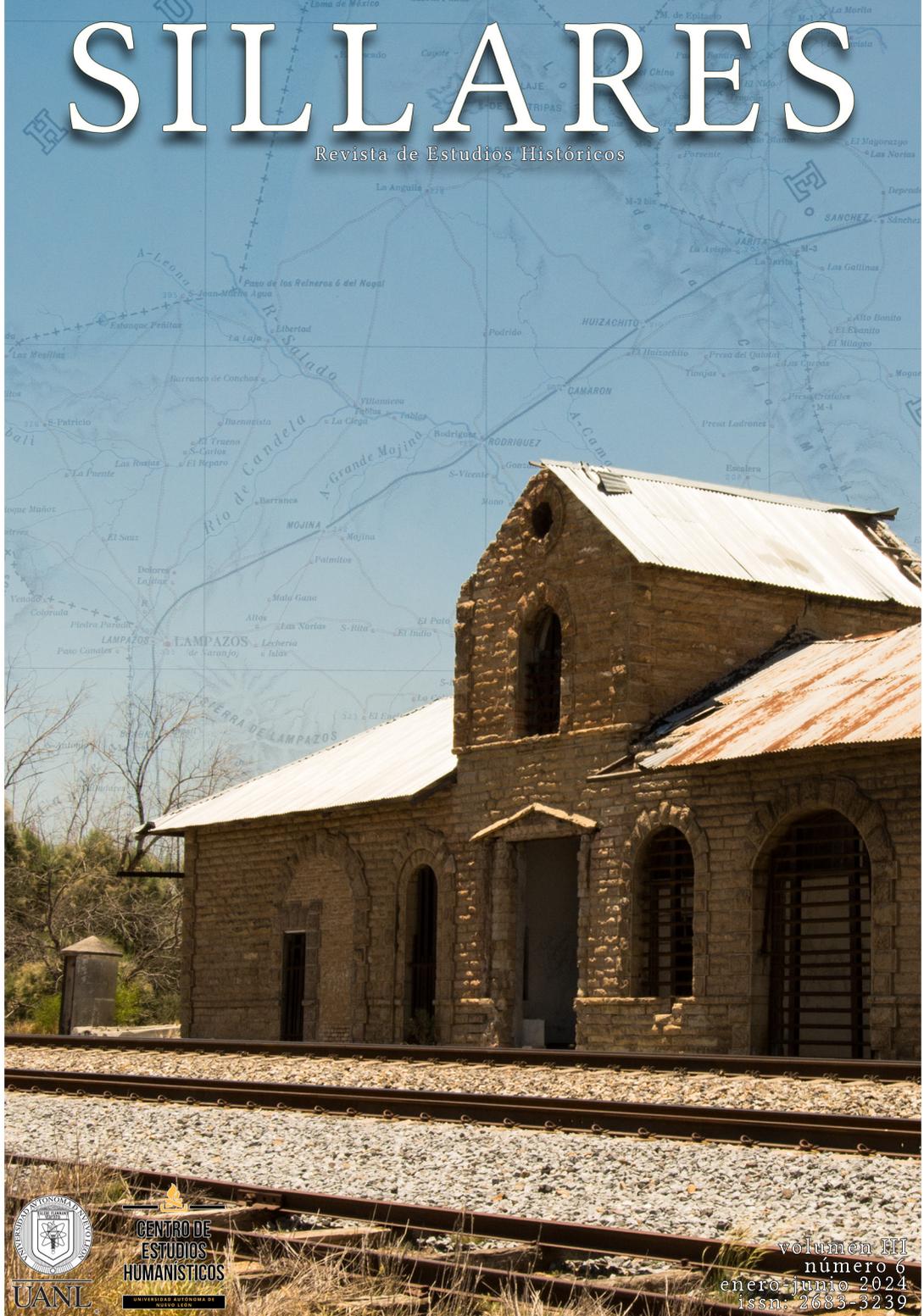


SILLARES

Revista de Estudios Históricos



CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

volumen III
número 6
enero-junio 2024
ISSN: 2683-3239



D.R. 2024 © Sillares Vol. 3, No. 6, **enero-junio 2024**, es una publicación semestral editada por la Universidad Autónoma de Nuevo León, a través del Centro de Estudios Humanísticos, Biblioteca Universitaria Raúl Rangel Frías, Piso 1, Avenida Alfonso Reyes #4000 Norte, Colonia Regina, Monterrey, Nuevo León, México. C.P. 64290. Tel.+52 (81)83-29-4000 Ext. 6533. <https://sillares.uanl.mx>. Editor Responsable: Reynaldo de los Reyes Patiño. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo **04-2022-020313502900-102**, ISSN **2683-3239** ambos ante el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Centro de Estudios Humanísticos de la UANL, Mtro. Juan José Muñoz Mendoza, Biblioteca Universitaria Raúl Rangel Frías, Piso 1, Avenida Alfonso Reyes #4000 Norte, Colonia Regina, Monterrey, Nuevo León, México. C.P. 64290. Fecha de última modificación de 15 enero de 2024.

Rector / Santos Guzmán López
Secretario de Extensión y Cultura / José Javier Villarreal
Director de Historia y Humanidades / Humberto Salazar Herrera
Titular del Centro de Estudios Humanísticos / César Morado Macías
Director de la Revista / Reynaldo de los Reyes Patiño

Autores

Massimo Gatta
Karen Elizabeth Flores Bonilla
Oscar Abraham Rodríguez Castillo
José Eugenio Lazo Freymann
Eliana Celeste Olguin Hernández
María Isabel Araujo Alvarado
Daniela Giacomina Quintanilla Merino
Allerim Callejas Guarneros
Ana Lilia Nieto Camacho
Pedro L. San Miguel

Director Editorial / Reynaldo de los Reyes Patiño

Editor Técnico / Juan José Muñoz Mendoza

Corrección de Estilo / Francisco Ruiz Solís

Maquetación / Concepción Martínez Morales

Se permite la reproducción total o parcial sin fines comerciales, citando la fuente. Las opiniones vertidas en este documento son responsabilidad de sus autores y no reflejan, necesariamente, la opinión del Centro de Estudios Humanísticos de la Universidad Autónoma de Nuevo León.

Este es un producto del Centro de Estudios Humanísticos de la Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, Nuevo León. www.ceh.uanl.mx

Hecho en México.

Foto de portada: Eugenio Lazo, 2022.

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

“Espolones y poder”. El juego de gallos como espejo de control y desafío social en Durango (1794-1851)

“Spurs and power”. The game of cockfighting as a mirror of social control and challenge in Durango (1794-1851)

Massimo Gatta

orcid.org/0000-0002-3291-9519

Universidad Juárez del Estado de Durango
Durango, México

Recibido: 31 de mayo de 2023

Aceptado: 3 de octubre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Gatta, Massimo. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-106>

Email: actasdecabildoesm@gmail.com

“Espolones y poder”. El juego de gallos como espejo de control y desafío social en Durango (1794-1851)

“Spurs and power”. The game of cockfighting as a mirror of social control and challenge in Durango (1794-1851)

Massimo Gatta
Universidad Juárez del Estado de Durango
Durango, México
orcid.org/0000-0002-3291-9519

Recibido: 31 de mayo de 2023
Aceptado: 3 de octubre de 2023

Resumen: Este artículo tiene como objetivo explorar los cambios y continuidades en los usos y significados de la pelea de gallos en Durango desde finales del siglo XVIII hasta mediados del XIX. La investigación busca analizar cómo este fenómeno ha funcionado como un lente para comprender las estrategias de control gubernamental y los usos heterodoxos de la sociedad duranguense. Se utilizan fuentes históricas estatales y municipales que incluyen concesiones del asiento de gallos, incidentes en las gallerías y normas de combate, lo que proporciona una perspectiva sobre los valores éticos y morales de los representantes del poder y sobre los usos heterodoxos de este juego. El análisis revela la tensión entre las autoridades y los grupos populares en relación con el juego de gallos e ilustra cómo la cultura persiste a pesar de los cambios y conflictos; además, muestra que las expresiones tradicionales pueden desafiar e influir en los sistemas de poder establecidos. Este estudio contribuye a la comprensión del papel de la pelea de gallos en la cultura

e historia de Durango, y sienta las bases para futuras investigaciones sobre el tema, resaltando la importancia de este fenómeno en la formación de la identidad cultural y los espacios urbanos.

Palabras clave: pelea de gallos; Durango; asentista; poder; grupos populares.

Abstract: This article aims to explore the changes and continuities in the uses and meanings of cockfighting in Durango from the late 18th century to the mid-19th century. The research seeks to analyze how this phenomenon has functioned as a lens for understanding government control strategies and heterodox uses of the Durango society. State and municipal historical sources are used, including cockfighting seat concessions, incidents in cockpits, and combat rules, providing a perspective on the ethical and moral values of power representatives and on the heterodox uses of this game. The analysis reveals the tensions between authorities and popular groups in relation to cockfighting and illustrates how culture persists despite changes and conflicts, and how traditional expressions can challenge and influence established power systems. This study contributes to understanding the role of cockfighting in Durango's culture and history, laying the groundwork for future research on the subject, highlighting the importance of this phenomenon in shaping cultural identity and urban spaces.

Keywords: cockfighting; Durango; leaseholder; power; popular groups.

Introducción

La pelea de gallos ha sido una componente notable de la cultura de Durango durante siglos. Históricamente, este juego ha generado controversias en la opinión pública, al enfrentar a quienes defienden su naturaleza tradicional con aquellos que buscan erradicarlo por considerarlo una expresión de ocio incivilizado. Sin embargo, a pesar de tales contradicciones, la afición por la lidia de gallos persiste entre diversos grupos sociales, mayormente debido a su intrínseco carácter de juego que combina la competencia y la apuesta.¹

Específicamente en Durango, el apego al juego de los grupos populares, aun frente a la oferta recreativa moderna y pese a las limitaciones impuestas por las autoridades, se manifiesta en el hecho de que las peleas de gallos siguen realizándose en arenas clandestinas en los barrios marginales. Por otro lado, ese fenómeno representa las actitudes ambiguas de control estricto y flexible de las autoridades estatales y municipales ante tal fenómeno.

Dentro de este marco se encuentra la justificación de este artículo, que se propone tratar la pelea de gallos como una lente para analizar las estrategias de control ejercidas por el gobierno y los usos sociales heterodoxos en torno al juego de gallos en Durango desde finales del siglo XVIII hasta la primera

¹ Roger Caillois, *Los juegos y los hombres, la máscara y el vértigo* (México: Fondo de Cultura Económica, 1987), 8-10.

mitad del XIX. Este periodo abarca desde la introducción de las legislaciones borbónicas en el juego de gallos y el surgimiento de un conflicto en 1794 entre los poderes del asentista de gallos y el Intendente, hasta el refinamiento del juego y de su administración en 1851.

Adicionalmente, dentro de la historiografía local de Durango, la investigación respecto a la pelea de gallos es relativamente limitada. Por ejemplo, Miguel Vallebuena,² en su análisis de la conformación histórica del espacio urbano de Durango, ha brindado información pertinente respecto a la ubicación de la plaza de gallos en el siglo XVIII y su posterior reubicación hacia el sur de la traza urbana. A pesar de ello, la explicación de la creación de este nuevo espacio dedicado a dicha actividad se presenta de manera simplificada, omitiendo el análisis de las negociaciones culturales y políticas que precipitaron tales cambios.

En contraste, Pedro Raigosa Reyna³ aborda el fenómeno cultural del juego de gallos en el siglo XIX como un elemento constante en la identidad de los grupos populares de Durango a lo largo de dicho siglo. Su trabajo supone un esfuerzo para desentrañar cómo el juego de gallos fue catalizador en la

² Miguel Vallebuena Garcinava, *Civitas y Urbs - la conformación del espacio urbano de Durango* (Durango: UJED-IIIH, 2005), 81-89.

³ Pedro Raigosa Reyna, "Romanticismo y modernidad. La vida cotidiana en el Durango del siglo XIX", en *Historia de Durango-Siglo XIX*, ed. Gloria Estela Cano Cooley (Durango: UJED-IIIH, 2013), 696-743.

identificación de nuevos espacios de los grupos populares al sur de la ciudad hacia la época porfiriana.

A un nivel historiográfico más extenso, en el tomo III de la colección de Francisco de Fonseca y Urrutia⁴ se observa una amplia referencia en cuanto a los cambios patentizados dentro la estrategia borbónica de control, regulación y repercusiones económicas y sociales de la Real Hacienda española en las colonias. En particular, esta sección se enfoca en los juegos de gallos no solamente como un medio de recaudación económica, sino como una expresión del control económico y social. Este estudio general, aunque proporciona un marco contextual amplio y profundo sobre las estrategias y prácticas coloniales, requiere ser contrastado y complementado con investigaciones más localizadas para entender la diversidad y complejidad de las respuestas y adaptaciones locales a dichas estrategias y prácticas coloniales.

De manera complementaria, a partir del texto anteriormente mencionado se desprenden otras dos lecturas que proporcionan aspectos valiosos para esta investigación. El primero se refiere a la obra de María Justina Sarabia Viejo⁵ que proporciona explicaciones según un panorama amplio del contexto jurídico en torno a las legislaciones de la pelea de gallos durante el periodo colonial.

⁴ Fabián Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de Real Hacienda* (México: Impr. por V.G. Torres, 1845).

⁵ María Justina Sarabia Viejo, *El juego de gallos en la Nueva España* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1972).

Para la etapa borbónica en particular, los datos aportados por Sarabia ofrecen una base sólida para entender las razones políticas que suscitaban conflicto entre los poderes locales y la figura del asentista de gallos. El relato de la autora se apoya mayormente en información recolectada tanto en los archivos españoles y de la Ciudad de México. Mientras la obra de Sarabia proporciona una base sólida y amplia sobre las peleas de gallos en la Nueva España, es esencial complementarla ahora con indagaciones focalizadas y específicas para entender completamente las dimensiones locales y regionales del fenómeno. Así pues, las peleas de gallos, siendo una práctica profundamente arraigada en la cultura y tradición, ofrecen una ventana única para explorar la interacción entre lo local y lo global, entre tradición y legislación, y entre resistencia y acomodación en el contexto colonial.

Asimismo, Ernest Sánchez Santiró⁶ ofrece una exploración en profundidad de las finanzas y estructuras fiscales de la Nueva España durante el régimen borbónico, revelando una metodología crítica y detallada para abordar las fuentes fiscales y contables y derivando una reflexión inédita del funcionamiento de la Real Hacienda. Entre los diferentes puntos, la obra destaca el papel del control fiscal en la regulación de las diversiones públicas, como las peleas de gallos, lo que implica una fuerte correspondencia con componentes de control social y cultural en la Nueva

⁶ Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja: la Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755): alcances y contradicciones* (México: Instituto Mora, 2013).

España. Por tanto, esto proporciona una base conceptual sólida para explorar la tensión y dinámica entre las autoridades fiscales y las prácticas culturales a nivel local. Por lo mismo es crucial avanzar del plano general proporcionado por Sánchez Santiró a un estudio particular y específico del espacio neovizcaíno. Investigar cómo la administración y regulación de estos juegos se aplicaron y experimentaron en este espacio específico permite un entendimiento más matizado de las interacciones entre la administración colonial y las comunidades locales, y de cómo las estrategias de control fiscal se adaptaron o enfrentaron a las prácticas y resistencias locales.

En cuanto al estudio regional del fenómeno de las peleas de gallos, Martín Velázquez Rojas⁷ en su indagación sobre la pelea de gallos en Monterrey en época contemporánea, proporciona antecedentes históricos valiosos sobre este juego en la Nueva España. Su aporte ofrece una perspectiva fascinante respecto a la afinidad de los grupos populares hacia este juego desde la provincia, presentándolo como un mecanismo de resistencia cultural en la época moderna y contemporánea. Este proceso de resistencia y contraposición ha brindado una serie de argumentos útiles para este estudio, especialmente en relación con la explicación de la creación de nuevos espacios urbanos vinculados con las peleas de gallos.

⁷ Martín Velázquez Rojas, “Las peleas de gallos como forma de resistencia en la cultura popular en Monterrey”, (Tesis de doctorado) (Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León, 2014).

Para esta investigación, se ha utilizado un corpus de diferentes fuentes históricas estatales y municipales que informan sobre las concesiones del asiento de gallos, los incidentes en las galleras, la gestión de los espacios dedicados al juego y las normas del combate de las aves. Consecuentemente, el discurso contenido en esos expedientes brinda una valiosa perspectiva sobre los valores éticos y morales de los representantes del poder en relación con el juego de gallos; de forma indirecta, esos documentos informan sobre los consumos heterodoxos del juego de gallos por parte de los grupos populares, así como los conductos políticos que dieron pie al surgimiento de nuevos espacios urbanos relacionados con esa diversión.

Para la interpretación de la información se partió de la premisa de que la permisividad de la lucha de gallos representó un proyecto hegemónico según el planteamiento de Gramsci; es decir, esa relación se instaura en la ‘escucha’ de los grupos gobernados por parte de los gobernantes que sugiere cómo el dominio no se mantiene solo a través de la fuerza bruta o el control político directo, sino también a través del control cultural e ideológico. En este sentido, las ideas, valores y normas de los grupos dominantes se convierten en ‘sentido común’ y son aceptadas por los subalternos, a veces incluso en contra de sus propios intereses.⁸ De una forma más fina, la pelea de gallos

⁸ Guillermo Miranda Camacho, “Gramsci y el proceso hegemónico educativo”. *Revista Electrónica Educare*, 9(2) (2006), 17-18.

representa acá una morigeración del poder, que consistió en el aprovechamiento de esa tradición arraigada para imponerse sobre los demás grupos sociales involucrando a éstos para la unidad de fines políticos, económicos, intelectuales y morales.⁹ Dentro de esa estrategia se tomó también en cuenta que el discurso, aun representando la voz del estado, deja subyacente la presencia de las expresiones de la cultura popular.¹⁰

Finalmente, el objetivo de este artículo será explicar cambios y continuidades en los usos y significados de la pelea de gallos desde finales del siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX en Durango. El relato del presente estudio se articula según un proceso histórico inmerso en las estructuras económicas, políticas y sociales que abarca el juego de los gallos según los espacios urbanos, la relación de poder entre agentes sociales hegemónicos implicados en el control del juego, las expresiones populares en las apuestas y el uso del juego como una estrategia de enseñanza de buen gobierno. Este trabajo pretende contribuir a la comprensión del papel de la pelea de gallos en la cultura y la historia de Durango, y espera proporcionar una base sólida para futuras investigaciones sobre el tema. A través de este análisis, esperamos dar luz a las tensiones y los conflictos que han surgido

⁹ Urbina Chester Gaitán, “Homogeneizando culturas. Peleas de gallos, corridas de toros y estado en Costa Rica (1870-1914)”. *Revista de Ciencias Sociales* 3(89) (2000), 59.

¹⁰ Philip Corrigan, “La formación del estado”, En *Aspectos cotidianos de la formación del Estado*, ed. Gilbert M. Joseph y Daniel Nugent (México: Producciones Era, 2002), 25-27.

en torno a la pelea de gallos, y explorar cómo estos han sido mediados y negociados dentro de la sociedad duranguense.

Arenas para los gladiadores emplumados

Es posible que, desde los albores de la fundación de Durango en el siglo XVI, el juego de la pelea de gallos haya tenido un papel crucial en la configuración de los espacios urbanos, reflejando las prácticas recreativas de sus habitantes. Estos espacios lúdicos se originaron a partir de dinámicas de negociación y resistencia política en el contexto de una relación cambiante entre esferas públicas y privadas. Por lo tanto, se puede deducir que las primeras arenas dedicadas a la pelea de gallos se ubicaban en huertos y patios privados, o durante festividades de la catedral o el gobierno civil, cerca de la plaza de armas.¹¹

Desde el último cuarto del siglo XVIII, se produjo un ambiente crítico y reformista imbuido por la Ilustración, que influenció el ocio de las ciudades novohispanas, reflejando transformaciones en la percepción y utilización de estos, alineándose con las ideas ilustradas de progreso y crítica de la época; estas críticas, dirigidas a las administraciones políticas y religiosas, buscaban impulsar cambios en la administración y en las condiciones de vida de la población, marcando así una evolución tangible en la organización social y urbana de la ciudad novohispana.¹²

¹¹ José Ignacio Gallegos Caballero, *Historia de Durango (1563-1910)* (México: Imprenta Gómez, 1952), 150-152.

¹² Pedro Raigosa Reyna, "Romanticismo y modernidad. La vida cotidiana en Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 1-52

Un momento histórico significativo en la creación de los escenarios dedicados al juego de gallos coincidió con las variaciones en las estructuras económicas y sociales de la Nueva Vizcaya a fines del siglo XVIII, suscitadas por los efectos de un auge minero en el sur de la entidad.¹³ Este escenario se amplificó a causa de una situación prevalente en Nueva España. Aquí, un emergente mercado e industrialización propiciaron el éxodo de las comunidades agrarias y la proletarización, lo que, a su vez, generó cambios en los comportamientos y actitudes de las personas.¹⁴ En el caso de la Nueva Vizcaya, diversos actores sociales, enriquecidos por la minería y motivados por la búsqueda de mejores condiciones de vida, se desplazaron entre los centros mineros de Guarisamey, Chihuahua y Parral y particularmente hacia la ciudad de Durango.¹⁵

Con esta pujanza económica, Durango experimentó un subsiguiente aumento demográfico, una expansión de su traza urbana y, por ende, adquirió un aspecto de “ciudad llena de vida y arquitectónicamente encantadora”.¹⁶ También se incrementaron

el Durango del siglo XIX”, 706-707.

¹³ María Angélica Martínez Rodríguez, *El momento del Durango barroco* (Durango: Amaroma Ediciones, 2013), 26.

¹⁴ Juan Pedro Viqueira Albán *¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la Ciudad de México durante el Siglo de las Luces* (México: Fondo de Cultura Económica, 1987), 12.

¹⁵ Miguel Vallebuena Garcinava, “Poblamiento y estructura social en Durango”. En *Historia de Durango-La Nueva Vizcaya*. Coord. Gloria Estela Cano Cooley (Durango: UJED-IIH, 2013), pp. 340-343.

¹⁶ María Angélica Martínez Rodríguez, *El momento del Durango barroco* (Durango: Amaroma Ediciones, 2013), 26.

los accidentes, que, si bien representaron nuevos desafíos para el poder, también delineaban una sociedad vibrante con el deseo de expresarse de manera heterodoxa.¹⁷

Los duranguenses disfrutaban de su amado juego de gallos en un recinto similar a un corral de madera, fácil de desmontar y trasladar, sin embargo, susceptible de ser destruido por un incendio; ese escenario, por tanto, buscaba atraer a eventuales jugadores locales y a los viajeros que se hospedaban cerca del Mesón de Santa Ana.¹⁸

Un cambio significativo en cuanto a la utilización de los espacios del juego de gallos se produjo a partir de 1794, momento en el que en el área urbana de Durango se establecieron nuevas infraestructuras que originaron nuevas lógicas de consumo del espacio público por parte de los distintos grupos sociales. Un ejemplo notorio de esta transformación urbana en la capital se manifestó con la construcción en el centro urbano de un mercado público, un teatro y un empedrado público.¹⁹

A raíz de estos cambios incitados por el gobierno, los grupos populares, en contraposición, redefinieron áreas urbanas

¹⁷ Gatta, Massimo. “Sonoridades en la conformación del espacio urbano de Durango (1620-1866)”. *Revista de Historia de la UJED* 11 (2019), 120.

¹⁸ Archivo Histórico del Estado de Durango (en adelante AHED). Expediente sobre construcción de la plaza de gallos a orillas de la Acequia Grande”, 1794, Nueva Vizcaya, cajón 9, exp. 39, s/f (En adelante, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, s/f).

¹⁹ Massimo Gatta, “El teatro coliseo y la capilla de música de la catedral: tensión y sinergia en los espacios del ocio de Durango (1800-1802)”. *Escripta* 1(2) (2019), 223.

adecuadas a sus gustos ociosos. En el sur de la ciudad, cerca de la Acequia Grande, la población comenzó a identificar un paseo público. Ante el aumento del tránsito de personas, el ayuntamiento embelleció ese espacio promoviendo la construcción de un puente de cal y canto y de baños públicos.²⁰

Abriéndose nuevas oportunidades comerciales, el encargado de la plaza de gallos optó por establecer ahí una nueva arena en 1794. Esos cambios urbanos que ocurrieron en Durango vinculados a la lid de gallos, reflejaban movimientos análogos a otros centros importantes de la Nueva España, como la Ciudad de México, Guadalajara y Guanajuato.²¹ En dichos lugares, los distintos gobiernos estaban reubicando las lidias de gallos en las afueras, en “suburbios y lugares cercanos, donde se juegan gallos”.²² Este traslado suponía la reubicación de las plazas en áreas adonde “la gente acude para disfrutar de corridas de toros y otras diversiones y entretenimientos que el gobierno político ofrece al público”.²³

La construcción de la nueva plaza de gallos se alineó también a la creciente afición por este juego que se observaba en la zona aledaña del área del barrio de San Juan Bautista de Analco, un área socialmente diversa donde todavía, para fines del siglo XVIII e inicios del XIX había una sociedad étnicamente

²⁰ Enrique Mijares Verdín, “El Coliseo de Durango, hoy Teatro Victoria”, (1997). En <http://cdigital.uv.mx> (Fecha de consulta 25 de julio de 2016), 108.

²¹ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

²² AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

²³ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

heterogénea.²⁴ En este lugar, desde tiempos anteriores -durante el periodo que iba desde la Navidad hasta carnestolendas-, se celebraban corridas de toros, lo que también contribuyó a la afición del juego de gallos en plazas improvisadas en esa zona.

La nueva arena cerca de la acequia fue “diseñada para todo tipo de vecinos”,²⁵ resultando más segura frente a la posibilidad de incendios por su ubicación cercana al cauce de agua de la acequia y también debido a su composición de piedra y adobes.²⁶ Según el empresario de gallos, el nuevo espacio contribuía al ornato y la eficiencia de la vida urbana: mejoraba la calle y la manzana de la ciudad, ya que estaba situada “frente a la Alameda que disfrutaba el vecindario”.²⁷ Esta ubicación brindaba la ventaja de que aquellos que deseaban participar en el juego de gallos no tenían que desplazarse hasta el centro de Analco, sino que podían disfrutar de este entretenimiento con mínimas incomodidades en el límite de la ciudad.

En resumen, la travesía de la evolución del juego de gallos en Durango, de ser un pasatiempo realizado en espacios privados y centros improvisados a tener su propio espacio estable en la periferia de la ciudad, refleja un microcosmos de los cambios socioeconómicos y culturales de finales del siglo

²⁴ Miguel Vallebuena Garcinava, *Civitas y Urbs - la conformación del espacio urbano de Durango* (Durango: UJED-III, 2005), 76.

²⁵ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

²⁶ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

²⁷ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

XVIII. La emergente industrialización, la transformación urbana, los cambios de actitud de la población y la redefinición de los espacios de ocio son elementos intrínsecos de este relato.

“En la cancha se ven los gallos”: el asentista y el intendente (1794-1796)

A partir de las nuevas ordenanzas novohispanas sugeridas al virrey por el ministro José de Gálvez en 1789, se reformó la industria de las peleas de gallos en la Nueva Vizcaya, generando un notable incremento en los ingresos en esta rama; las nuevas leyes centralizaron y precisaron las normativas de gobierno interno de los palenques, las jurisdicciones y la fiscalización del juego.²⁸

En esos años surgiría la figura del “asentista”, quien debería encargarse de administrar el juego y la plaza de gallos en la provincia asignada; ese agente buscaba un beneficio económico personal y también dependía del control económico directo de la Real Hacienda y de la supervisión del intendente local.²⁹

Es necesario ahora, revisar el proceso de designación del cargo del asentista, visto que el gobierno central tenía la intención de filtrar sus intereses a través de una estrategia pública, parecida a las licitaciones de hoy en día. La concesión del “asiento de gallos” se otorgaba mediante subasta en la Real Casa de Almonedas de la Ciudad de México. Se lanzaban campañas publicitarias masivas para atraer a los mejores postores dentro de

²⁸ Sarabia Viejo, *El juego de gallos en la Nueva España*, 73.

²⁹ Sarabia Viejo, 67-73.

los centros poblacionales más importantes de la Intendencia. La concesión del asiento permitía al beneficiario administrar la plaza durante cinco años, tras lo cual debía pagar periódicamente una suma acordada en la Casa de Almonedas.³⁰

Según las nuevas leyes, el asentista tenía amplios poderes y responsabilidades, entre las cuales el mantenimiento del orden en la plaza, la restricción de conductas inapropiadas y la persecución de los infractores de la ley; por ello, podía tomar medidas para detener a un infractor del juego en la plaza y recurrir a la justicia ordinaria, si era necesario.³¹ A pesar de ciertas restricciones en cuanto al establecimiento de los horarios de las peleas y la participación femenina, el asentista gozaba de cierto grado de autonomía para maximizar tanto sus beneficios económicos como los de la Real Hacienda. Por ejemplo, tenía la facultad de aumentar el costo de las entradas durante festividades especiales cuando se esperaba una mayor afluencia de público; además, podía transferir, ceder o arrendar el asiento; en caso de su fallecimiento, sus poderes y responsabilidades pasaban automáticamente a sus descendientes.³²

Es evidente que la adquisición de estos poderes por parte del asentista, actuando como agente del gobierno central

³⁰ AHED, “Expediente de Remate de la plaza de gallos”, Nueva Vizcaya, cajón 16, exp. 83, 1796, f. 34. (En adelante “Expediente de Remate de la plaza de gallos”, 1796).

³¹ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

³² AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

y como empresario, coadyuvó a la generación de tensiones con el gobierno local de la Intendencia de la Nueva Vizcaya, pues el creciente poder económico y jurídico del asentista amenazaba la autoridad del intendente como el tradicional recolector de impuestos y administrador de ingresos.³³

Las circunstancias empeoraron a partir de 1794, cuando el intendente presentó al asentista unas quejas sobre desorden público debido a apuestas descomunales, presencia excesiva de gallos y conductas indecentes en las galleras:

El Señor Gobernador Intendente Interino de la Provincia de la Nueva Vizcaya dijo que por cuanto con motivo del desorden público que le advierte haber causado en ella y en sus inmediaciones el crecido número de gentes de distantes partidos y lugares que se ha presentado en este territorio ha traído del exceso con que se jugaron el año anterior tapadas de gallos -con expreso quebrantamiento de las condiciones con que se arrendó por la Junta Superior el asiento de este juego y de otros órdenes superiores expedidos en la materia-, se ha visto precisado a examinar con puntualidad las reglas que prescribieron al asentista para precaver tan sensibles consecuencias.³⁴

El mandatario tachaba al asentista de “incurioso”³⁵ dado que no estaba cumpliendo con las cláusulas pactadas, entre las que se incluían: la tarifa de entrada a las tapadas, estipulada en medio real por asistente en los días comunes del año, y el doble (es decir, un

³³ Sarabia Viejo, *El juego de gallos en la Nueva España*, 72.

³⁴ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

³⁵ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

real) en días de eventos especiales y funciones particulares;³⁶ la prohibición expresa de permitir el ingreso de mujeres a la plaza en cualquier día y la obligación de no suspender el asiento de Su Majestad en ningún momento.³⁷ Esta última condición incluía además la obligación del asentista de abonar a la Real Hacienda “una cantidad equivalente a la que habría otorgado a su antecesor por el cerco de xacal y otros incidentes relacionados con la plaza”.³⁸ Finalmente, el intendente advertía al asentista que dichas contravenciones implicarían una multa y la posibilidad de clausurar la plaza de gallos.

La respuesta del asentista no tardó en llegar. Con una personalidad estratégica y atrevida, el empresario fue capaz de identificar y explotar oportunidades en el contexto económico de la región y la popularidad del juego de gallos en la gente de todos los niveles sociales. Definiendo abiertamente el intendente como una autoridad “miope”, el proveedor le hacía ver que:

en otras muchas poblaciones se lidian gallos tapados y careados en ciertas temporadas del año, con apuestas de millares de pesos, en cuya comparación es una miseria lo que aquí se juega de dos años a esta parte, que se va aumentando la ciudad con la prosperidad de las minas de Guarisamey.³⁹

Su defensa de las peleas de gallos como una práctica cultural aceptada en muchas ciudades de la Nueva España sugiere una

³⁶ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

³⁷ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

³⁸ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

³⁹ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

conducta pragmática capaz de utilizar este conocimiento para convertir la situación a su favor. Al señalar que los juegos se practicaban según una visibilidad pública, el asentista subrayaba la naturaleza abierta y visible de estas actividades, sugiriendo que ocurren con el conocimiento y, posiblemente, la aprobación tácita de las autoridades. Este punto refuerza la idea de que los juegos de gallos eran una parte aceptada y reconocida de la cultura y las actividades recreativas de la sociedad:

En el año pasado por Pascua de Navidad y con motivo de las subsecuentes fiestas de toros y días de carnaval, tuvo bastante incremento el juego de gallos y vinieron varias personas de facultad a divertirse que trajeron gallos escogidos y muchas ganas de jugar su dinero en esta permitida diversión. Así lo verificaron y como se desparramó bastante plata en el público, corrió la fama por las provincias inmediatas de donde nace que ahora están viniendo gentes, forasteros con muchos gallos para lidiarlos y buscar su vida por este medio que parece lícito y se practica públicamente en toda tierra fuera a vista de los tribunales y jefes superiores.⁴⁰

Además, el asentista de gallos no perdió la oportunidad de restregar en la cara al intendente que tanto él como sus representantes legales no eran los responsables de los desórdenes en las galleras. El control y la corrección de estas conductas inapropiadas fuera de la arena recaían en la vigilancia del gobierno local y los alcaldes, mientras que él era responsable de lo que sucedía dentro de la plaza del juego, donde tenía la autoridad completa “para

⁴⁰ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

evitar y corregir lo que convenga con inhibición de la jurisdicción ordinaria”.⁴¹

El asentista reiteraba su autoridad en cuanto representante de una actividad legalizada, por ser una figura de negocios privada y pública, y además representante de un juego que alcanzaba la afición de toda la gente popular. Ahora, las restricciones y reglas impuestas por el Intendente despojaban al administrador de la plaza de gallos de su autoridad y respeto. Esta situación, argumentaba el proveedor, desalentarían a futuros interesados en arrendar plazas de gallos, perjudicando los intereses de la Real Hacienda y levantando el descontento de la población que del juego de gallos dependía su subsistencia:

Se hace notable a algunas personas la multitud de gallos que con este motivo hay en el lugar; pero su introducción procede de diversas causas, aunque todas conspiran a un mismo fin: varios vecinos de aquí las compran y hacen traer para pelearlos: algunos forasteros los traen escogidos y destinados para apostar a ellos el dinero que juntamente conducen; y otros se dedican a comprar estos animales en varias jurisdicciones y los vienen a vender a mejor precio, procurando por este medio ayudarse para su necesaria subsistencia: pero en resolución, la muchedumbre de gallos es un inconveniente que [en] breve lo verá Usted desaparecer, con la continuación de las peleas en que casi todos ellos mueren.⁴²

En cuanto a las tarifas de entrada para las peleas de gallos en la plaza, el asentista puntualizaba que el costo era de medio real en

⁴¹ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁴² AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

días comunes, pero tenía el derecho de cobrarlo en un real en días especiales, a saber, durante las Pascuas, las corridas de toros y las carnestolendas.⁴³ Frente a la prohibición de utilizar otros sitios para el juego fuera de la plaza de Santa Anna, reclamaba que él tenía la “facultad para poner y quitar las plazas que les parezcan oportunas en las partes y lugares donde juzgue más conveniente”.⁴⁴

En ese entorno social y cultural, las reglas estrictas dictaban normas de conducta rigurosas que, a menudo, prohibían la entrada de mujeres a ciertos espacios públicos, como aquellos asociados con el juego de gallos. A pesar de tales prohibiciones, el asentista, consciente de la realidad circundante y de los usos y costumbres públicos, recurría a pedir flexibilidad en la aplicación de las leyes. Este acto no solo revela la dinámica y tensiones existentes entre normas formalizadas y prácticas sociales concretas, sino también destaca el poder de influencia social del asentista como mediador en la intersección de la legalidad y la cotidianidad. Por otra parte, el hecho de que las mujeres, bajo ciertas circunstancias y acompañamientos, fueran admitidas, pone de manifiesto la permeabilidad y adaptabilidad de las normas y leyes en función de las situaciones específicas y de los agentes involucrados. Este fenómeno ilustra el carácter dinámico y contextual de las prácticas y normativas sociales, así como del juego constante entre reglas formalizadas y el flujo de la vida diaria y las tradiciones de una comunidad.

⁴³ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁴⁴ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

Ha llegado noticia que, en ocasiones hayan entrado señoras decentes y, a su ejemplo, otras sin haberlo impedido el asentista, por parecerle demasiada inhabilidad negarle la entrada a una señora de honor en presencia de su marido, padre o hermano que lo acompaña; pues como Usted mejor sabe, aún las leyes admiten temperamentos y modificaciones según las circunstancias de los casos.⁴⁵

Y, finalmente, llegaba la estocada final: sin el respaldo equitativo del gobierno, el asentista renunciaría a su puesto debido a la vergüenza y el descontento público.⁴⁶

La actitud empoderada y amenazadora del asentista se endulzaba con la promesa de un buen manejo futuro del gobierno interno de la arena de gallos. Por ello, reconocía la existencia de reglas claras y estrictas para el comportamiento adecuado de los espectadores dentro de la plaza. El asentista, por ser una figura pública, debía preservar la imagen de respetabilidad dentro de la plaza, y se consideraba fundamental el mantenimiento de las normas de decencia y decoro. En este sentido, aquellos que se comportaran de manera indecente, faltaran al respeto o causaran disturbios, independientemente de su sexo, serían inmediatamente expulsados de la plaza.⁴⁷ Por ello era importante la representatividad del asentista según una apariencia parecida al de un soberano “portando la insignia del bastón dentro de la plaza de gallos”.⁴⁸

⁴⁵ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁴⁶ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁴⁷ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁴⁸ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

A pesar de que el negocio dependía en gran medida del dinero que se jugaba en las peleas, el asentista buscaría evitar los excesos que pudieran llevar a situaciones conflictivas o problemáticas. De esta manera, exponía su compromiso al intendente en mantener el equilibrio entre la búsqueda de beneficios económicos y el mantenimiento de la armonía y la buena conducta en la ciudad:

Efectivamente los asentistas siempre han recelado y cuidado de que no haya desórdenes en la plaza de gallos, ni en su circunferencia. Así lo haré en la presente ocasión y sucesivas sin que sea obstáculo la mucha concurrencia de forasteros, quienes además de cooperar al mayor corriente del juego, sabe Usted muy bien que influyen con sus precisos consumos en el aumento del comercio e industrias del vecindario en la utilidad de los hacendados inmediatos que tiene ocupado mucho maíz y trigo y le darán salida con estimación y finalmente contribuirán todo esto a dar a la ciudad mayor población y nombre del que ha tenido hasta ahora.⁴⁹

El proveedor de la plaza de gallos enfrentó los obstáculos a la recaudación de dinero interpuestos por la Intendencia, por el aumento de los precios de las entradas en ciertas ocasiones especiales, como la temporada de Pascua y el periodo de carnaval. Aunque el incremento en los costos era una estrategia para maximizar los ingresos en momentos de alta demanda, también podía ser visto como una forma de explotación y abuso por parte de la población. En respuesta a estas críticas, el asentista argumentó que el precio de las entradas reflejaba el costo de

⁴⁹ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

organización y mantenimiento de las peleas y que la calidad del espectáculo justificaba la inversión.⁵⁰

Este debate sobre el papel del asentista y el funcionamiento de la plaza de gallos en la Nueva Vizcaya representa una clara manifestación de las tensiones y los conflictos inherentes a la interacción entre tradición, economía y autoridad. A pesar de las críticas y las controversias, el juego de gallos se mantuvo como una práctica cultural significativa y una fuente importante de ingresos para la Real Hacienda durante la época colonial, resaltando su importancia en la configuración de la sociedad duranguense de la época.

A medida que avanzaba el siglo XIX, el juego de gallos y el papel del asentista continuaron evolucionando en respuesta a los cambios sociales y económicos.⁵¹ Con el paso del tiempo, el asentista se consolidó como una figura fundamental en la organización y el mantenimiento del juego de gallos, contribuyendo de manera significativa a la preservación y la promoción de esta tradición en Durango. La relevancia histórica de esta figura se evidencia no solo en su papel en la gestión de la plaza de gallos, sino también en su contribución al desarrollo económico de la región y en su influencia en la formación de la identidad y la cultura de la región.

⁵⁰ AHED, “Expediente sobre construcción de la plaza de gallos”, 1794, s/f.

⁵¹ Aimer Granados, “Las contratas en la ciudad de México. Redes sociales y negocios: El caso de Manuel Barrera (1800-1845)”. *Política y cultura* 26, (2006), 263-266.

El doble filo de la navaja: los prejuicios económicos y sociales del juego de gallos (1801-1830)

Como se ha venido diciendo, en Durango las peleas de gallos a finales del siglo XVIII despertaron un fervor sin igual. Siendo ese juego un entretenimiento considerado “libre de malicia, tanto moral como social”,⁵² en todo el contexto novohispano ese espectáculo capturaba la atención de la aristocracia y también de los diversos grupos socioétnicos; atraídos por la emoción del espectáculo del juego de gallos, los grupos populares veían en este juego una oportunidad de incrementar su capital económico y mejorar su posición social.⁵³ En particular, en el periodo ubicado a finales del siglo XVIII e inicios del XIX, las peleas de gallos alcanzaron una popularidad sin precedentes, eclipsando a otros pasatiempos, como el juego de naipes y las corridas de toros; este auge se debió a la atracción irresistible que ejercía la posibilidad de apuestas, a veces incluso más allá de las capacidades económicas de los apostadores.⁵⁴

Las peleas de gallos, pese a su popularidad, fueron un foco de múltiples problemas sociales y económicos para toda la primera mitad del siglo XIX. La adicción al juego, los efectos perjudiciales sobre la economía local y los problemas morales y de género asociados a estas peleas representaron un desafío significativo para las autoridades de la época. Hipólito de Villarreal a través de

⁵² Fabián Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de Real Hacienda* (México: Impr. por V.G. Torres, 1845), 6.

⁵³ Sarabia Viejo, *El juego de gallos en la Nueva España*, 10.

⁵⁴ Sarabia Viejo, 12.

una mirada ilustrada sobre la capital novohispana había alertado la opinión pública sobre el impacto social negativo de estos juegos, asociándolos con la miseria y la pobreza, viéndolos como un reflejo de la moral y los valores contradictorios de la época; los juegos de azar y la lid de gallos eran, entonces, espacios de liberación y transgresión, pero también escenarios de represión y violencia, reflejando las contradicciones y tensiones de una sociedad que oscilaba entre la tradición y la apertura, entre el control y la libertad, y entre la equidad y la desigualdad.⁵⁵

Hay que destacar que, para mantener el orden y optimizar la economía, los diferentes gobiernos del Antiguo Régimen decidieron limitar el número de gallos tapados y el monto de dinero apostado.⁵⁶ Hasta ese momento la regulación de esta actividad también permitía al gobierno establecer reglas que se consideraron oportunas, para prevenir abusos y excesos, conteniendo posibles repercusiones negativas en la estabilidad económica y social de la colonia, evitando el endeudamiento extremo de los súbditos y posibles daños, perjuicios y escándalos. Habrá que recordar, que, durante el gobierno borbónico, más allá de los beneficios económicos directos, permitir y regular el juego de gallos había servido como una herramienta política para mantener el orden

⁵⁵ Para más información véase Teresa Lozano Armendares, “Los juegos de azar ¿Una pasión novohispana?” *Estudios de Historia Novohispana* 11.011 (1991), 109-111.

⁵⁶ Martín Velázquez Rojas, “Las peleas de gallos como forma de resistencia en la cultura popular en Monterrey”, 19.

y aplacar el descontento social.⁵⁷ A través de la integración y adaptación de prácticas culturales locales, la autoridad había logrado equilibrar la autoridad local con cierto grado de tolerancia cultural, concediendo diversiones. Esta estrategia de adaptación cultural también se enmarcaba en un intento más amplio de incorporar y gestionar las prácticas y tradiciones locales dentro del sistema colonial, fusionando intereses económicos y políticos con una gestión cultural y social equilibrada en el vasto y diverso territorio de la Nueva España.⁵⁸

En el caso particular de Durango, fue desde principio del siglo XIX, que los perjuicios en torno a la riña de gallos despertaron serias preocupaciones. El deterioro de las arenas y la mala organización para las tapadas,⁵⁹ ponían en riesgo el negocio del estado. El problema no se limitaba a estos detalles logísticos, pues, el juego había calado tanto en la población que comenzaba a amenazar la economía en general. José de Zambrano, rico minero y alcalde mayor, fue testigo directo de esos perjuicios. Observó cómo sus propios negocios se veían amenazados por la inasistencia de sus trabajadores, quienes preferían asistir a las peleas de gallos en lugar de cumplir con sus deberes laborales.

⁵⁷ Fabián Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de Real Hacienda* (México: Impr. por V.G. Torres, 1845), 5.

⁵⁸ Fonseca y De Urrutia, 6-7.

⁵⁹ AHED, NV, Copias del oficio, pasado a varios sujetos, y de sus contestaciones sobre vicios y perjuicios observados en el juego de los gallos, caja 2, exp. 197, 1801, f. 2. (en adelante, AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801).

[...] la mayor parte que asiste a este juego son artesanos que, dejando sus oficios, causan mucho daño a esta república y con este motivo no se halla quien haga un par de zapato en ocasión; los pocos maestros de sastres, plateros y carpinteros y otros oficios necesarios se quejan y molestan a los jueces por las fallas de los oficiales siguiéndose el grave perjuicio de que las obras que ponen a su cargo los empeñan y venden y se recargan de deudas que nunca llegan a pagarlas.⁶⁰

La afición al juego de gallos, enlazada a los métodos de producción locales, era algo más que un simple juego; se erigía como un detrimento social, reflejo de un ocio que permeaba la sociedad, desde adultos hasta jóvenes. Este fenómeno, enraizado profundamente en la cotidianidad de la sociedad, se convertía en un caldo de cultivo de ociosidad y desapego a los valores tradicionales, especialmente los cristianos conservadores, que promovían la diligencia, el trabajo y la moralidad como pilares de la vida cotidiana.⁶¹ Los amarradores y cuidadores de gallos, sumidos en esta perpetua inactividad, no solo se alejaban de estos principios, sino que también contribuían al detrimento del bienestar social y moral de la colectividad. La participación de los jóvenes, bajo diversos pretextos, revelaba una desviación temprana hacia el desinterés en actividades productivas y moralmente enriquecedoras, erosionando los cimientos de una sociedad basada en la doctrina cristiana conservadora, que veía

⁶⁰ AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801, f. 1v.

⁶¹ Para más información véase Massimo Gatta, “Entre tradición y modernidad - ocio y cultura en Durango durante la primera mitad del siglo XIX” (Tesis de doctorado) (Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa, 2019), 350.

en estas prácticas una decadencia moral y un alejamiento de los valores y principios que deben regir la vida y las acciones de los individuos.

[...] muchos de los amarradores y pastores de gallos no tienen otro ejercicio, ni otro modo de subsistir que esta perpetua ociosidad en que están empleados y que no puede serle útil ni a ellos ni al público y principalmente a los muchachos que concurren o con el pretexto de vendimias o de llevar gallos.⁶²

Este panorama de abandono laboral no solo amenazaba el tejido social, sino que también ponía en jaque los beneficios económicos percibidos por el estado a través de estas prácticas lúdicas. El juego de gallos se tornaba insostenible en la medida en que eran los artesanos y jornaleros, cuyo sustento dependía directamente de su labor diaria, que conformaban el grueso de los concurrentes capaces de realizar apuestas. La presencia de individuos ociosos que merodean en estos eventos con el único propósito de beneficiarse del fruto del trabajo ajeno resultaría en un conglomerado de individuos enfrascados en conversaciones baldías y actividades infructuosas, que lejos de representar un beneficio para el Real Erario, convertirían al asiento en un hervidero de apuestas insustanciales y de diálogos carentes de valor, contraviniendo los principios de productividad y beneficio mutuo que deberían primar en las actividades económicas y sociales del estado:

⁶² AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801, f. 1.

El juego de gallos no puede sostenerse siempre que no concurran a ella los artesanos y jornaleros que son los que pueden hacer apuestas, porque sujetándose a aquellos ociosos sin destino que asisten con el fin de buscar de los que trabajan, sería una concurrencia de platicones, cuya conversación no sería de provecho al Real Erario, ni tampoco habría que hiciera postura el asiento.⁶³

Como se puede apreciar, el negocio del juego de gallos dependía de la participación de trabajadores, quienes aportaban las apuestas que mantenían el negocio a flote. Sin embargo, la adicción al juego llegó a tal punto que muchos apostaban más de lo que podían permitirse, comprometiendo no solo su estabilidad económica, sino también la de sus familias.

[...] que nadie podrá dudar que entre la multitud hay muchos que abusan perjudicándose con la falta de asistencia a sus trabajos jugando aquello que no les permiten sus facultades y trabajo hasta llenarse de drogas que no podrían satisfacerse y valerse de sus prendas.⁶⁴

El juego de gallos también planteaba para las autoridades un ulterior problema: la falta de pudor debido a la potencial convivencia en el público de hombres y mujeres del “pueblo inferior”.⁶⁵ Además de violar las normas de decencia y decoro establecidas en una sociedad de antigua raigambre colonial, el duelo avícola siempre se relacionó con la amenaza de la violencia sexual, atribuida desde siempre con la asociación del gallo con la

⁶³ AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801, f. 3.

⁶⁴ AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801, f. 3.

⁶⁵ AHED, “Vicios y perjuicios ...”, 1801, f. 5v.

masculinidad dominante.⁶⁶ Este discurso ubicado en el contexto de Durango deja patente la presencia de una mentalidad ilustrada que permeaba toda la Nueva España.

Un caso ejemplificador de esos prejuicios involucró a dos mujeres, una soltera y una casada, que en 1801 fueron engañadas y violadas por jugadores de gallos tras una tapada. En un giro inesperado, el alcalde optó castigar a las mujeres por su supuesta condescendencia con los agresores, mientras que los perpetradores quedaron impunes:

Como quiera que suenen que los gallos están buenos en esta ciudad vienen de las poblaciones de afuera muchos ociosos y vagabundos; éstos han hecho frecuentes robos y cometido maldades, pues no ha muchos días que dos de esta profesión sacaron engañadas a una mujer doncella y una casada al campo, las violaron e hicieron fuga, cuyas mujeres estoy castigando por la condescendencia de haber salido con ellos.⁶⁷

La adicción por las apuestas de gallos llevó a algunos a la desesperación, poniendo en riesgo su sustento y el de sus familias con tal de seguir jugando. Algunos incluso llegaron al extremo de robar para poder apostar, especialmente los “vagabundos” que venían de otras regiones y que “no tenían otra forma de subsistir más que a través de las trampas que pueden surgir en estos juegos”.⁶⁸

⁶⁶ Alan Dundes, “Gallus as Phallus: A Psychoanalytic Cross-cultural Consideration of the Cockfight as Fowl Play”, en *The Psychoanalytic Study of Society*, ed. L. Bryce Boyer (E.E.U.U.: Routledge, 2018), 310-311.

⁶⁷ AHED, “Vicios y prejuicios ...”, 1801, f. 2.

⁶⁸ AHED, “Vicios y prejuicios ...”, 1801, f. 3.

Problemáticas posteriores surgieron en el ámbito de la tensión entre las leyes formales y las costumbres arraigadas en los años treinta del siglo XIX, siendo evidencia que las normas sociales y las tradiciones tuvieron una influencia más poderosa que las leyes promulgadas por las autoridades. Esta división se hizo evidente cuando las leyes locales intentaron limitar las lidias de gallos, pero se encontraron con resiliencias sociales, inclusive por parte de figuras de autoridad religiosa. En 1833, el presbítero José María Rodríguez, adicto al juego de gallos, desafiaba las restricciones eclesiásticas y estatales que prohibían las apuestas de gallos durante la Cuaresma. Por dicha situación, el alcalde ordinario se dirigía escandalizado al Intendente con las siguientes palabras:

Supé por varias personas que en la tarde del mismo se habían corrido en Cuaresma por algunos individuos y, entre ellos, por el señor presbítero don José María Rodríguez: que, estando presentes los señores alcaldes Don Ramón Mojica y don Casimiro Briones trataron de impedir la corrida, y el dicho señor presbítero se opuso diciendo que eso era capricho, que lo que no prohibían las leyes no podían prohibir los jueces, y tomando un gallo los corrió hasta entregarlo a otro individuo para que lo continuara corriendo.⁶⁹

A pesar de las amonestaciones por parte de las autoridades, el sacerdote continuó jugando, amenazando la publicación de pasquines irreverentes contra de la Iglesia y del gobierno estatal en las calles de la ciudad.⁷⁰

⁶⁹ AHED, 1834, caja 8, exp. 59, f. 5.

⁷⁰ AHED, 1834, caja 8, exp. 59, f. 5v.

Gallos y ciudadanos: nuevas luchas y pactos

Tras la consumación de la Independencia, persistía vigorosa la afición de los duranguenses por las peleas de gallos. Durante esta época, el gobierno local continuaba administrando las peleas de gallos mediante concesión y remate de asientos.⁷¹ En los años cuarenta del siglo XIX, en particular, la pasión por las peleas de gallos cautivó a los habitantes de Santiago Papasquiaro, San Juan del Río y Nombre de Dios.⁷²

Sin embargo, a partir de la tercera década del siglo XIX, se produjeron cambios significativos vinculados a la consolidación pública del espacio dedicado a las peleas de gallos. En esos años, la gallera empezó a albergar otros tipos de entretenimientos públicos. Una mayor relación de las peleas de gallos con el espacio público se intensificó por la construcción, en 1820, de una plaza de toros adyacente a la arena de gallos.⁷³

Desde entonces, y durante todo el siglo XIX, ambas plazas operaron en sinergia, proporcionando diversas formas de entretenimiento para todo tipo de público. Este arreglo fomentó la colaboración entre empresarios del entretenimiento locales, forasteros y las autoridades locales. Éstos compartieron recursos y experiencias en la gestión y promoción de los espectáculos;

⁷¹ AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁷² AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁷³ Archivo General e Histórico del Municipio de Durango (En adelante, AGHMD), Expediente de la creación de la plaza de toros, 1820, sala Capitular, exp. 13, f. 1v.

todo esto fue un factor clave para el desarrollo económico de la capital.⁷⁴

La plaza de gallos y la de toros de Durango propiciaron, durante la tercera década del siglo XIX, transformaciones ulteriores en las relaciones sociales y culturales con el antiguo barrio de Analco. Cabe destacar que el desarrollo de este barrio durante las últimas tres décadas del siglo XVIII condujo a su consolidación como parroquia y, en 1814, a la formalización de sus calles, dotándole de un carácter más urbano. Con el tiempo, Analco dejó de ser percibido como un pueblo indígena, alineándose con los objetivos del naciente Estado nación, que buscaba integrar a los grupos indígenas en la nación mexicana. De esta forma, el poblado se transformó en un barrio de la ciudad de Durango, a través de un decreto del legislativo local que también ordenaba la disolución de su recién formado ayuntamiento.⁷⁵ Sin embargo, los cambios no fueron recibidos de forma serena por la élite de la ciudad, ya que, impregnados por modelos de modernidad europea, veían con desdén las tradiciones rústicas y religiosas de los habitantes del antiguo barrio.⁷⁶

Más allá de ello, hay que contemplar que Analco mantenía una población culturalmente activa, que promovía

⁷⁴ Massimo Gatta, “Entre tradición y modernidad ...”360-361.

⁷⁵ Vallebuena Garcinava, Miguel. *Civitas y Urbs, La conformación del espacio urbano de Durango*, 81-82.

⁷⁶ AGHMD, Expediente de la creación de la plaza de toros, 1820, Sala Capitular, exp. 13, f. 20.

con entusiasmo sus diversiones públicas, incluyendo las peleas de gallos y las corridas de toros.⁷⁷ De hecho, a pesar del desaire de las autoridades, esto generó una competencia de públicos, amenazando los negocios de la ciudad cabecera. Como resultado, en 1825 las autoridades municipales de Durango, presionadas por los intereses del asentista de gallos decidieron limitar el número de diversiones en Analco con la siguiente justificación:

porque aquel pueblo que por su situación está unido a esta ciudad en donde disfruta de todos los establecimientos de comodidad, utilidad y beneficencia, es cierto que jamás tomará empeño en situarlos en su ceño; y pues que tendrá siempre que ocurrir para su goce a esta capital, justo también será que contribuya por su parte a engrosar los fondos públicos privándose de un arbitrio que en realidad sólo puede pertenecer a la misma ciudad.⁷⁸

A través de esas imposiciones, la ciudad de Durango logró asegurarse la exclusividad del público a los gallos aumentando la recaudación de esa rama y aumentando la concentración de público en proximidad de la Alameda.

A partir de los años treinta del siglo XIX, y con un largo periodo de luchas políticas entre centralistas y federalistas que generaron accidentes al interior de capital,⁷⁹ el gobierno trataba de reconquistar el control social del área urbana. De esa manera,

⁷⁷ AGHMD, Expediente de la creación de la plaza de toros, 1820, Sala Capitular, exp. 13, f. 1v.

⁷⁸ AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁷⁹ José de la Cruz Pacheco Rojas, *Historia breve de Durango* (México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2013), 105.

vista la gran circulación de gente en la plaza de gallos, se colocaron tropas dentro del recinto del juego, un juez censor y se establecieron rondas en las calles aledañas.¹¹

A partir de ese momento las peleas de gallos se hicieron más organizadas y reguladas. En lugar de los duelos aleatorios de la época previa, las riñas comenzaron a organizarse en torneos, con reglas más definidas;⁸⁰ estas normas buscaban cubrir aspectos como el peso de los gallos, el tipo de espuelas utilizadas, y el manejo de las apuestas.⁸¹ Los gallos también comenzaron a ser criados y entrenados específicamente para las peleas.⁸²

Llegando la primera mitad del siglo XIX, la regulación de la lucha de gallos alcanzó una etapa interesante debido a su introducción dentro de un sistema administrativo moderno, en el cual el gobierno municipal adquirió un papel fundamental. Las diferentes comisiones del ayuntamiento trataron el tema de las peleas de gallos como una expresión popular ahora engarzada al funcionamiento de las funciones dramáticas en el teatro, los paseos musicales en los parques, la circulación ordenada de la ciudadanía en las vías públicas, la organización de las nuevas fiestas patrias.⁸³

Esta nueva mirada a las peleas de gallos se debió a la “escucha” por parte de la hegemonía del pulso vital de las

⁸⁰ AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁸¹ AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁸² AHED, 1840, caja 16, exp. 23, s/f.

⁸³ María del Carmen Santa Cruz Bradley, “Historia de la estructura orgánica del cabildo en el Municipio de Durango, 1848-1912” (Tesis de Maestría inédita), Universidad Juárez del Estado de Durango, 2008], 78.

diferentes capas sociales. Esto fue posible por la recopilación y computación estadística de los crímenes.⁸⁴ Esa actitud obsesiva de las autoridades se manifestó en la discreción de la expedición de licencias de diversiones públicas y la promulgación de varios reglamentos. En esos procesos de revisión de los gustos del ocio popular, los intelectuales al gobierno criticaban la barbaridad de las corridas de toros, o lo “despreciable” de las funciones de coloquio y de títeres que no aportaban ninguna instrucción al pueblo.⁸⁵

A diferencia de las diversiones mencionadas, las autoridades no descalificaron la tradición del juego de gallos, quizás por seguir controlando la masa de la población apegada a una tradición inveterada y por reconocerla como una fuente significativa de recaudación económica. De hecho, los impuestos derivados de las peleas de gallos sirvieron a los gobiernos para la activación de proyectos cívicos como el de educación pública.⁸⁶

En 1851, el juego de gallos obtuvo un reglamento específico, “tabla de gallos”, que establecía las condiciones técnicas para la lucha de las aves y definía los roles de los participantes y del público. Empero el discurso presente en las normas de ese estatuto representa en sí un texto que, adecuadamente descifrado,

⁸⁴ Gatta, “Entre tradición y modernidad - Cultura y ocio en Durango durante la primera mitad del siglo XIX”, 345.

⁸⁵ Massimo Gatta, “Entre tradición y modernidad - Cultura y ocio en Durango durante la primera mitad del siglo XIX”, 281-282.

⁸⁶ Luis Carlos Quiñones Hernández, *Las escuelas de Primeras Letras en Durango-Siglo XIX* (Durango: UJED-IIH, 2017), 66-67.

puede esclarecer un determinado momento histórico según los mecanismos de dominación, explotación y resistencia social más allá de un simple juego.⁸⁷

Las normas de la lidia de aves reflejaban valores éticos y morales a través de una teatralización, proyectándose como un modelo ideal de relación entre el gobierno y los gobernados. Las cláusulas dejan entrever que la lucha de gallos y la convivencia pública en la plaza se consideraron como una experiencia pedagógica para el hombre como animal político y económico dentro de una ciudad moderna.⁸⁸

Según el reglamento, el poder del gobierno de la arena ciudad estaba personificado en el asentista. Este, a su vez, contaba con el respaldo del “veedor”, un juez y árbitro encargado de asegurar peleas equitativas. Sin embargo, el veedor no era una figura de un poder absoluto, dado que entrelazaba los intereses del gobierno y los derechos del pueblo. Tal y como el gobierno municipal establecía muros y cercas en la ciudad, y con el fin de garantizar la seguridad y el orden público, al inicio de cada pelea, el veedor señalaba el límite espacial del tablero de juego, con la marcación “en el piso con las cuatro rayas de costumbre”.⁸⁹

⁸⁷ Eduardo Nivón Bolán, y Ana María Rosas Mantecón, “Para interpretar a Clifford Geertz. Símbolos y metáforas en el análisis de la cultura”. *Alteridades* 1 (1991), 40-49.

⁸⁸ Andrés Felipe Agudelo Zorrilla y Joel Isaac Román Negroni, “Reflexiones en torno al concepto de participación ciudadana: consideraciones aristotélicas y neoaristotélicas.” *Revista Filosofía* 17, no. 2 (2018), 66-67.

⁸⁹ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

El acto de presentación de las navajas de los gallos reforzaba el valor de honorabilidad entre ciudadanos, como en el duelo de dos caballeros que enseñan las superficies metálicas de las espadas o de dos comerciantes estrechándose las manos a principio de una negociación. Por ello, ese momento culminaba con el ritual público de la “limpieza de las navajas con un lienzo blanco mojado en agua”.⁹⁰

Significados de vida y muerte, victoria o derrota dependían de teatralizaciones humanas percibidas en los gallos al final de cada embestida. La derrota se estipulaba por señales de cobardía, fuga o rendición de una de las aves: “llamándose rendido el gallo que lo esté de pie buche y pico”.⁹¹ Por otra parte, el triunfo del gallo representaba la imagen del hombre fuerte, valeroso y dominante:

Los gallos ganan con firmeza y con vida; y, de dos moribundos, ganará el que viva más, o quede en una aptitud dominante; para un lance dudoso, tomará el verdor por sí o acompañado por otra persona los dos gallos y poniéndolos a corta distancia el que primero rendirse, perderá.⁹²

En la práctica del juego de gallos, se evidencia un marcado énfasis en la visibilidad pública y en el seguimiento de reglas claras y precisas, reflejando así la concepción de una sociedad ideal basada en la transparencia y la justicia. El juego, violento y

⁹⁰ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

⁹¹ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

⁹² AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

competitivo, prevé varias eventualidades, incluida la oportunidad de un empate, una circunstancia que, como el resto de los posibles resultados, debe anunciarse mediante un acto público ante todos los asistentes. Esta necesidad de manifestación pública de los resultados sugiere la importancia de la integridad y claridad en la ejecución del juego como reflejo de un deseo de equidad y transparencia en la sociedad más amplia.

El gallo que resulte muerto en manos del saltador, lo manifestará, le fingirá golilla y si al contrario no golillase, no quisiere o se fuere a fondo, ganará el muerto; no quisiere y el contrario se fuere a fondo, sin haberse presentado por muerto será tablas la pelea.⁹³

En el intricado mundo de las peleas de gallos, la figura del árbitro o “veedor”, emerge como un pilar central, un mediador indispensable entre la cruda contienda de los gallos y la apasionada voluntad del pueblo observante. En estos enfrentamientos, no son únicamente los gallos los protagonistas de la lid; los veredictos del veedor tienen un peso significativo y, en ocasiones, la participación del público puede influir notablemente en sus decisiones.

Si bien el veedor posee una autoridad determinante, su papel se tiñe de cierta democraticidad; pues, en caso de desacuerdo con sus decisiones, cada saltador tiene la facultad de nombrar a una persona entre los concurrentes para que, junto con otra nombrada por la parte opuesta, formulen un fallo. La introducción de terceros aporta una nueva dimensión al proceso

⁹³ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

de toma de decisiones, creando un sistema en el cual, en caso de discrepancia entre las partes, estas podrán designar a un tercer mediador, y será el veredicto respaldado por dos de las tres voces el que determine la sentencia final.

Este proceso de mediación y decisión refleja un compromiso con la equidad y la representatividad, donde el veedor, aunque figura central, no es un ente autocrático, y la voluntad del pueblo, manifestada por los individuos seleccionados, juega un rol fundamental en la determinación de los resultados. La posibilidad de disputar y reconfigurar las decisiones del veedor mediante un sistema de votación y consenso resalta la importancia del diálogo y la negociación en esta práctica, y, por extensión, subraya la valorización de la voz del pueblo como entidad mediadora y justa en la resolución de conflictos.

El veedor, en su rol de árbitro, se erige así como un canalizador de la voluntad popular, un equilibrador de fuerzas entre la contienda y la multitud, subrayando la relevancia de la transparencia, la justicia y la participación colectiva en el universo de las peleas de gallos. Este método, donde la autoridad y la voluntad popular convergen y se entrelazan, refleja, en última instancia, un ideal de comunidad unida por la legitimidad y el respeto mutuo, y es este intrincado juego de poder y equidad lo que contribuye a la fascinante complejidad de este ancestral rito de combate.

si las partes no se conformaren con el veedor, éste nombrará cada saltador una persona de las concurrentes, para que ambas

pronuncien sentencia, y en caso de discordia, éstas nombrarán un tercero; el fallo que resalte por dos votos unidos de las tres hará sentencia.⁹⁴

De esta manera, el público tenía un papel importante permitiéndole señalar irregularidades o problemas durante el transcurso de la pelea. La intervención del público en los aspectos del juego aseguraba de forma ideal un nivel adicional de transparencia y justicia, al permitir a los observadores señalar posibles infracciones, trampas o problemas con los gallos, como “problemas con sus navajas, hilos o si un gallo tenía plumas en el ojo”.⁹⁵ Este nivel de participación del público podría haber servido para mantener la integridad del juego y podría haber permitido a los espectadores sentirse más involucrados e invertidos en el resultado de la pelea, promoviendo un sentido de comunidad y participación democrática entre los asistentes.

Como se puede observar, la participación del público en el juego actuaba de facto como un contrapeso al gobierno del asentista, quien, para mantener su posición privilegiada, debía demostrar apertura a las propuestas de los consumidores del juego. Así las cosas, los interesados podían presentar al asentista condiciones y reglas adicionales si deseaban jugar bajo otros términos de apuesta o diversión.

Como si fuera una ciudad, en la arena se consideraba crucial manejar la seguridad y el orden público, así como vigilar

⁹⁴ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

⁹⁵ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

el asentista del cumplimiento de las reglas y el mantenimiento de la disciplina durante los combates de gallos. Por ello, se mencionaba el uso de multas y sanciones para aquellos que no cumplieran las normas establecidas.⁹⁶ En época colonial era importante que, para evitar fuga de recursos y el mantenimiento del orden público, el asentista debía cerciorarse que las peleas de gallos se jugaran únicamente en el recinto estipulado: “Ninguna persona podrá jugar peleas fuera del local del asiento, y el que lo hiciese, pagará al empresario de uno a cinco pesos de multa por cada pelea según el interés con que los jugare”.⁹⁷

El reglamento, por su parte, reconocía que las apuestas constituían un elemento integral de las peleas de gallos, aclarando, sin embargo, que el asentista no asumía responsabilidad sobre las apuestas realizadas individualmente, permitiendo que cada persona apostara por su cuenta o mediante intermediarios de confianza. La libertad de apostar en las peleas de gallos y la responsabilidad individual en las apuestas puede ser indicativo de una sociedad en el cual la hegemonía estaba buscando los mecanismos de diálogo con el pueblo. Estas normas se reflejaban en la teoría de un reglamento formulado por las autoridades

⁹⁶ No se ha podido encontrar datos sobre el tipo específico de castigo mencionado en el reglamento del juego de gallos. Sin embargo, es posible que, dependiendo de la gravedad, el gobierno local imponía multas en dinero, prisión o inclusive con la pena de los azotes. Para más información, véase Massimo Gatta “Entre tradición y modernidad - Cultura y ocio en Durango durante la primera mitad del siglo XIX”, 266-267.

⁹⁷ AHED, 1851, Tabla de gallos, s/f.

gobernantes. Los gallos, emblemas de los hombres en eterno conflicto, revelaban una cultura popular que destacaba la importancia de la autonomía personal y de la toma de decisiones individuales. Finalmente, los conflictos y las estrategias de control social y político generadas entre fines del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, fueran los que, eventualmente, desembocaron en los próximos procesos y significados históricos del juego en el periodo porfiriano y el postrevolucionario del siglo XX. Aunque esta historia es inconclusa, las plumas y los picos de los gallos en duelo siguen escribiendo el tiempo de Durango.

Conclusiones

Con este estudio, se ha explorado la tradición duranguense de las peleas de gallos entre finales del XVIII y mediados del XIX, intentando ilustrar tanto las evoluciones como las permanencias que surgieron en aquel período. De manera precisa, se han examinado las dinámicas gubernamentales del juego en el contexto de la Intendencia y su relación con una sociedad y cultura en proceso de transformación. Se ha enfatizado el impacto significativo de la política centralista de los borbones en el gobierno local, que experimentó presiones para revisar meticulosamente los ingresos y manejar los desórdenes relacionados con el juego de gallos.

Se resaltaron las respuestas notables de estas situaciones, especialmente de 1794 a 1801 con la lucha del asentista por mantener los privilegios económicos y su papel como portavoz de los intereses de la Corona, pese a los embates de la Intendencia.

En esencia, la historia del juego de gallos en la Nueva Vizcaya, y en especial el papel del asentista, ha proporcionado una perspectiva única para entender la complejidad y dinámica de la interacción entre la tradición, la economía y la sociedad durante la era colonial.

El papel del asentista ha ilustrado también cómo las costumbres culturales y tradiciones pudieron ser administradas y adaptadas en respuesta a los cambios socioeconómicos que sufrió Durango, tanto en la capital como en otros centros periféricos. Pues, a pesar de las tensiones y desafíos inherentes a este papel, el asentista logró mantener y preservar la tradición del juego de gallos, asegurando su supervivencia y relevancia en el tejido social. Empero, el papel del empresario no solo buscó preservar una tradición cultural, sino que también intentaba encontrar el equilibrio entre los intereses económicos y sociales en juego. Con su habilidad para gestionar las tensiones y conflictos dentro de la plaza de gallos, el proveedor del asiento de gallos jugó un papel clave en el mantenimiento de la armonía y estabilidad en la comunidad. A pesar de los desafíos y críticas a lo largo del tiempo, el asentista se mantuvo firme en su papel, demostrando su compromiso con la protección y promoción de esta práctica cultural.

Dentro de ese relato fue también importante el papel de Intendente. Su papel en la organización y gestión del juego de gallos es un claro ejemplo de cómo los actores locales pueden

desempeñar un papel activo y significativo en la interpretación y adaptación de las políticas y prácticas impuestas por el poder borbónico.

También se ha destacado la importancia del apoyo que el juego de gallos recibió por parte de los grupos populares que en aquellos años demostraron una afición inusitada por las apuestas. En este sentido, se ha podido constatar que la pasión por el juego por parte de artesanos y mineros condujo a mostrar apreciaciones inéditas por aquellos individuos privilegiados que presenciaban con desesperación una crisis en sus negocios. Esta actitud hacia el juego de la riña de gallos evidencia el poder de la cultura popular que, en estas circunstancias, pudo mostrar una resiliencia significativa frente a las estrategias impuestas por el gobierno local. De este modo, se ha enfatizado que el juego de gallos representó una válvula de escape para las personas que, frente a la restricción, provocaban incidentes y hacían un uso indiscriminado de las apuestas. Estos aspectos tuvieron un impacto en la definición de los espacios vitales y generaron una atención al juego de gallos al sur de la ciudad. Esos procesos de contraposición y negociación entre los distintos grupos sociales llevaron a la construcción de un nuevo espacio apto y eficiente para la lucha de gallos. Una nueva arena se instaló al sur de la ciudad, cerca del antiguo barrio de Analco en 1794.

La lidia de gallos, como entretenimiento manifestado en la empatía de las peleas de las aves y la euforia dada por la apuesta,

se mantuvo a lo largo del periodo estudiado e incluso se retrotrajo a los primeros tiempos de la colonia, y fue destinada a continuar para todo el siglo XX. Se ha indicado que esta constancia de la afición de la gente se derivó de la presencia en la sociedad duranguense de rasgos conservadores, lo que se evidencia en el reglamento de 1851 redactado por los representantes del gobierno. Este documento representa en su discurso la esencia de los juegos de gallos como clave de comprensión de las negociaciones entre el gobierno y los gobernados en la historia de ese juego y espacio. La técnica de lucha de las aves sirvió a los duranguenses para definir una regla humana fundamental de las relaciones sociales: el establecimiento de las reglas y los límites del juego. Se ha postulado que los gallos, como definió Geertz, no fueron simplemente animales, sino hombres, y que, por lo tanto, desde la navaja del gallo hasta el cuadrante del juego marcado en el piso, son un ejemplo de cómo las tradiciones y prácticas culturales pueden desafiar o ser cooptadas por el poder estatal en diferentes momentos históricos. La tabla de gallos de 1851 de la plaza de gallos de Durango deja ver, más allá del espectáculo sangriento de animales, cómo la élite y el pueblo encontraron signos conscientes de la manifestación de las complejidades y contradicciones de la sociedad de la época.

En la plaza de gallos, comparable a una ciudad, los gallos, comparables a los humanos, participaban en la vida política y en la pertenencia a una comunidad. La ciudad, como entidad natural,

proporciona el marco en el cual los individuos pueden desarrollar su potencial y cumplir con su propósito propio en armonía con el bien común. Se destaca la importancia de la interdependencia y la colaboración entre los miembros de la sociedad para alcanzar el florecimiento individual y colectivo. Además, se subraya que el ser humano es un ser social por naturaleza y que la autosuficiencia individual es insatisfactoria y se equipara a una condición bestial. En resumen, el mensaje utópico de ese reglamento es que la participación y comprometida en la vida política y en la comunidad es esencial para alcanzar la felicidad y la plenitud como seres humanos.

Este artículo representa, por tanto, el esfuerzo inicial de destacar la importancia de analizar estas prácticas culturales y tradiciones como fuentes valiosas para comprender la historia de una sociedad en su complejidad y diversidad. Todavía existen muchas otras fuentes históricas por explorar que podrían ofrecer nuevas perspectivas sobre este fenómeno cultural. En este sentido, es fundamental seguir revisando otras fuentes históricas, como crónicas, registros y diarios de la época, para encontrar nuevos significados y matices sobre la pelea de gallos y su importancia en la sociedad duranguense y mexicana en general. Los vestigios documentales referentes a otros espacios de la intendencia como en Chihuahua, Parral y Guarisamey invitan a la revisión de otros repositorios que se han analizado aquí y que seguramente podrán ofrecer una indagación más rica y amplia.

Referencias

Archivo

Archivo Histórico del Estado de Durango (AHED)
Archivo General e Histórico del Municipio de Durango (AGHMD)

Bibliografía

- Agudelo Zorrilla, Andrés Felipe y Román Negroni, Joel Isaac. “Reflexiones en torno al concepto de participación ciudadana: consideraciones aristotélicas y neoaristotélicas.” *Revista Filosofía* 17 (2018) 63-84.
- Álvarez, Salvador. “La conquista de la Nueva Vizcaya”. En *Historia general de Durango – La Nueva Vizcaya*, Ed. Miguel Vallebuena Garcinava). 40-66. Durango: UJED-III, 2012.
- Caillois, Roger. *Los juegos y los hombres, la máscara y el vértigo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.
- Chester Gaitán, Urbina. “Homogeneizando culturas. Peleas de gallos, corridas de toros y estado en Costa Rica (1870-1914)”. *Revista de Ciencias Sociales* 3(89) (2000) 59-67.
- Corrigan, Philip. “La formación del Estado”, En *Aspectos cotidianos de la formación del Estado*, comps. Gilbert M. Joseph y Daniel Nugent, 25-30. México: Ediciones Era, 2002.
- Pacheco Rojas, José de la Cruz. *Historia breve de Durango*. México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2011.
- Dundes, Alan. (2018). “Gallus as phallus: a psychoanalytic cross-cultural consideration of the cockfight as fowl play”. En *The Psychoanalytic Study of Society*, ed. L. Bryce Boyer, 23-65. E.E.U.U.: Routledge, 2018.

- De Fonseca, Fabián y de Urrutia, Carlos. *Historia general de Real Hacienda, Tomo III*. México: Impr. por V.G. Torres, 1845.
- Gallegos Caballero, José Ignacio. *Historia de Durango, 1563-1910*. México: Impresiones Gráficas, 1974.
- Gatta, Massimo. “Sonoridades en la conformación del espacio urbano de Durango (1620-1866)”. *Revista de Historia de la UJED* 11, (2019) 105-128.
- _____. “Entre tradición y modernidad - Cultura y ocio en Durango durante la primera mitad del siglo XIX”. Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Sinaloa, 2019.
- _____. “El teatro coliseo y la capilla de música de la catedral: tensión y sinergia en los espacios del ocio de Durango (1800-1802)”. *Revista Escripta* 1(2), (2019) 217-237.
- Gil Amate, Virginia. “Hipólito Villarroel: una mirada ilustrada sobre la ciudad de México” *Estudios de teoría literaria* 3(5) (2014) 91-113.
- Granados, Aimer. “Las contratas en la ciudad de México. Redes sociales y negocios: El caso de Manuel Barrera (1800-1845)”. *Política y cultura* 26, (2006), 263-266.
- Lozano Armendares, Teresa. «Los Juegos De Azar: ¿Una pasión Novohispana?». *Estudios De Historia Novohispana* 11 (011) (1991) 155-181.
- Martínez Rodríguez, María Angélica. *El momento del Durango barroco*. Durango: Amaroma Ediciones, 2013.
- Mijares Verdín, Enrique “El Coliseo de Durango, hoy Teatro Victoria”, (1997). En <http://cdigital.uv.mx> (Fecha de consulta 25 de julio de 2016).
- Miranda Camacho, Guillermo. “Gramsci y el proceso hegemónico educativo”. *Revista Electrónica Educare*, 9(2) (2006), 13-39.

- Nivón Bolán, Eduardo y Rosas Mantecón, Ana María. “Para interpretar a Clifford Geertz. Símbolos y metáforas en el análisis de la cultura”. *Alteridades* 1 (1991), 40-49.
- Pedro Raigosa Reyna, Pedro. “Romanticismo y modernidad. La vida cotidiana en el Durango del siglo XIX”. En *Historia de Durango-Siglo XIX*, ed. Gloria Estela Cano Cooley, 696-743. Durango: UJED-IIIH, 2013.
- Quiñones Hernández, Luis Carlos. *Las Escuelas de Primeras Letras en Durango-Siglo XIX*. Durango: UJED-IIIH, 2017.
- Ramírez, José Fernando. *Noticias históricas y estadísticas de Durango*. México: Imprenta de I. Cumplido, 1851.
- Rodríguez, Onésimo. “Gallos de pelea: algunas precisiones desde el diálogo con un gallero”. *Cuadernos de Antropología* 24, vol. 1 (2014) 37-64.
- Ruíz Prado, Marillé. “La América a través de sus gallos”. *Islas* 53, 167 (2011) 19-45.
- Sánchez Santiró, Ernest. *Corte de caja: la Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755): alcances y contradicciones*. México: Instituto Mora, 2013.
- Santa Cruz Bradley, María del Carmen, “Historia de la estructura orgánica del cabildo en el Municipio de Durango, 1848-1912” (Tesis de Maestría inédita), Universidad Juárez del Estado de Durango, 2008.
- Sarabia Viejo, María Justina. *El juego de gallos en la Nueva España*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1972.
- Saravia, Atanasio G. *Apuntes para la historia de la Nueva Vizcaya*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1992.
- Vallebuena Garcinava, Miguel. *Civitas y Urbs, La conformación del espacio urbano de Durango*. Durango: UJED-IIIH, 2005.

- _____. “Poblamiento y estructura social en Durango”. En *Historia de Durango*. Tomo III. Coord. Gloria Estela Cano Cooley. 298-349. Durango: UJED-IIH, 2013.
- Velázquez Rojas, Martín. “Las peleas de gallos como forma de resistencia en la cultura popular en Monterrey”, tesis de doctorado. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León, 2014.
- Viqueira Albán, Juan Pedro. ¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la Ciudad de México durante el Siglo de las Luces. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

*El vocabulario ferroviario de México en los años
de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y
variación dialectal*

**The railway vocabulary of Mexico in the years
from 1850 to 1930: between linguistic loanwords
and dialectal variation**

Karen Elizabeth Flores Bonilla
orcid.org/0000-0001-5591-6436

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Puebla, México

Recibido: 7 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Flores Bonilla, Karen Elizabeth. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

Email: floresbonillak@yahoo.com.mx

El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y variación dialectal

The railway vocabulary of Mexico in the years from 1850 to 1930: between linguistic loanwords and dialectal variation

Karen Elizabeth Flores Bonilla
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Puebla, México
orcid.org/0000-0001-5591-6436

Recibido: 7 de noviembre de 2023
Aceptado: 15 de enero de 2024

Resumen: El presente artículo forma parte de un proyecto de investigación más amplio cuyos objetivos son el rescate y análisis de las palabras que conformaron el vocabulario ferroviario de México entre los años de 1850 a 1930. Basado en los documentos resguardados tanto en la biblioteca especializada como en el archivo histórico pertenecientes al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, este trabajo lleva a cabo una revisión histórica y lingüística que permite comprender el proceso de constitución del vocabulario empleado por todo el personal nacional durante las primeras décadas de construcción y funcionamiento del ferrocarril en el país. Su principal aporte radica en que, hasta ahora, no se han realizado estudios similares en México que posibiliten conocer los distintos fenómenos lingüísticos que se desencadenaron tras la llegada de este medio de transporte e, incluso, existen periodos extensos de los que se ignoran los vocablos

utilizados entonces. Dada la importancia del ferrocarril en el desarrollo económico y cultural del país, el análisis de su vocabulario proporciona un acercamiento a la historia lingüística de México.

Palabras clave: vocabulario ferroviario, contacto entre lenguas, variación dialectal, neologismos, especialización semántica.

Abstract: This article is part of a broader research project whose aims are the rescue and analysis of the words that made up the railway vocabulary in Mexico between the years of 1850 to 1930. Based on the documents stored both in the specialized library and in the historical archive belonging to the Nacional Museum of Mexican Railways, this work carries out a linguistic historical review that allows us to understand the process of constituting the vocabulary used by all the national personnel during the first decades of construction and operation of the railway in the country. Its main contribution lies in the fact that, until now, similar studies have not been carried out in Mexico that makes it possible to know the different linguistic phenomena that were unleashed after the arrival of this means of transport and, even, there are extensive periods of which the words used at the time are unknown. Given the importance of the railway in the economic and cultural development of the country, the analysis of its vocabulary provides an approach to the linguistic history of Mexico.

Keywords: railway vocabulary, language contact, dialectal variation, neologism, semantic narrowing.

Introducción

La llegada del ferrocarril a México, en el siglo XIX, trajo consigo transformaciones sociales, culturales, políticas y hasta territoriales que dieron lugar a una serie de fenómenos lingüísticos, los cuales se reflejaron directamente en el vocabulario ferroviario del país. De hecho, la implantación de este medio de transporte desencadenó un encuentro sin precedentes entre distintas lenguas y variantes del español, ya que la construcción de sus vías a lo largo de todo el territorio mexicano concentró mano de obra de muy diverso origen, tanto nacional como extranjera. Primero, debido a la participación de técnicos especializados que arribaron de países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Bélgica, entre otros, con la intención de involucrarse en el tendido de las vías y el funcionamiento de los trenes. En segundo lugar, porque el proyecto ferroviario requirió de personal en todas las regiones donde la fuerza de trabajo nacional aún era escasa, lo que provocó desplazamientos intensivos hacia diferentes áreas del país. En consecuencia, dentro del vocabulario del ferrocarril de México se manifestó la influencia de este contacto lingüístico.¹

¹ El término *contacto lingüístico* hace referencia a todos los procesos que se dan cuando los hablantes interactúan con más de una lengua de manera constante. Dicha convivencia es tan frecuente que puede generar cambios internos en cada uno de los sistemas lingüísticos involucrados, sea a nivel semántico, léxico, fonético-fonológico, entre otros. Klaus Zimmermann, “Disglosia y otros usos diferenciados de lenguas y variedades en el México del siglo XX: entre el desplazamiento y la revitalización de las lenguas indomexicanas”, en Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

A diferencia de lo que sucede con otros léxicos especializados como el de la medicina o el de las matemáticas, el vocabulario ferroviario de México no es estándar y esto significa que presenta variaciones dialectales. Por ejemplo, ya desde la década de 1880, en la península yucateca se optó por emplear *retranquero* para nombrar al trabajador responsable de accionar los frenos del tren; operario que, en cambio, se denominaba en el centro del país a través del vocablo *garrotero*.² En realidad, como la migración interna y externa se multiplicó al ritmo en que se extendieron las vías férreas, esta situación motivó al surgimiento de centros urbanos contiguos a las estaciones *e, incluso, a la concentración de gran parte del personal extranjero en las localidades ahora conectadas mediante el ferrocarril.³ Por tanto,

Historia sociolingüística de México, vol II, ed. Rebeca Barriga Villanueva y Pedro Martín Butragueño (México, DF: El Colegio de México, 2010), 889.

² David Casares, “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 885.

³ La transformación que sufrió el estado de San Luis con la llegada del ferrocarril es una clara muestra del impacto que tuvo este medio de transporte: desde 1878 se registró un descenso en las cifras de los habitantes de la huasteca potosina ya que, tras la puesta en marcha del Ferrocarril Mexicano, cientos viajaron hacia el centro del país para trabajar en las reparaciones y el funcionamiento de dicha línea. En su lugar, arribaron obreros extranjeros y de diversas partes del territorio mexicano para continuar con el tendido de otros dos ferrocarriles, el Central y el Nacional Mexicano. Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López, Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

su vocabulario registra la incorporación y adaptación de vocablos procedentes de otras lenguas,⁴ así como la creación de nuevas formas léxicas para designar objetos y actividades desconocidas hasta entonces.⁵

No obstante, si bien el vocabulario ferroviario permite estudiar una parte de la historia lingüística de México, en el país se carecía de investigaciones que lo abordaran. A pesar de los primeros avances que se han hecho respecto de los fenómenos lingüísticos originados en los territorios por los que corrían los trenes, existen periodos de los que todavía se desconocen los vocablos utilizados debido a la falta de trabajos que busquen

estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano) (San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 1999), 59.

⁴ Por ejemplo, el nombre dado a la ciudad de Empalme (Sonora) es una traducción del vocablo inglés *junction*, que refiere a la unión de dos líneas férreas. La selección de este topónimo se debe a que la ciudad se fundó hacia 1905, en el punto en que un ramal del Ferrocarril de Cananea se encontraba con las vías del Ferrocarril de Sonora. Alfredo Nieves Medina, “Los ferrocarriles en Sonora”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 7 (2009): 28–29.

⁵ Vale la pena aclarar, antes de avanzar, el empleo de vocablo en vez de palabra para referir los datos lingüísticos obtenidos en el estudio: palabra es un término que presenta dificultades al momento de ser definido lingüísticamente debido a su uso más coloquial, motivo por el que vocablo, una etiqueta teórica bien delimitada, cumple con los requerimientos para su aplicación en el análisis. Por vocablo se entiende al signo lingüístico que contiene, desde un punto de vista morfológico, la menor cantidad de morfemas, razón por la que representa a todos sus paradigmas de flexión, derivación y conjugación posibles (por ejemplo, niño es el signo que, por convención, se impuso como vocablo de su paradigma de flexión nominal: niña, niños, niñas, etc.). Luis Fernando Lara, *Curso de Lexicología* (México, DF: El Colegio de México, 2006), 138–40.

retomarlos. En dicho sentido, el presente artículo forma parte de un estudio más extenso sobre el vocabulario del ferrocarril de México empleado específicamente entre los años de 1850 a 1930 y, por tanto, consiste tan sólo en un breve acercamiento a los resultados obtenidos. La elección del periodo de análisis (1850-1930) se fundamenta en el hecho de que este lapso coincide con los trabajos de tendido y funcionamiento de las primeras y más largas líneas férreas del país, lo que ocasionó mayor movimiento migratorio que refleja gran riqueza y diversidad lingüística.

Metodología

Antes de avanzar con los resultados del estudio, es pertinente realizar especificaciones sobre el proceso de recolección y análisis de los datos obtenidos. El corpus de la investigación comprendió 166 documentos pertenecientes a las empresas que construyeron y operaron sus ferrocarriles en México durante el periodo de análisis: son textos que forman parte del acervo actual tanto del archivo histórico como de la biblioteca especializada del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, los cuales no se habían utilizado previamente con el objetivo de rastrear formas lingüísticas. No obstante, es importante resaltar que el estado de conservación de algunos textos es delicado pues las compañías tendían a emplear papel cebolla (un tipo de soporte delgado y frágil) para registrar sus nóminas; material que, con el paso del

tiempo, se rompe más fácil y comienza a borrar las letras. Esta situación, junto con el poco cuidado que los archivos recibían en los talleres ferroviarios antes de su resguardo definitivo en el Museo de Ferrocarriles, apremiaba sin duda la recuperación de los datos que ofrecen.

Ahora bien, las formas consideradas como integrantes del vocabulario del ferrocarril de México fueron aquellas cuyo significado se encontraba directamente relacionado con este ámbito en particular (como piezas, actividades, materiales, vehículos, etc.); motivo por el que la categoría gramatical de los vocablos es diversa en el corpus. En sí, la revisión detallada de los textos permitió la identificación de los términos especializados pertenecientes al entorno ferroviario del país y, posteriormente, se determinó su definición de acuerdo con el contexto lingüístico en que se documentaban, mismo que era validado mediante la confrontación con los demás escritos que conforman la muestra. Por último, la ubicación temporal y geográfica de cada vocablo se llevó a cabo con base en la información proporcionada en el texto del que se extrajo o, en su caso, por la establecida en los registros del propio Museo de Ferrocarriles; esto debido a que una parte de los documentos no contiene una fecha exacta.

Hacia la constitución de un vocabulario ferroviario en México: los préstamos léxicos

Para comprender en su totalidad los diversos fenómenos lingüísticos presentes en el vocabulario ferroviario de

México, resulta crucial conocer las circunstancias particulares que marcaron la llegada de este medio de transporte. Su implantación, que inició desde mediados del siglo XIX, trajo consigo un desarrollo sin precedentes en los distintos ámbitos de la vida mexicana: antes de su aparición, no existía en el país un medio de transporte que posibilitara el traslado dinámico de sus pobladores dentro y fuera del territorio nacional, ni que permitiera una movilización adecuada de productos, herramientas y bienes. Dicha situación produjo un atraso industrial, agrícola e, incluso, un debilitamiento del mercado interno; condiciones que no fomentaron los desplazamientos y, por consiguiente, tampoco el contacto lingüístico entre el español y otras lenguas, indígenas o extranjeras. En realidad, durante la época colonial, la Independencia y las primeras décadas del siglo XIX, no se tenía una idea clara de la geografía del país y se desconocía su número de habitantes, al igual que datos específicos como la edad, la lengua materna, la composición étnica, entre otros.⁶

La falta de caminos que conectaran las distintas zonas del territorio nacional dificultó la comunicación, lo que ocasionó que áreas de difícil acceso se mantuvieran aisladas del resto del país durante siglos. Por ende, las comunidades indígenas poco participaron en la creciente economía, ya que obtenían subsistencia

⁶ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. Vol. I. *La luz de la locomotora* (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987), 22.

mediante el cultivo de tierras comunales: sembraban con el fin de satisfacer sus necesidades y no encontraban ni los medios ni los alicientes para llevar sus productos a los mercados de las grandes ciudades. En consecuencia, estos pueblos continuaron excluidos tanto económica como lingüísticamente hablando, sin condiciones que facilitaran una interacción entre las diversas lenguas originarias y el español de las capitales. Por ejemplo, si bien antes de la llegada del ferrocarril ya se documentaban intentos de mejorar las carreteras mediante el trabajo de los indígenas (como ‘la carretera de la plata’, que cruzaba Zacatecas para dirigirse al cerro de la Bufa con el objetivo de extraer sus minerales), las obras solían detenerse sin terminar la construcción o las reparaciones;⁷ razón por la que el contacto lingüístico no era constante.

Sin embargo, a mediados del siglo XIX, el gobierno mexicano, al igual que el de otros países de la misma época, optó por promover la instalación de empresas ferroviarias mediante capitales extranjeros que fueron atraídos por amplias concesiones sobre el territorio. Aunque esta medida propició la oposición de diversos sectores, fue la inestabilidad política en que se encontraba el país la causa principal por la que, a pesar de las iniciativas propuestas desde la década de 1830, la expansión ferroviaria comenzó durante el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz

⁷ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I. La luz de la locomotora (México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987), 47–54.

(que comprende los años de 1877 a 1880). Si bien para 1850 se había concluido el tramo Veracruz-El Molino, precursor de lo que sería la línea del Ferrocarril Mexicano, fue hasta 1880 que se entregaron permisos a compañías constituidas en la Unión Americana; por ejemplo, la del Ferrocarril Central Mexicano, que correría de la capital hacia Ciudad Juárez.⁸

La mayor influencia de Estados Unidos en la construcción de estas líneas se reflejó también en el aspecto lingüístico ya que, de los 196 vocablos identificados en el estudio, 21% (41/196) son formas provenientes de otras lenguas, de las cuales 66% (27/41) proceden del inglés.⁹

Resulta necesario detenerse en este punto para explicar algunos conceptos lingüísticos de vital importancia para comprender la constitución del vocabulario ferroviario de la época. La convivencia frecuente entre dos o más lenguas puede ocasionar que una (o las dos) adopte formas y/o significados procedentes de otra, los cuales reciben el nombre de *préstamos*. Éstos van desde extranjerismos (es decir, vocablos que se

⁸ María Isabel Bonilla Galindo, “Los ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo”, *Glifos*, núm. 26 (2021): 11.

⁹ Aunque también hubo inversión británica durante la construcción de los ferrocarriles, la mayoría de los empleados, hablantes del inglés, que mantuvieron contacto frecuente con los operarios nacionales procedían de Estados Unidos, motivo por el que los mexicanos tuvieron acceso a la variante del inglés utilizada por ellos (y que, en algunos casos, difiere de la británica). Al hablar de contacto entre lenguas deben tomarse en cuenta, principalmente, factores como el grado de convivencia y cercanía entre los respectivos grupos de hablantes de cada idioma.

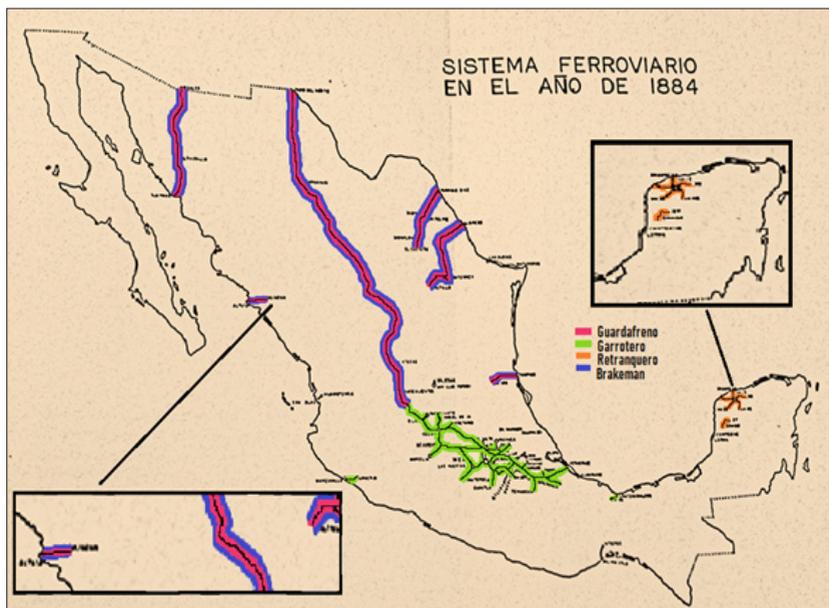
integran, en su forma nativa, a una lengua distinta sin presentar modificaciones; como sucede con el uso en español de *software* o *jeans*) hasta préstamos adaptados (en donde los vocablos se integran tras presentar cambios que les permiten adecuarse a las reglas de su nueva lengua; como en *futbolista*, creado tras la anexión del sufijo español -ista a *football* para referir oficio o profesión).¹⁰ Ambos tipos de préstamo se documentan en el corpus, hecho que evidencia los distintos mecanismos utilizados por los trabajadores mexicanos para la conformación de su vocabulario.

Entre los extranjerismos del inglés identificados se encuentra, por ejemplo, el vocablo *brakeman* (del inglés *brake* ‘freno’, *man* ‘hombre’), empleado en el norte para denominar al encargado de accionar los frenos del tren, así como de examinar el estado de las chumaceras y otros componentes. Sin embargo, este préstamo es sólo una de las cuatro formas lingüísticas documentadas entre las décadas de 1880 y 1890, que refieren al mismo trabajador. Como se había adelantado en la introducción, durante este lapso también se registra el uso de *garrotero* y *retranquero* en el centro y sur del país, respectivamente; fenómeno que refleja la existencia de variaciones dialectales dentro de este vocabulario desde sus primeros años de constitución. Además, se verifica el empleo de *guardafrenos*, vocablo proveniente

¹⁰ Gloria Guerrero Ramos, “El préstamo lingüístico, uno de los principales procedimientos de creación neológica”, *Quaderns de Filologia. Estudis lingüístics* 28 (2013): 126.

de España utilizado, en menor grado, al norte del país. Estas diferencias diatópicas se explican a través del hecho de que la introducción de préstamos en una región particular puede, en ocasiones, manifestarse como variaciones en un determinado idioma; lo que esclarece el uso de *brakeman* en el norte de México debido a su cercanía con los Estados Unidos y a la influencia de dicho país en los ferrocarriles de la zona.¹¹

Imagen 1.
Distribución geográfica de las formas *brakeman*, *garrotero*, *guardafrenos* y *retranquero* durante la década de 1880



¹¹ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (en adelante CE-DIF). Ferrocarril de Sonora. Nómina del departamento de servicio de trenes, Tomo I, noviembre 1887.

Otro ejemplo es el del extranjerismo *bogie*, proveniente de la zona norte de Inglaterra, cuyo uso se extendió dentro del léxico ferroviario francés, en donde se utilizó por encima del vocablo *truck* que designa a la misma estructura de hierro diseñada para soportar el peso de los vagones y las locomotoras. En sí, el empleo de esta forma en México se explica mediante la presencia de técnicos e ingenieros francófonos durante los años de inicio del tendido férreo, ya que para la construcción del tramo Veracruz a El Molino del Ferrocarril Mexicano (la que sería la primera línea ferroviaria del país) se involucraron especialistas belgas, motivo por el que, incluso, algunos de los textos se encuentran escritos en francés.¹² Aunado a lo anterior, en la década de 1860 tuvo lugar la segunda intervención francesa, a partir de la cual el ejército invasor tomó posesión de este ferrocarril. Por tanto, es en los años posteriores a 1880, tras la entrega de concesiones a empresas norteamericanas, que se esclarece la gradual desaparición de la forma *bogie* (ampliamente documentada en el país hasta entonces) en favor del vocablo *truck*, utilizado entre los operarios ferroviarios de Estados Unidos que arribaron a México.

Aunque con anterioridad habían llegado trabajadores extranjeros para laborar en otras industrias y empresas radicadas en México, la proporción de dichas inmigraciones fue menor

¹² John Greshman Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880* (México, DF: Secretaría de Educación Pública, 1975), 189.

en comparación con la que trajo consigo la instalación del ferrocarril.¹³ Como las compañías involucradas eran, en su mayoría, de capital foráneo, los empleados especializados (como los ingenieros, maquinistas y conductores, etc.) eran también extranjeros y arribaron al territorio en número considerable ante la falta de personal capacitado. Más aún, estas empresas optaron por contratar mano de obra procedente de países como China, Japón, Bélgica o Rusia, que a su vez se integró a las labores de construcción en zonas donde escaseaba la fuerza de trabajo nacional. Pero, en las décadas previas a la de 1910 (y, por tanto, al estallido de la Revolución), el inglés fue la lengua privilegiada dentro de las propias compañías ferroviarias establecidas en México, las cuales incentivaban su empleo entre los operarios nacionales;¹⁴ situación que contradecía lo estipulado en sus reglamentos donde se exigía el uso oficial del español.¹⁵

¹³ Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, vol. I. La luz de la locomotora, 59–59.

¹⁴ Un factor, poco considerado antes, que contribuyó a la desigualdad laboral dentro de las compañías ferroviarias fue la lengua, ya que el sólo hecho de hablar inglés podía asegurar un lugar en los rangos más altos del escalafón. Esto puede constatarse, por ejemplo, en una nota publicada el 30 de mayo de 1904 en *El Ferrocarrilero*, el periódico bisemanal de los trabajadores mexicanos: “podríamos llenar las columnas de nuestro periódico comentando casos en los que el mecánico mexicano es doblegado por un extranjero que, con la sola recomendación de hablar en inglés, se presenta como títere a quitarle el trabajo”. “Redacción”, *El Ferrocarrilero*, el 30 de mayo de 1904.

¹⁵ Por ejemplo, desde el Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, publicado en 1883, ya se estipulaba el empleo obligatorio del español dentro de las compañías. Todos los empleados en el servicio de oficinas y trenes [...] hablarán español y emplearán con las perso-

A pesar de la existencia de estos documentos, se tiene registro de que, al menos hacia 1905, los maestros de las denominadas *casas redondas* (traducción del inglés *roundhouse*, de *round* ‘redondo’ y *house* ‘casa’) del Ferrocarril Nacional sometían a fogoneros mexicanos a exámenes de orden en inglés si éstos buscaban ascender a maquinistas. Lo mismo sucedía con los empleados del Ferrocarril de Tehuantepec, en cuyo caso se les impedía trabajar si no acreditaban las pruebas.¹⁶ Es más, algunos de los textos correspondientes a la época presentan una edición bilingüe inglés-español o se encuentran totalmente escritos en inglés, lo que tuvo como consecuencia un menor acceso a los documentos debido a que no todos los empleados nacionales conocían esta lengua extranjera;¹⁷ aunado a los altos índices de

nas con quienes traten asuntos de servicio, el lenguaje y consideraciones que al público son debidos. Todos los anuncios, libros de contabilidad, recibos y demas (sic.) documentos que hubieren de darse al público ó presentarse á las autoridades, agentes de fisco ó inspectores (sic.), deberán estar escritos en el idioma español. Secretaría de Fomento, “Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles”, en *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 554.

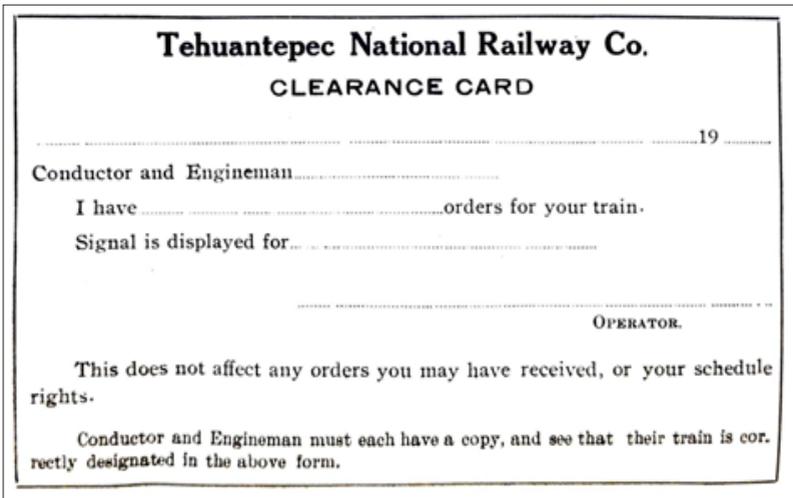
¹⁶ Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950* (México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 53.

¹⁷ La socióloga Shabot Askenazi ha estudiado la lucha de don Felipe Pescador, un antiguo trabajador mexicano que expuso la necesidad de cumplir debidamente con el uso oficial del español ante la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México el 1° de julio de 1909. Esther Shabot Askenazi, “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”, *Estudios Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

analfabetismo que entonces imperaban en el país. Para demostrar lo dicho hasta ahora, se muestra a continuación una boleta de despacho, en inglés, que se solía entregar a los conductores del ya mencionado Ferrocarril de Tehuantepec para registrar la entrada y salida de los trenes.

Imagen 2.

Boleta de despacho del Ferrocarril de Tehuantepec empleada en 1908¹⁸



Debido a este predominio del inglés, gran parte de los vocablos provenientes de dicho sistema se incorporaron al español tras presentar modificaciones para adecuarlos a las reglas de su nueva lengua; esto dado a que el español constituía el idioma materno

Políticos, núm. 18–19 (1979): 242.

¹⁸ Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Reglamento para el Departamento de Transportes (México: Imprenta Lacaud, 1908), 43.

de la mayoría de los trabajadores mexicanos.¹⁹ Tales préstamos adaptados, a diferencia de los extranjerismos abordados en los párrafos anteriores, documentan distintos tipos de cambio que van desde lo fonológico hasta lo ortográfico. Entre los más interesantes se encuentran las modificaciones registradas a nivel morfológico; por ejemplo, mediante la anexión del sufijo español *-ero* para referir a la persona que realiza la acción. Es el caso de la forma *donquero*, usada para denotar al empleado encargado de alimentar y dirigir a las mulas durante las labores de terraplenado; vocablo creado en el país a partir de la forma inglesa *donkey* ‘burro’.²⁰ Como puede esperarse, el préstamo se utilizó únicamente en la región del norte de México entre las décadas de 1890 y 1900, mientras que en el centro se optó, en su lugar, por el vocablo *mulero* para denominarlo a causa de la menor influencia ejercida por los Estados Unidos en la zona.

Por otra parte, también se documentaron préstamos que sufrieron modificaciones al adaptarse, específicamente, a las normas de formación de plural del español, las cuales dictan que,

¹⁹ Para poner un ejemplo, el Censo General de la República Mexicana de 1895 (el primero de su tipo en el país) registra que, en todo el territorio, los hablantes de español alcanzaban los poco más de 10 millones, mientras que los de náhuatl apenas 649 mil y los de maya 249 mil. Dirección General de Estadística, Censo General de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895 (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1899), 91–116.

²⁰ CEDIF. Ferrocarril de Sonora. Nómina del departamento de conservación de vía, julio de 1905.

si una palabra termina en vocal, su plural se crea al añadir el sufijo -s (como *mesa-s*), en tanto que si finaliza en consonante se agrega el alomorfo -es (por ejemplo, *árbol-es*). Algunos de los préstamos siguieron la pauta de esta lengua: es decir, si el vocablo terminaba con vocal se optó por el sufijo -s como en *locomotivas* (procedente del inglés *locomotive*) y si finalizaba en consonante se anexó el alomorfo -es, como sucede con *furgones* (en este caso, proveniente del francés *fourgon*).²¹ No obstante, se registraron casos en los que estos préstamos presentan formas alternantes, lo que significa que un mismo vocablo aparece tanto con el sufijo -s como con el alomorfo -es. Esto ocurre con la forma inglesa *caboose*, la cual se mantuvo invariable en su estatus de extranjerismo (sin sufrir cambios) hasta la década de 1890, momento a partir del cual comenzó a documentar alternancia entre una forma singular (*caboose, cabús*) y otras dos posibilidades de formas plurales, una al agregar el sufijo -s al vocablo original (1a) y otra al anexas el alomorfo -es al préstamo adaptado, como en (1b).

1a. En todas las terminales habrá una vía destinada solo para **caboooses** y los empleados del patio los moverán solamente para ponerlos en esa vía.²²

²¹ Cabe aclarar que en esta investigación se analizaron todas las formas extranjeras, registradas en el corpus, que se integraron y emplearon dentro del ámbito del ferrocarril de México, por lo que se toma en cuenta también aquellos préstamos que se introdujeron en España y se usaron sin modificaciones entre los trabajadores del país.

²² Ferrocarriles Nacionales de México, Cédula de sueldos y reglamento para los conductores y empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México (México: The American Book and Printing Co., 1909), 15.

1b. Los conductores de los trenes de carga deberán tener en sus **cabúses** una provisión de palos de enganchar y cerciorarse de que sus garroteros tienen de esos palos.²³

El plural creado mediante el préstamo adaptado (es decir, *cabúses*), que constituye el más integrado a las pautas del español, es el que permanece dentro del vocabulario ferroviario del país, pues el extranjerismo *caboose* comienza a desaparecer paulatinamente en favor del vocablo modificado a fines del siglo XIX.²⁴ El fenómeno contrario ocurre con los préstamos *truck* (en sus dos formas plurales *trucks* y *truckes*, identificadas en el transcurso de la década de 1860) y *ténder* (con *ténderes* y *ténderes*, ambas registradas a inicios de la década de 1850), donde la forma menos ajustada a las normas del español (*trucks*, *ténderes*) fue la que perduró.

Ahora bien, aunque los préstamos del inglés son los más recurrentes (y, por tanto, los más citados de momento), también se introdujeron algunos provenientes de otras lenguas con menor prestigio en México. Al hablar de contacto entre lenguas resulta vital tomar en cuenta el dominio social y el grado de

²³ Camino de Fierro Nacional Mexicano, Reglamento para gobierno de los empleados (México: Crawford Press, 1892), 25.

²⁴ Cuando, en una lengua, se emplean dos elementos que designan al mismo referente, al principio se utilizan ambos de manera alterna hasta que uno de los dos restrinja o expanda su uso, o sea eliminado por completo. Esto depende, principalmente, de tres aspectos: su frecuencia de empleo, su integración al sistema y la aceptabilidad que tenga entre los distintos hablantes. Yolanda Lastra, Sociolingüística para hispanoamericanos (México, DF: El Colegio de México, 1992), 189.

estimación de cada idioma en el territorio, ya que determinan el comportamiento de los actores implicados, así como el tipo de influencia que el encuentro tiene en ambas lenguas.²⁵ Por ende, el predominio técnico de los países angloparlantes derivó en una marcada preferencia por la incorporación de palabras del inglés por sobre las que se habían originado en otros sistemas lingüísticos. Con todo, la expansión ferroviaria en México involucró, desde el tendido de sus primeras vías, la labor de campesinos, obreros y jornaleros procedentes de ciudades y comunidades cercanas a las nuevas vías e, incluso, el traslado de personal a regiones en las que se carecía de mano de obra, lo que dio lugar a desplazamientos intensivos que incentivaron el contacto entre diferentes variantes del español y otros idiomas nacionales. Como resultado de este fenómeno surge la forma *tlacualero*, préstamo adaptado del náhuatl *tlacualli* ‘comida’ al que se anexó el sufijo español -ero para designar al empleado encargado de transportar y distribuir los alimentos entre las cuadrillas. Sus primeros registros se limitan, a inicios del siglo XX, al área del centro debido al mayor uso de esta lengua en la zona, ya que al norte se denominó mediante el compuesto *portador de comidas*.²⁶

Para cerrar el apartado, vale la pena referir brevemente un caso particular de préstamo que no se había abordado hasta

²⁵ Lastra, 173.

²⁶ CEDIF. Ferrocarril SudPacífico de México, división Tepic a la Quemada. Nómina, noviembre de 1923.

ahora: el calco, que consiste en la traducción exacta, miembro por miembro, del compuesto extranjero (por ejemplo, *perro caliente* es una reproducción fiel de la forma inglesa *hot dog*, de *hot* ‘caliente’ y *dog* ‘perro’).²⁷ En particular, dentro del corpus investigado se registran dos calcos del francés; primero, *camino de hierro/ferro*, proveniente del compuesto *chemins de fer* (de *chemin* ‘camino’ y *fer* ‘hierro’), empleado en España desde 1831 e introducido en el país durante la década de 1850.²⁸ En segundo lugar, *material rodante* que procede a su vez del francés *matériel roulant* (de *matériel* ‘material’ y *roulant* ‘rodante’), utilizado para denotar al conjunto de vagones y locomotoras que circulan sobre una vía férrea. No obstante, también se documentan calcos del inglés como *mesa giratoria* (de *turntable*, de *turn* ‘girar’ y *table* ‘mesa’), usado para referir a la plancha circular que facilita la distribución de las máquinas en los talleres; o *derecho de vía* ‘franja de terreno dispuesta a cada lado de la vía para la óptima operación de los trenes’, las cuales recibieron el nombre de *servidumbres* en

²⁷ Juan Gómez Capuz, “El tratamiento del préstamo lingüístico y el calco en los libros de texto de bachillerato y en las obras divulgativas”, Tonos. Revista Electrónica de Estudios Filológicos, núm. 17 (2009), <https://www.um.es/tonosdigital/znum17/secciones/tritonos-1-librosdetexto.htm>.

²⁸ La alternancia en el empleo de hierro y ferro dentro del compuesto se registra más en el corpus de México en comparación con el de España, donde el lingüista Rodríguez Ortiz documenta camino de ferro en un sólo texto publicado en 1844. Francisco Rodríguez Ortiz, Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado] (Barcelona: Universitat de Barcelona, 1996), 229.

España y cuya denominación en México resulta una traducción del compuesto inglés *right of way* (de *right* ‘derecho’ y *way* ‘camino, vía’).

Mecanismos lingüísticos internos identificados en el vocabulario ferroviario de México

Aunque el contacto lingüístico originado en México tras la llegada del ferrocarril tuvo como consecuencia la introducción de nuevos préstamos, los trabajadores mexicanos optaron por recurrir también a otro tipo de mecanismos para conformar su vocabulario. Esto no es un fenómeno nuevo ya que, en realidad, las lenguas humanas evolucionan para adecuarse a las necesidades comunicativas de sus hablantes, en ocasiones motivadas por la serie de cambios que experimentan todas las sociedades a lo largo del tiempo (como ejemplo de estos factores externos al sistema se encuentran, justamente, los avances tecnológicos). Con la implantación y funcionamiento de este medio de transporte en el país se desencadenaron innovaciones que obligaron a los operarios nacionales a crear formas léxicas (y a trasladar viejas palabras a un uso especializado, como se verá más adelante). Esas unidades de reciente creación se conocen como *neologismos* y son el resultado de la manipulación, formal y/o semántica, de elementos lingüísticos que existían previamente en la lengua (como palabras y morfemas).²⁹

²⁹ Luis Alberto Hernando Cuadrado, “Sobre la formación de palabras en español”, en *Lengua y cultura en la enseñanza del español a extranjeros: actas Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-115>

De hecho, algunas de las formas registradas durante el periodo de estudio se crearon en México con vocablos que ya se usaban antes en el español, debido a que esta lengua cuenta con mecanismos que le permiten producir neologismos con base en los elementos existentes en su sistema. Entre los más habituales está la composición, que consiste en la unión estable de dos unidades previas, lo que da lugar a un compuesto con significado propio (por ejemplo, *abrelatas* y *rompecabezas* son resultado de la combinación de dos palabras independientes). Sin embargo, se reconocen varios tipos de composición, de acuerdo con la fusión gráfica de sus constituyentes. En el corpus, la mayoría de las formas se crearon por sinapsia; es decir, a partir de una unión dispuesta mediante la preposición *de*, como en *casa de máquinas*: puesto que la construcción de los talleres no siguió siempre la estructura circular en sus edificios, se optó por formar el compuesto para indicar el vehículo destinado a su uso, las locomotoras.³⁰ Este ejemplo se concibe como un compuesto (y no como dos palabras separadas) dado a que, sólo en conjunto, ambos elementos designan un referente único. En sí, la creación de dichas formas

del VII Congreso de ASELE (España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 1998), 257.

³⁰ Cabe recordar que los talleres para locomotoras que mantuvieron una estructura redonda recibieron el nombre de casas redondas, una traducción del inglés *roundhouses*. Por tanto, se creó el compuesto *casa de máquinas* para diferenciar aquellas que no mantuvieron dicho patrón, aunque los trabajadores decidieron retomar el primer elemento del calco (*casas*) al momento de su formación.

es de gran productividad en la terminología científica y técnica, porque su estructura posibilita una especificación detallada del objeto.³¹

Imagen 3.

Casa de máquinas de los talleres de Doña Cecilia en Tamaulipas, 1926.³²



Entre los compuestos por sinapsia dignos de mención se encuentran *chapas de unión*, *placas de unión* y *planchuelas de unión*, los cuales son sinónimos que denominan a la misma pieza de hierro rectangular, con cuatro tornillos, colocada en cada extremo del riel para unirlo a su inmediato sucesivo; tal como puede comprobarse en los ejemplos (2a), (2b) y (2c). Sin

³¹ Manuel Alvar Ezquera, *La formación de palabras en español* (México, DF: Arco, 1995), 22.

³² Casa de máquinas de los talleres de Doña Cecilia en Tamaulipas, 1926. Fondo FNM, *Sección Comisión de Avalúo e Inventarios*. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

embargo, antes de la creación de estos neologismos, en el país ya se documentan otras formas empleadas para designarla entre las décadas de 1860 y 1870: *eclisas* (préstamo adaptado del francés *éclisses* ‘tableta, tablilla’), *bridas* (procedente de España) y *orejetas* (vocablo que, de acuerdo con el ingeniero Santiago Méndez, proviene del alemán *die lahese*).³³

2a. Desde entonces, esta vía ha sido notablemente mejorada, construyéndose de nuevo con rieles ligados entre sí por **chapas de unión** atornilladas.³⁴

2b. Se ligarán entre sí los rieles por medio de **placas de unión** aseguradas con tornillos, y se fijarán á (sic.) los durmientes con clavos de hierro.³⁵

2c. Cada junta o extremo del riel será asegurado con un par de **planchuelas de unión**, con sus cuatro tornillos, rectas o de ángulo y de tamaño uniforme.³⁶

³³ En el Manuscrito del ingeniero Santiago Méndez, de 1879, se explica que este vocablo procede del compuesto alemán *die lasehe*. No obstante, su traducción actual no corresponde con la registrada en dicho documento: “el riel tenía que vencer aun otra objeción: la dificultad de unir convenientemente las extremidades. Se decía que no era posible unirlo por medio de chapas de unión u orejetas (en franc. *éclisses*, tablillas. - fish plates en inglés; se dice en alemán “*die lasehe*”, orejetas de zapato, que expresa bastante bien el objeto de estas fuerzas)”. Santiago Méndez y Méndez, Manuscrito (México: Edición del autor, 1879), 17.

³⁴ Generalidades sobre ferrocarriles de fuertes pendientes y sobre el sistema de vía angosta (México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1871), 10.

³⁵ E. Velasco, “Capítulo III. Ferrocarriles. Informe del jefe de la sección 3a”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 280.

³⁶ Camino de Fierro Nacional Mexicano, Reglamento para cabos de cuadri-Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

Cuadro 1.
Variación dialectal de los sinónimos de *planchuela* durante la década de 1880

Vocablo	Línea(s) férrea(s) en que se documenta
Chapas	Ferrocarril de Matamoros, Ferrocarril de Veracruz
Chapas de unión	Ferrocarril Nacional Mexicano (división Al Salto y Maravatío)
<i>Fish plates</i>	Ferrocarril Internacional Mexicano
Placas de unión	Ferrocarril Central (división Fresnillo a Santa Rosalía)
Planchas	Ferrocarril de Mérida a Peto, Ferrocarril Central (división San Luis Potosí a Tampico)
Planchas de unión	Ferrocarril de Hidalgo, Ferrocarril de San Marcos, Ferrocarril de Mérida a Calkiní, Ferrocarril Internacional, Ferrocarril Mexicano
Planchuela de unión	Ferrocarril de Mérida a Peto

Pero, es durante la década de 1880 que se documentan hasta siete sinónimos utilizados para designar esta misma pieza de

llas (México: Editorial Boulogny y Schmidt, 1892), 19.

hierro, los cuales se incluyen en el siguiente cuadro. Como se puede apreciar, los vocablos están repartidos a lo largo de todo el territorio nacional y sólo uno, *fish plates*, constituye un préstamo de otra lengua (en este caso, del inglés). Por su parte, el compuesto *planchas de unión*, identificado en España desde 1862,³⁷ es la forma más usada en la década, con registros de su empleo en ferrocarriles pertenecientes al centro, norte y sur del país. Incluso en una línea férrea es posible reconocer sinónimos que alternan entre sí; por ejemplo, *planchas* y *planchuela de unión*, ambas utilizadas en el Ferrocarril de Mérida a Peto en el transcurso de la década. Dichas formas competidoras desaparecieron de manera gradual en favor del vocablo *planchuela*, que se documentó por primera vez a mediados de la década de 1860 y que, a partir de la de 1880 (cuando se comienza a registrar paulatinamente en textos generales sobre ferrocarriles), constituirá la forma predominante en México.

Otros de los neologismos identificados son los compuestos aglutinados, que consisten en la completa fusión gráfica de los elementos que los integran (como en la palabra *telaraña*). En un inicio, muchas formas se encontraban enlazadas por un guion; no obstante, algunas lo perdieron conforme su uso era cada vez más recurrente. Por ejemplo, *guarda-camino* es un compuesto, creado en México hacia la década de 1850, que se utilizó para

³⁷ Rodríguez Ortiz, Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado], 267.

referir al empleado destinado a la vigilancia de una vía (3a). Sin embargo, a mediados de la década de 1860 surge también su forma aglutinada, *guardacamino* (3b), con la que alterna hasta la década de 1880. Además de los neologismos competidores, se presentan otros dos sinónimos: la forma *guarda camineros* (3c) y el compuesto *guarda-vía*, el cual se analiza a continuación.

3a El **guarda-camino** que, con algunos cuantos hombres, reponga las descomposturas de los puentes y algunas otras obras que amenazasen algun riesgo á los caminantes (sic.), debe estar pendiente en su puesto.³⁸

3b. Los **guardacaminos** no se separarán de sus tramos durante todo el día, ni permitirán que caminantes a pie o a caballo transiten por la vía.³⁹

3c. Una bodega de ladrillo para combustible y seis casitas para los **guarda camineros** fueron construidas en igual periodo para el cuidado de la vía.⁴⁰

Como se adelantó en el párrafo anterior, *guarda-vía* es la forma predominante durante el periodo de estudio. Proveniente de

³⁸ Empresa del Camino de Toluca a Morelia, Tercer informe de la junta directiva del camino de Toluca a Morelia (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852), 3.

³⁹ Ferrocarril Nacional de Tehuacán a La Esperanza, Reglamento para el servicio económico del Ferrocarril de Tehuacán a La Esperanza (México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1879), 9.

⁴⁰ I. Garfias, “Compañía Constructora Nacional Mexicana-Tramo de Matamoros a Monterrey. Inspección oficial”, en Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, ed. Secretaría de Fomento (México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887), 800.

España donde se creó, llegó al país como un compuesto separado por guion a inicios de la década de 1880 (4a) y desde sus primeros años alternó con las formas mencionadas; aunque es justamente, a mediados de la década de 1880, que aparece aglutinado, tal como se muestra en el ejemplo (4b). Cabe aclarar que la desaparición del signo (-) es relevante dado que evidencia la completa integración de ambas formas en una sola, así como el hecho de que los hablantes ya la conciben como si fuera una misma palabra. Es más, *guardavía* resulta el único compuesto registrado entre los años de 1900 a 1930, pues el resto (*guardacamino* y *guarda camineros*) deja de emplearse de manera paulatina a lo largo de las últimas dos décadas del siglo XIX.

4a. Se ha sostenido constantemente sobre la vía en explotación, además de los seis **guarda-vías** que incesantemente la recorren, una cuadrilla de 20 hombres con un jefe inteligente y práctico, que se ocupa en componer los desperfectos ocasionados por el tráfico, reponiendo los durmientes que se inutilizan.⁴¹

4b. Es también deber de los **guardavía**s apagar los fuegos que se originen por las chispas de las locomotoras en la vía y vigilar las propiedades de los demás.⁴²

Ahora bien, el uso excesivo del inglés durante los años de inicio de tendido y servicio ferroviarios, junto con otros

⁴¹ Casares, “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”, 657.

⁴² Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, Reglamento para el Departamento de transportes (México: Imprenta de Hull, 1903), 40.

fenómenos discriminatorios de los que eran objeto al interior de las compañías, generaron descontento entre los empleados mexicanos; a tal magnitud que se desencadenaron movimientos que coincidirían con la adquisición de las líneas férreas más importantes del país por parte del gobierno de Porfirio Díaz (esto imprimió a la lucha un sello nacionalista al convertirse el Estado, por primera vez, en dueño del 51% de las acciones de las empresas ya establecidas en el territorio). Tras la creación de Ferrocarriles Nacionales de México en 1908, empezó de manera definitiva la mexicanización de este medio de transporte, proceso que legitimó las demandas de sus trabajadores, quienes exigían la mayor contratación de personal nacional, así como la eliminación de todas las segregaciones que, hasta entonces, habían prevalecido en estas compañías.⁴³ Por supuesto, entre las peticiones se encontraba el empleo del español para los asuntos relacionados con la administración y funcionamiento de los ferrocarriles, antes llevados a cabo en inglés (tal como se explicó en el apartado previo).

Estos movimientos tuvieron un impacto directo en el vocabulario ferroviario del país, pues el número de trabajadores extranjeros comenzó a decaer en las siguientes décadas y, por tanto, también el uso de otras lenguas no mexicanas. Además, el constante crecimiento de la red ferroviaria se vio afectado por el estallido de la Revolución, aunado a que la lucha armada permitió

⁴³ Shabot Askenazi, “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”, 217.

al personal nacional asumir, por primera vez, puestos de control y otros cargos altos dentro de las compañías en las que antes habían tenido poca incidencia; esto debido a la salida paulatina de aquellos empleados no nacionales que todavía quedaban en México y que habían ocupado posiciones superiores en el escalafón. Aunque ese ambiente de inestabilidad política afectó la educación universitaria del país, a partir de 1917 sus alumnos de ingeniería lograron realizar sus prácticas profesionales en algunas de las empresas ferroviarias e integrarse a las tareas de restauración de maquinaria y vías que se llevaron a cabo, así como a la construcción de nuevas líneas y a la operación de trenes.⁴⁴ Desde entonces, la lengua oficial del ferrocarril en el país sería el español y sus actividades de servicio mantendrían el movimiento migratorio que había iniciado con el tendido mismo de sus vías; condición que incitó cambios frecuentes en los componentes de su vocabulario.

A pesar del empleo obligatorio del español en las décadas posteriores a la Revolución y, por tanto, del menor registro

⁴⁴ Esta situación no siempre fue así. Por ejemplo, durante el mandato de Benito Juárez se modificó la organización del antiguo Colegio de Minería, creado desde 1792, para establecer la Escuela Especial de Ingenieros, que después dio origen a la Escuela Nacional de Ingenieros (ENI). Además, se intentó vincular fuertemente esta profesión con el ferrocarril, por lo que se decretó, desde el 25 de marzo de 1867, que las compañías constructoras de líneas férreas estaban obligadas a recibir a los estudiantes de ingeniería civil, de puentes y caminos de la ENI para que realizaran sus prácticas. No obstante, la disposición encontró fuertes resistencias que dificultaron o imposibilitaron el aprendizaje de muchos mexicanos. Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, 31–32.

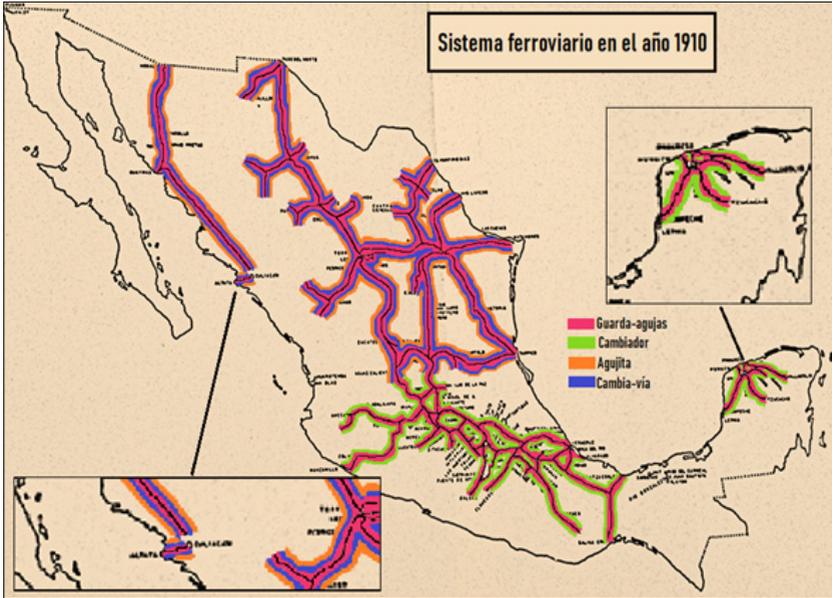
de préstamos léxicos en comparación con el periodo anterior, el vocabulario ferroviario siguió documentando fenómenos lingüísticos como la creación de neologismos y la variación dialectal. Por ejemplo, las formas *cambia-vía* y *agujita*, utilizadas para referir al empleado a cargo de accionar los cambios en la vía, se registran sólo en la zona norte del país. Ambas aparecen en nóminas de la década de 1910 a 1920,⁴⁵ momento para el que los contactos entre el español y otras lenguas extranjeras habían aminorado dentro de las compañías ferroviarias. Además, durante el periodo en que se documentan conviven también con otros sinónimos incluidos en textos generales sobre el ferrocarril. Así entonces, las cuatro formas léxicas alternantes reconocidas en la época son:

- a) Las formas *cambia-vía* y *agujita*, empleadas al norte de México.
- b) El vocablo derivado *cambiador* (del verbo *cambiar*, al que se agregó el sufijo -(a)dor para indicar el agente de la acción), registrado en las zonas del centro y del sur.
- c) El compuesto *guarda-agujas*, procedente de España, el cual se documenta en las tres regiones (norte, centro y sur del país).

La zona dialectal que abarca el empleo de cada una de las cuatro formas identificadas en el corpus se muestra en la siguiente imagen.

⁴⁵ CEDIF. Ferrocarriles Nacionales de México y anexos, división Torreón. Nómina del departamento de transportes, diciembre de 1925.

Imagen 4.
Distribución geográfica de las formas *cambia-vía*, *agujita*, *cambiador* y *guarda-agujas* en la década de 1910



Finalmente, un fenómeno que se documenta, en menor grado, desde los primeros años de tendido férreo es la especialización semántica. Esta se da porque, a través del tiempo, una misma palabra puede obtener más significados que alternan con el original: entre los factores que producen esto se encuentra su empleo en contextos distintos al primero en que se usó, lo que es posible explicar debido a la necesidad de nombrar nuevos referentes ante, por ejemplo, los avances científicos y tecnológicos, como la aparición del ferrocarril. Entonces, al requerir de vocablos que designen objetos, ideas o conceptos recientes, surgen tres opciones

(dos de las cuales han sido expuestas antes): 1) generar formas a partir de elementos existentes en la lengua (neologismos), 2) introducir vocablos procedentes de otra (préstamos) o 3) agregar el nuevo significado a una palabra vieja. En sí, la especialización semántica sucede cuando una forma adquiere un significado particular que sólo es aplicable dentro de un ámbito específico. En realidad, lo más frecuente es que posea un significado general en la lengua común y otro sentido especializado en un contexto restringido.⁴⁶

Sin embargo, las especializaciones semánticas resultan el fenómeno menos frecuente en el corpus, pues la mayoría de los vocablos del español general que se trasladaron al ámbito ferroviario adquirieron esos significados en España, sin registrar modificaciones semánticas en México. Es el caso, por ejemplo, del vocablo *carril*, el cual designó primero a la barra de hierro utilizada para soportar y guiar a los trenes (5a); no obstante, en el contexto ferroviario también se empleó como sinónimo de *vía* (5b), debido a que ésta se conforma de varios rieles. En México, el término *carril* llegó con ambos significados, por lo que no se puede hablar de cambios semánticos llevados a cabo en el país.

5a. Las juntas están aseguradas con eclisas ahuecadas que abrazan la cintura y cabeza inferior del **carril**, sugetas (sic.) por medio de tornillos y tuercas.⁴⁷

⁴⁶ Stephen Ullman, *Semántica. Introducción a la ciencia del significado* (México, DF: Aguilar, 1976), 182–83.

⁴⁷ Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico (México: Imprenta de Va Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 53-95

5b. El asiento del ferro-carril se ha formado con la mayor economía y para un **carril** solamente, con rieles de 25 kilogramos por metro de largo.⁴⁸

Otro ejemplo de especialización semántica resulta el uso de la forma plural *empalmes* a mediados de la década de 1860, momento en el que recibió un significado particular dentro del contexto ferroviario del país, ya que se comenzó a utilizar, como sinónimo de *planchuela*, para denominar a la pieza de hierro que une a un riel con otro (6a), la cual ha sido mencionada previamente. Pero esta acepción (únicamente adjudicada al plural de la forma) no se mantuvo en el corpus, pues el nominal *empalme* (tanto singular como plural) sólo continuó denotando, en el ámbito ferroviario, al punto en que convergen dos líneas de ferrocarril, como en:

6a. Los **empalmes** (*eclisses, fish-plates*), tal es el nombre que se da á (sic.) las placas que unen las extremidades de los rieles.⁴⁹

6b. Cuando una línea tenga que enlazarse con otra, los **empalmes** se harán únicamente en las estaciones designadas.⁵⁰

Woutes, 1851), 11–12.

⁴⁸ Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico, 11–12.

⁴⁹ Pedro Almazán, Tratado sobre caminos comunes ferrocarriles y canales. Construcción de puentes ordinarios, oblicuos de madera y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación (México: Imprenta Literani, 1865), 87.

⁵⁰ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles expedido por decreto el 10 de julio de 1883 (México: Imprenta de la Oficina Impresora de Estampillas, 1892), 31.

Otro caso es el de la palabra *garrote* (que inicialmente refería al palo grueso que puede emplearse a modo de un bastón), la cual adquirió en México una nueva acepción en el ámbito ferroviario al denominar al sistema que permite frenar el tren. Esta acepción, registrada desde 1860, se debe al hecho de que en el país se empezó a usar un palo que permitía hacer palanca para girar el disco del freno; motivo por el que su empleo frecuente entre los trabajadores del ferrocarril provocó que el vocablo *garrote* designara entonces a todo el mecanismo, como se evidencia en los ejemplos de (7a) y (7b). Dicho fenómeno semántico dio lugar también a una locución verbal, *dar garrote*, creada en México para denotar la acción de utilizar el garrote y accionar el freno, como en (7c).

7a. De algunos años á esta parte, se ha ido generalizando el empleo de unas locomotivas que los ingleses llaman tank-engines y que llevan consigo su provision de agua y combustible y el aparato que ayuda á contener su marcha (el freno ó **garrote**).⁵¹

7b. Tanto los Jefes de Estacion (sic.) como los conductores de trenes cuidarán de que el último carro de todo tren tenga buen **garrote** antes de partir.⁵²

7c. Las locomotivas mas (sic.) comunmente (sic.) utilizadas llevan tras de sí, en otro vehículo llamado tender, su provisión

⁵¹ Santiago Méndez Echazarreta, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* (México, 1864), 194.

⁵² *Ferrocarril Mexicano, Recopilación de órdenes y circulares emitidas en diversas fechas y relativas al servicio de este Ferrocarril* (México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879), 19.

de agua y combustible, y el aparato para **dar garrote** y contener su marcha.⁵³

Conclusiones

El análisis de los distintos términos permitió identificar características particulares en el vocabulario ferroviario de México, debido a que las condiciones de construcción y servicio de los ferrocarriles en el territorio fueron únicas si se las compara con otras regiones. El hecho de que las empresas a cargo eran, en su mayoría, extranjeras se reflejó en la incorporación de préstamos léxicos, ya que la influencia de los Estados Unidos en el tendido y la operación de los ferrocarriles del país tuvo un fuerte impacto sobre su vocabulario, lo que explica que gran parte de los términos foráneos procedan del inglés. Mediante el recorrido en el tiempo llevado a cabo antes, también se pudo apreciar la incidencia de fenómenos históricos sobre la lengua al documentar préstamos del francés ligados a la Intervención francesa. Además, es llamativo haber encontrado vocablos del náhuatl, pues éstos están ligados a los trabajadores, a su origen y a la vitalidad de su lengua. No obstante, tanto la naturaleza multilingüe de México como el contacto lingüístico que propició el tendido de sus vías generaron, incluso, el surgimiento de variaciones dialectales. Si se observa todo esto de manera general, es posible distinguir en el vocabulario ferroviario de México, palabras que no pertenecen a ningún otro vocabulario de su tipo.

⁵³ Méndez Echazarreta, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*, 194.

La perspectiva diacrónica de la investigación permitió comparar, además, las décadas de mayor afluencia de trabajadores extranjeros con las posteriores a la Revolución; momento para el que estos empleados se habían visto forzados a abandonar el país. Los datos muestran más variación dialectal durante la década de 1880, cuando inician las labores de construcción de las grandes líneas del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Nacional que cruzaban desde la capital hasta la frontera norte, las cuales importaron mano de obra procedente de regiones y países muy diferentes. Es el caso, por ejemplo, de los sinónimos de *planchuela*, ya que hacia esta época se documentan hasta siete formas para denominar a la misma pieza de hierro. Pero, incluso para la década de 1920, se registran variaciones con formas del español, como lo son *agujita* y *cambia-vía* empleadas sólo en el norte, lo que posibilita aventurar la existencia de este fenómeno lingüístico en décadas posteriores.

Una vez que han sido evidenciadas estas diferencias entre el vocabulario ferroviario de México y otros léxicos técnico-especializados, resulta de vital importancia continuar con la recuperación de la información lingüística contenida en los escritos que aún se conservan en los archivos del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y que no forman parte de la investigación. Primero, debido a que el estado actual de algunos de los textos apremia su rescate antes de la pérdida definitiva de los datos que incluyen. En segundo lugar, porque el recuperarlos permite también la reconstrucción tanto histórica como lingüística

de los demás periodos de funcionamiento de los ferrocarriles, los cuales presentan sus propios fenómenos particulares. Dada la relevancia de este medio de transporte en el país, su estudio posibilita rescatar una parte de la memoria colectiva de México.

Referencias

Archivo

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)

Bibliografía

- Almazán, Pedro. *Tratado sobre caminos comunes ferrocarriles y canales. Construcción de puentes ordinarios, oblicuos de madera y suspendidos; teoría del vapor y su aplicación a las locomotrices y navegación*. México: Imprenta Literani, 1865.
- Alvar Ezquera, Manuel. *La formación de palabras en español*. México, DF: Arco, 1995.
- Bonilla Galindo, María Isabel. “Los ferrocarriles en México: un recuento de su desarrollo”. *Glifos*, núm. 26 (2021): 10–15.
- Camino de Fierro Nacional Mexicano. *Reglamento para cabos de cuadrillas*. México: Editorial Bouligny y Schmidt, 1892.
- . *Reglamento para gobierno de los empleados*. México: Crawford Press, 1892.
- Carregha Lamadrid, Luz, y Begoña Garay López. *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 1999.

- Casares, David. “Informe relativo á las operaciones del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, en el segundo semestre de 1884”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento, 882–86. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Chapman, John Greshman. *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*. México, DF: Secretaría de Educación Pública, 1975.
- Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. *Reglamento para el Departamento de Transportes*. México: Imprenta Lacaud, 1908.
- Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano. *Reglamento para el Departamento de transportes*. México: Imprenta de Hull, 1903.
- Cuadrado, Luis Alberto Hernando. “Sobre la formación de palabras en español”. En *Lengua y cultura en la enseñanza del español a extranjeros: actas del VII Congreso de ASELE*, 257–64. España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 1998.
- Dirección General de Estadística. *Censo General de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895*. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1899.
- Empresa del Camino de Toluca a Morelia. *Tercer informe de la junta directiva del camino de Toluca a Morelia*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852.
- Ferrocarril Mexicano. *Recopilación de órdenes y circulares emitidas en diversas fechas y relativas al servicio de este Ferrocarril*. México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879.

- Ferrocarril Nacional de Tehuacán a La Esperanza. *Reglamento para el servicio económico del Ferrocarril de Tehuacán a La Esperanza*. México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1879.
- Ferrocarriles Nacionales de México. *Cédula de sueldos y reglamento para los conductores y empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: The American Book and Printing Co., 1909.
- Garfias, I. “Compañía Constructora Nacional Mexicana-Tramo de Matamoros a Monterrey. Inspección oficial”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Generalidades sobre ferrocarriles de fuertes pendientes y sobre el sistema de vía angosta*. México: Imprenta de Ignacio Escalante, 1871.
- Gómez Capuz, Juan. “El tratamiento del préstamo lingüístico y el calco en los libros de texto de bachillerato y en las obras divulgativas”. *Tonos. Revista Electrónica de Estudios Filológicos*, núm. 17 (2009). <https://www.um.es/tonosdigital/znum17/secciones/tritonos-1-librosdetexto.htm>.
- Guajardo Soto, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México, DF: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- Guerrero Ramos, Gloria. “El préstamo lingüístico, uno de los principales procedimientos de creación neológica”. *Quaderns de Filologia. Estudis lingüístics* 28 (2013): 115–30.
- Lara, Luis Fernando. *Curso de Lexicología*. México, DF: El Colegio de México, 2006.

- Lastra, Yolanda. *Sociolingüística para hispanoamericanos*. México, DF: El Colegio de México, 1992.
- Méndez Echazarreta, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de hierro*. México, 1864.
- Méndez y Méndez, Santiago. *Manuscrito*. México: Edición del autor, 1879.
- Nieves Medina, Alfredo. “Los ferrocarriles en Sonora”. *Mirada Ferroviaria*, núm. 7 (2009): 20–29.
- Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica, vol. I. La luz de la locomotora*. México: Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- Proyecto de un ferro carril de Veracruz a Mejico*. México: Imprenta de Va Woutes, 1851.
- “Redacción”. *El Ferrocarrilero*, el 30 de mayo de 1904.
- Rodríguez Ortiz, Francisco. *Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española [Tesis de Doctorado]*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1996.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles expedido por decreto el 10 de julio de 1883*. México: Imprenta de la Oficina Impresora de Estampillas, 1892.
- Secretaría de Fomento. “Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Shabot Askenazi, Esther. “La Gran Liga de Empleados de Ferrocarril y la huelga de 1908”. *Estudios Políticos*, núm. 18–19 (1979): 205–43.

- Ullman, Stephen. *Semántica. Introducción a la ciencia del significado*. México, DF: Aguilar, 1976.
- Velasco, E. “Capítulo III. Ferrocarriles. Informe del jefe de la sección 3ª”. En *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco*, editado por Secretaría de Fomento. México: Oficina Tipológica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Zimmermann, Klaus. “Disglosia y otros usos diferenciados de lenguas y variedades en el México del siglo XX: entre el desplazamiento y la revitalización de las lenguas indomexicanas”. En *Historia sociolingüística de México, vol II*, editado por Rebeca Barriga Villanueva y Pedro Martín Butragueño, 881–955. México, DF: El Colegio de México, 2010.

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

*Marquesinas ferroviarias. Tipología arquitectónica
de las antiguas estaciones de pasajeros en
Nuevo León*

**Railways Portals. Architectural typology of the
old passenger stations in Nuevo León**

Óscar Abraham Rodríguez Castillo

orcid.org/0000-0003-3040-7840

Universidad Autónoma de Zacatecas
Zacatecas, México

José Eugenio Lazo Freymann

orcid.org/0000-0003-2199-8044

Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, México

Recibido: 14 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Rodríguez Castillo, Óscar Abraham / Lazo Freyman, José Eugenio. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

Email: orodriguez.cien@gmail.com jelazof@gmail.com

Marquesinas ferroviarias. Tipología arquitectónica de las antiguas estaciones de pasajeros en Nuevo León

Railways Portals. Architectural typology of the old passenger stations in Nuevo León

Oscar Abraham Rodríguez Castillo
Universidad Autónoma de Zacatecas
Zacatecas, México
orcid.org/0000-0003-3040-7840

José Eugenio Lazo Freymann
Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, México
orcid.org/0000-0003-2199-8044

Recibido: 14 de noviembre de 2023

Aceptado: 15 de enero de 2024

Resumen: En este trabajo se propone una tipología de las estaciones ferroviarias de pasajeros de Nuevo León, las cuales quedaron en desuso tras la extinción de Ferrocarriles Nacionales de México, y la concesión de las vías férreas a la iniciativa privada. Para ello, se lleva a cabo una revisión de las particularidades arquitectónicas, el contexto histórico en que se construyeron, así como el valor patrimonial que le es conferido en la actualidad. Cabe mencionar

Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

96

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

que la tipología es producto de una investigación documental, pero sobre todo de campo, la cual dio inicio hace más de cinco años. En este sentido, el texto viene acompañado de fotografías tomadas por los autores. El objetivo de la investigación es visibilizar el potencial de las estaciones ferroviarias para formar parte del patrimonio cultural del estado, especialmente para las comunidades cercanas a estas. No hay que olvidar que las estaciones fueron puntos neurálgicos de la actividad económica y social de los pueblos. En este sentido, ocupan un lugar especial en la memoria colectiva de las comunidades.

Palabras clave: Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarriles, México, Patrimonio, Estaciones ferroviarias

Abstract: This work proposes a typology of the passenger railway stations of Nuevo León, which fell into disuse after the extinction of Ferrocarriles Nacionales de México, and the concession of the railway tracks to private initiative. To accomplish this, we conducted a review of the architectural particularities, the historical context in which they were built, as well as the heritage value that is conferred on them today. It is worth mentioning that the typology is the product of documentary research, but mainly field research began more than five years ago. In this sense, the text is accompanied by photographs taken by the authors. The objective of the research is to make visible the potential of railway stations to form part of the state's cultural heritage, especially for the communities near them. We must not forget that the stations were nerve centers of the economic and social activity of the towns. In this sense, they occupy a special place in the collective memory of the communities.

Keywords: Ferrocarriles Nacionales de Mexico, Railways, Mexico, Heritage, Railway stations

Introducción

El presente trabajo tiene por objetivo presentar una tipología arquitectónica de las estaciones de pasajeros que hay en Nuevo León (México), considerando variables como los elementos constructivos, contexto histórico y su valor como patrimonio cultural material e inmaterial. Dicha tipología se basa principalmente en el trabajo de campo, es decir, en el registro fotográfico de las estaciones, así como información general de las mismas. Para ello, dividimos el texto en dos apartados. En el primero, recuperamos la tipología de elaborada por Lucina Rangel y Juana María Rangel,¹ que agruparon las estaciones en cuatro categorías a decir: principales, provisionales, tipo y bandera. Con base en lo apuntado por las autoras, identificamos las estaciones en Nuevo León que entran en dichas categorías. Posteriormente presentamos una propuesta tipológica de las estaciones de Nuevo León con tres categorías: Estaciones Históricas, Estaciones Contemporáneas y Las Estaciones.

La primera conformada con aquellas estaciones construidas previo a la fusión de las dos grandes compañías ferroviarias El Central y El Nacional; que se prolonga hasta la nacionalización

¹ Lucina Rangel Vargas y Juana María Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, ed. Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas (México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 55–116.

de los Ferrocarriles Nacionales durante el periodo presidencial del general Lázaro Cárdenas (1934-1940); la segunda, abarca el periodo comprendido entre 1940 y la privatización del sistema ferroviario a través de la figura de concesiones. En esta etapa se observa la introducción de nuevos materiales y la tendencia a la uniformidad de los edificios; la tercera es de carácter transversal y la utilizamos para resaltar las singularidades de las cuatro estaciones incluidas en esa categoría. En este sentido, la variable a considerar no es la temporalidad sino los elementos arquitectónicos que las hacen únicas en el contexto local o incluso nacional.

1. Tipología histórica de las estaciones

Las estaciones forman parte de la infraestructura ferroviaria, cuya importancia no es mayor ni menor al resto de los activos materiales y los miles de ferrocarrileros que hacen posible el funcionamiento adecuado de este medio de transporte; no obstante, son las más visibles dado que una de sus principales funciones es regular la afluencia de carga y pasajeros.

Gracias a ello, el diseño arquitectónico de las estaciones, además de orientarse a la funcionalidad, es decir, a una distribución racional de los espacios, adquirieron una carga simbólica siendo la carta de presentación de las compañías ferroviarias. En este sentido, las dimensiones y los detalles ornamentales se asociaron a la solidez empresarial, pero también a la pujanza de las ciudades que formaban parte del itinerario. No es casual el esmero que las

compañías pusieron en las estaciones terminales, regularmente instaladas en las capitales de los estados, en contraste con las ubicadas en poblaciones no estratégicas o de baja demografía, donde el diseño arquitectónico fue generalmente modesto y hasta cierto punto genérico.

Imagen 1.
Estación Villaldama



Asimismo, las estaciones estaban equipadas para abastecer a los trenes de carbón y agua, brindar un mantenimiento básico y proporcionar las instrucciones de ruta para el resto del trayecto. Para ello, el interior del edificio se dividía en diferentes secciones que albergaban al personal operativo como telegrafistas, jefe de estación, ayudantes, entre otros. Bodegas de carga, cuarto de

herramientas, viviendas de los trabajadores, vías secundarias, etc. completaban el complejo ferroviario, cuyo tamaño variaba según el tráfico de trenes en la región.

En México, la construcción y administración de las líneas de ferrocarril estuvo, hasta antes de la nacionalización, a cargo de compañías extranjeras, esto es británicas y estadounidenses principalmente. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, las segundas solicitaron la autorización del gobierno federal para construir caminos de hierro que unieran la capital del país con la frontera norte y, de esa forma, enlazarlas con las propias. Las compañías ferrocarriles estadounidenses Central y Nacional fueron las responsables de unir la capital del país con la frontera norte. La primera estuvo a cargo de la construcción y administración de la vía México-Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), y la segunda de la vía México-Nuevo Laredo. Ambas tenían experiencia probada y trajeron consigo el equipo, el personal y las técnicas constructivas, así como los estilos arquitectónicos de las estaciones. La vía troncal de El Ferrocarril Central entró en operaciones en 1882, en donde en cuatro años construyeron casi dos mil kilómetros de vía. Al Ferrocarril Nacional le tomó seis años la construcción de 1352 kilómetros de vía, quedando concluidos los trabajos en 1888. Pero la celeridad en la construcción del tendido férreo no fue la misma respecto a las estaciones. De acuerdo con una reseña elaborada por Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1902, citada por Ortiz Hernán², las estaciones y paraderos en la

² Sergio Ortiz Hernán, “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, ed. Teresa Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

línea México-Laredo, “nada tienen de notable”. La prioridad era la vía, pues entre más tardaran en abrir el servicio de trenes, más tiempo les tomaría recuperar la inversión.

Pero aquí nos hacemos los primeros cuestionamientos: ¿había una norma oficial para ese tipo de edificios? ¿Cuál fue el marco arquitectónico de referencia para la construcción de estaciones? Una manera sencilla de responder a estas interrogantes es: sí, en términos generales, pero no en lo particular. Ciertamente una respuesta como la anterior no deja satisfecho a nadie, por lo que es necesario ahondar en el tema. Veamos.

De acuerdo al reglamento ferroviario de 1883, las compañías constructoras estaban obligadas a “establecer en ellas [las estaciones] un local convenientemente resguardado en el que pueda el público en general sin incomodidad ni inconveniente, esperar la salida o llegada del tren”.³ Aunado a lo anterior, en la fachada principal debía colocarse un letrero con el nombre de la estación y de la localidad, así como un reloj en sincronía con el movimiento de los trenes. Además, antes de construir cualquier edificio para el servicio de pasajeros, las compañías estaban

Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas (México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional de Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010), 17–54.

³ Ortiz Hernán, Sergio, “De estaciones, trenes y paisajes”, en *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artísticos*, de Márquez Martínez, Teresa, Rangel Vargas, Lucina (México: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Conaculta, 2010), 39.

obligadas a presentar el proyecto a la Secretaría de Fomento para su autorización. Como advierte Ortiz, quedaba implícito en el reglamento que una estación, además de ser el lugar donde el tren detenía su marcha, constaba de un edificio cuyas dimensiones podían variar según la localidad. No obstante, el mismo reglamento hacía mención de “paraderos”, aunque sin dar mayor información al respecto. Esto lleva a inferir que las especificaciones señaladas arriba aplicaban principalmente para las estaciones terminales o las intermedias de importancia relativa, mientras aquellos puntos marcados en el itinerario donde el servicio de carga y/o pasaje tenían poca o nula demanda, lo estipulado en el reglamento era pasado por alto. Cabe señalar que la tecnología de la época aplicada al transporte ferroviario exigía grandes cantidades de provisiones para su operación. Junto a las locomotoras de vapor era enganchado un *tender*, vagón tipo góndola con las reservas de combustible, aceite y agua necesarios para recorrer una distancia determinada, el cual era reabastecido en cada estación o paradero. Por consiguiente, el tren no solamente detenía su paso para subir o bajar pasaje o mercancías, sino también por cuestiones meramente operativas.

Ahora bien, tal vez parezca una obviedad la relación estación-edificio; sin embargo, ya en el siglo XX, bajo la administración de la paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), el reglamento ferroviario de 1944 define a la estación como “un lugar designado en el Horario con determinado

nombre”. Así, FNM tomó distancia con el reglamento anterior, rompiendo la relación estación-edificio. Entonces, con base en lo dicho hasta aquí, respondemos la primera interrogante de manera afirmativa, aunque la normativa aplicaba preferentemente para la estaciones terminales e intermedias. En ambos casos, la suntuosidad de la estación era proporcional a la dinámica comercial de la localidad donde se ubicaba.

Respecto a la segunda interrogante, el estilo arquitectónico de las estaciones no fue uniforme, sino variopinto según los marcos de referencia de los propietarios de las líneas ferroviarias. Como señalamos antes, las compañías extranjeras tenían una experiencia previa construyendo caminos de hierro en sus países de origen, en este sentido, el diseño de las estaciones se basó en dicha experiencia. Para cuando se construyó la primera línea de ferrocarril en México, había transcurrido prácticamente medio siglo de la inauguración de la primera línea férrea en Gran Bretaña. A lo largo de esos años surgieron principios básicos sobre un diseño funcional de estación, más allá de los criterios estéticos en fachadas e interiores.

Lora Ann Cunningham recupera la tipología realizada por el arquitecto francés Cesar Daly en 1846, quien clasificó las estaciones con base en su diseño arquitectónico, identificando cinco tipos diferentes. Comienza señalando la estación tipo “T”, donde el edificio es representado por la parte superior de la letra y las vías por la parte más alargada, cubiertas por un cobertizo, algo

típico de las estaciones europeas. Esta tipología tenía una variante parecida a una doble “TT”, cuyo objetivo era separar los accesos a los andenes de salida y llegada de los trenes. La segunda es quizá la más común en edificios terminales, con dos cuerpos paralelos, ambos con acceso al andén central y un par de vías para arribos y salidas con su respectivo cobertizo. El tercer tipo tenía forma de L, siendo la estación de Berlín (1838) su referente. Integrada por dos vías paralelas bajo un cobertizo para salidas y entradas, donde la primera giraba a la izquierda (dando la forma de L) hacia uno de los edificios de la estación, mientras que la otra hacía lo propio, pero en línea recta. La cuarta fue la más recurrida en estaciones secundarias, ubicadas en ciudades con baja actividad comercial o zonas rurales. La estación constaba de un edificio y andén lateral para salidas y llegadas. Finalmente, el quinto tipo de estación, parecido al anterior, consistió en un solo edificio, aunque de mayores dimensiones, cuyos extremos daban acceso a los andenes.⁴

Como antecedentes en México, el ingeniero mexicano Santiago Méndez publicó en 1864, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* en el que aborda prácticamente todo lo relacionado con las vías férreas, desde las obras de construcción hasta el tipo de locomotoras más adecuadas a la geografía de nuestro país. Respecto a las estaciones terminales, Méndez señaló diez criterios⁵ básicos que debían cubrir:

⁴ Lora Ann Cunningham, “A Forgotten Typology: The Rediscovery of the Train Stations on the Oldest Railroad in the Country”, 2011, 20–23.

⁵ Santiago Méndez, *Nociones prácticas sobre caminos de fierro* (México: Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

Marquesinas ferroviarias

1. Un vestíbulo o pórtico cerrado [...] que forma la fachada del frente.
2. Las oficinas para la distribución de las boletas de pasaje, inscripción del equipaje...
3. Salas para depositar el equipaje y los efectos que salen y para repartir los que llegan.
4. Una oficina en donde se reclaman los objetos perdidos, y una sala para depositarlos.
5. Un local para el telégrafo.
6. Otro para el despacho del correo, sillas de postas, diligencias.
7. Una o más salas de espera...
8. Un local para los enseres del alumbrado.
9. Meaderos y comunes.
10. Un local para el despacho del jefe de la estación y otra para los empleados, sobrestantes y peones de servicio.

Siguiendo a Lucina Rangel y Juana María Rangel⁶, el periodo previo a la nacionalización de los ferrocarriles, esto es entre 1867 y 1940, se caracterizó por la diversidad de estilos arquitectónicos en las estaciones principales, más no así en las intermedias o paraderos. Las autoras proponen una tipología integrada por

Agustín Masse Editor, 1864), 160–61.

⁶ Rangel Vargas y Rangel Vargas, “Estaciones ferroviarias de México”, 58–60.

estaciones provisionales, estaciones urbanas (principales), estaciones tipo y estaciones bandera. Las características de estas fueron las siguientes:

Estación provisional, que eran construcciones de madera, a decir por las autoras, similar a la vivienda rural austera y con techo de dos aguas, aunque acondicionada con los elementos propios de una estación como el mirador, telégrafo, sala de espera, taquilla. Como señalamos con anterioridad, la prioridad era poner en funcionamiento las líneas, por consiguiente, las compañías levantaron tales edificaciones que luego, en su mayoría, fueron reemplazadas por otras construidas con materiales duraderos.

Estación urbana: ubicadas en las ciudades principales de México, siendo puntos neurálgicos de las relaciones comerciales y sociales. Estos edificios, además de las características propias de una estación, tenían un diseño exterior imponente, símbolo de la modernidad y el progreso. Dadas las particularidades estéticas de estas estaciones una parte importante de ellas han sobrevivido al inexorable paso del tiempo y políticas urbanas.

Estación tipo: estas fueron las más común en las estaciones intermedias, edificios generalmente de una planta carente de elementos ornamentales, salvo algunas mínimas en puertas y ventanas, techo de dos aguas de madera o zinc, y un cobertizo lateral para proteger a los pasajeros de las inclemencias del tiempo mientras esperaban el arribo del tren. Algunas contaban con una segunda planta en el cuerpo central del edificio, el cual era acondicionado como vivienda para el jefe de estación.

Estación bandera: carecían de edificio, únicamente constaban de una señal fijada al suelo con el nombre de la estación. En algunos casos, había un escape destinado al encuentro de trenes. Las locomotoras detenían su marcha en caso de tener orden de hacerlo o si había personas que quisieran abordar, las cuales esperaban junto a simples cobertizos improvisados, que desconocemos si fueron levantados por la institución ferroviaria o por los habitantes de dicho espacio.

Pero, ¿esta tipología es aplicable al contexto nuevoleonés? Definitivamente sí. Pero antes de ampliar la respuesta, primero un poco de historia. Como adelantamos, la Cía. El Ferrocarril Nacional obtuvo la concesión del gobierno federal para enlazar la capital del país con la frontera norte, específicamente con Nuevo Laredo (1882-1888). El itinerario de El Nacional fue el primero en incluir a Nuevo León. Proveniente de Saltillo, Coahuila, el trazo de la vía enfiló hacia Monterrey enlazando a su paso los actuales municipios de García y Santa Catarina. Posteriormente siguió rumbo al norte a través de los municipios de San Nicolás, Gral. Escobedo, Salinas Victoria, Villaldama y Lampazos de Naranjo, para finalmente internarse en jurisdicción del vecino estado de Tamaulipas.

El itinerario estableció 32 estaciones en Nuevo León, trece de las cuales eran de bandera. De acuerdo con la publicación *De México a Chicago y Nueva York: Guía del Viajero*⁷, además

⁷ Adalberto de Cardona, *De México a Chicago. Guía para el viajero en la Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

de Monterrey, otros puntos relevantes del trayecto fueron Villaldama, Guadalupe y Lampazos, donde las principales actividades económicas eran la agricultura, la ganadería y la minería.

Al Ferrocarril Nacional le siguió la Compañía del Ferrocarril Al Golfo, construido en pleno auge industrial de Monterrey, entre 1888 y 1891, enlazando la capital regiomontana con el puerto de Tampico. El trazado de esta vía incluyó catorce estaciones en territorio nuevoleonés, partiendo de la emblemática estación Del Golfo hacia el este por los municipios de Guadalupe, Cadereyta, para luego hacer un arco hacia el sureste por los municipios de Montemorelos y Linares. Partiendo de Monterrey, también contó con un ramal hacia el norponiente, cuya terminal fue la estación Treviño en territorio coahuilense, donde hacía conexión con la zona carbonífera de ese estado, por medio de la Cía. Ferrocarril Internacional, indispensable para satisfacer la demanda industrial de combustible. En 1901, esta línea fue absorbida por el Ferrocarril Central.

El Ferrocarril Internacional obtuvo en 1894 autorización del gobierno federal para construir un ramal hacia Monterrey. Con ello, la compañía buscó prescindir de intermediarios, transportando ella misma los minerales del norte de Coahuila hasta las puertas de las industrias regiomontanas. Para no

que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte (Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co., 1892).

discurrir de manera paralela con el Ferrocarril al Golfo, se internó a Nuevo León por el cañón de El Delgado para luego seguir por el valle de las Salinas (en su momento un fértil espacio dedicado principalmente a la caña de azúcar), cruzando por los municipios de García, Mina, Hidalgo, Abasolo, El Carmen y Gral. Escobedo hasta llegar a Monterrey. Esta línea quedó concluida en 1898 y en su itinerario incluyó apenas ocho estaciones. Años más tarde el Ferrocarril Internacional y el Nacional se fusionaron, es por ello que la estación principal de ambas compañías en Monterrey llevó el nombre de Unión.

Por su parte, el ramal Monterrey-Matamoros fue el último en terminarse pese a que comenzó a construirse en 1880. Ante el incumplimiento de la compañía que obtuvo la concesión del proyecto, el Ferrocarril Nacional adquirió los derechos de esa vía que entró en operaciones en 1905. El trazo de la vía se tendió rumbo al este de la ciudad de Monterrey, pasando por los municipios de San Nicolás de los Garza, Apodaca y Pesquería, luego se desvía ligeramente al sureste alcanzando el municipio de Los Ramones para luego enflar al noreste rumbo a Matamoros no sin antes enlazar los municipios de los Herreras y Los Aldamas.

Esta apretada síntesis de las vías férreas que a finales del siglo XIX colocaron a Monterrey como una de las ciudades mejor comunicadas en el país, da una idea de la fuerte herencia ferrocarrilera no solo en la capital del estado sino en los diferentes

municipios conectados por este medio de transporte. Asimismo, evidencia el importante número de estaciones en la entidad, y con ello la variedad de estilos arquitectónicos. Efectivamente, en Nuevo León encontramos ejemplos de las cuatro variantes según la tipología realizada por las autoras mencionadas líneas arriba. A continuación presentamos ejemplos de cada una.

Los vestigios de estaciones provisionales son, por su misma condición temporal, muy pocos. Ya sea que las mismas compañías las derribaran una vez levantado otro edificio en su lugar, fueran arrasadas durante la vorágine revolucionaria, o simplemente sus materiales se reutilizaran una vez finalizada su vida útil. Afortunadamente, Nuevo León cuenta con una de ese tipo, la estación Hidalgo, ubicada en el municipio de igual nombre. La estación Hidalgo se ubica en la actual Línea M (Gómez Palacio/Torreón-Tampico/Altamira), concesionada al Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX). La Línea M integró el ramal a Monterrey construido por el Ferrocarril Internacional con la vía del Ferrocarril al Golfo. Esto fue posible gracias a la fusión de las principales compañías ferroviarias, bajo la rectoría de un organismo federal descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México (1908), haciendo innecesaria la duplicidad de vías.

El edificio de la estación Hidalgo es de una planta con forma rectangular, construida con madera, con techo de dos aguas de lámina galvanizada. Sobresaliendo de cuerpo central del edificio se ubica el mirador, con ventas tipo *bay windows* y en la

parte superior de la misma el letrero con el nombre de la estación, destino, kilómetro en que se ubica y la altura respecto al nivel del mar. El mirador estaba reservado para el telegrafista y su ayudante, Asimismo, contaba con una palanca para manipular el sistema de señales según las instrucciones del despachador. Salvo los marcos y rejas de forja en ventanas y puertas, el edificio no cuenta con más elementos ornamentales. El edificio contaba con una bodega, andén lateral (sin cobertizo) y escape. Completan el conjunto ferroviario el tanque de agua que descansa sobre una base de piedra, así como vagones-vivienda para los trabajadores de vía.

Imagen 2.
Estación Hidalgo



¿Por qué si era temporal no fue demolida por FNM? Seguramente por su ubicación. El ramal del Ferrocarril Internacional fue construido en el Valle de las Salinas, región semidesértica de baja demografía y de poca relevancia económica en comparación con otros espacios enlazados por el ferrocarril. La importancia de la vía radicó en la transportación de minerales hacia las fundiciones de Monterrey. Había pocas estaciones a su paso. Los trenes que recorrían el trayecto eran mixtos, es decir, de carga y pasajeros. Como no era una vía estratégica, probablemente FNM pasó por alto reemplazar la estación.

Otra razón que pudo jugar a favor de su conservación: la cementera Hidalgo. Ubicada a un costado de la estación cuya producción requería de mil carros anualmente. Aunado a lo anterior, en mayo de 1972 el gobierno federal publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, que seguramente abonó a la conservación de la estación considerando su valor histórico.

Las estaciones urbanas de Monterrey fueron dos: La estación Del Golfo, cuyo diseño arquitectónico fue elaborado por Isaac S. Tylor y la obra estuvo a cargo del ingeniero W. W. Price; y la Estación Unión de los Ferrocarriles Nacional e Internacional. De acuerdo con el periódico local *El Monterrey News*, la construcción de la estación comenzó en febrero de 1905 a cargo del ingeniero en jefe del sistema Merger (fusión de la compañía Nacional e Internacional) R. T. Mc. Donald, mismo que años antes había construido la estación Querétaro (1903-1904). Ambas estaciones tuvieron un

gran parecido. Contrario a lo ocurrido en la capital queretana, la estación Unión fue demolida en la década de los 60, al poco tiempo de entrar en operación una nueva estación ubicada al poniente del primer cuadro y con la infraestructura necesaria para satisfacer la demanda de una ciudad industrial como Monterrey.

Imagen 3. Estación Querétaro



Como mencionamos más atrás, la prensa local tuvo un trato diferenciado con las compañías ferroviarias del Ferrocarril al Golfo y del Ferrocarril Nacional a causa de la estación de pasajeros. Esto a partir de que la primera adquiriera tres manzanas sobre la calle de la Zona Norte donde construiría un edificio de piedra destinado al servicio de carga y pasajeros. El periódico *La Defensa del Pueblo* elogió la decisión del Ferrocarril al Golfo, y destacó que ésta no escatimaría en gastos. Remató la nota de la Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

siguiente manera: “Ojalá y la del Nacional imitara su ejemplo; pero, por desgracia debemos estar desengañados ya por lo que respecta a sus intenciones”. La crítica no era para menos, pues la línea Monterrey al Golfo tenía menos tiempo de haberse construido; no obstante, hay que considerar que dicha compañía tenía como punto terminal la capital nuevoleonense al norte, y Tampico en su extremo sur; en cambio, la Cía. del Ferrocarril Nacional unió la Ciudad de México con Nuevo Laredo, siendo Monterrey un punto intermedio en el itinerario.

Retomando la obra del ingeniero Santiago Méndez, las estaciones de pasajeros exigían para su operatividad un terreno amplio, complicando su construcción en el interior de las ciudades debido al costo de la tierra. Y así ocurrió para ambas estaciones, que estuvieron ubicadas sobre la calle de la Zona, límite norte del primer cuadro de Monterrey, donde dispusieron de un espacio vasto para construir la infraestructura complementaria para las operaciones ferroviarias.

¿Cuáles eran las dimensiones idóneas de una estación terminal considerando el edificio como tal, pero también el terreno para el resto de la infraestructura? Méndez sugirió tomar como referencia las estaciones europeas, entre ellas la de París, cuya extensión era de 50 mil metros cuadrados y la de mercancías de 260 mil. En el caso de La estación Del Golfo, la infraestructura llegó a tener una extensión de 150 mil metros cuadrados. Probablemente, la estación Unión tenía dimensiones similares, ya que los terrenos

de la estación abarcaban de la avenida Cuauhtémoc hasta Calzada Victoria, entre Miguel Nieto y Cuauhtémoc.⁸ En cuanto a las dimensiones del edificio, la estación del Golfo ocupó un espacio de más de 2 mil metros cuadrados, y 3 mil la estación Unión.

Por otro lado, siguiendo a Juan Antonio Casas, el lenguaje arquitectónico de la Estación del Golfo fue neorrománico, sin parangón en la ciudad en esa época. Incluso, Casas afirma que dicha estación fue la única diseñada por el arquitecto estadounidense Isaac S. Taylor, lo cual la vuelve todavía más especial. Con un cuerpo central de cinco pisos y de dos en los cuerpos laterales, la estación se construyó con ladrillo, algo poco usual en la región, pero común en Estados Unidos. Para las columnas y torreones centrales que custodian el cuerpo principal se utilizaron bloques de piedra de las canteras del Topo Chico.

El techo a cuatro aguas y soportes decorados de madera sosteniendo los aleros, así como las buhardillas le dan un toque singular. Es por ello que el edificio fue visto con beneplácito por los redactores de los periódicos locales, al mismo tiempo que arremetían contra la austera estación de madera de El Nacional. La crítica no paró hasta 1907, cuando finalmente se inaugura la estación Unión.

⁸ Oscar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann, “Los patrimonios negativos. La estación Del Golfo y las identidades cartográficas en el centro de Monterrey”, en *Monterrey: Patrimonio e Industria. Seis estudios históricos*, ed. Oscar Abraham Rodríguez Castillo (Ciudad de México: Fides, 2021), 101.

En la construcción de esta última se utilizaron materiales de la localidad como la piedra de Los Ramones y ladrillo de una fábrica de la localidad; el edificio era de dos plantas y, como elemento diferenciador del resto de las estaciones en México, contaría con un cobertizo para trenes de 152 metros de largo, con el ancho suficiente para cubrir cuatro vías. Al inaugurarse en mayo de 1907, la prensa local no escatimó en elogios:

En cuanto al edificio no es menos bello que su interior. Desde el andén, alto, espacioso y con vías para todos los trenes que en un mismo momento o a una misma hora puedan estar en la estación, hasta la fachada principal del mismo edificio, son hermosas todas sus partes. Es una estación, permítasenos la orgullosa frase, como para Monterrey.⁹

Respecto a los interiores, ambas estaciones se ajustaron a las recomendaciones del ingeniero Méndez, pues contaron con un vestíbulo cerrado, oficina de boletaje, sala de equipaje, sala de pasajeros, oficinas administrativas, etcétera.

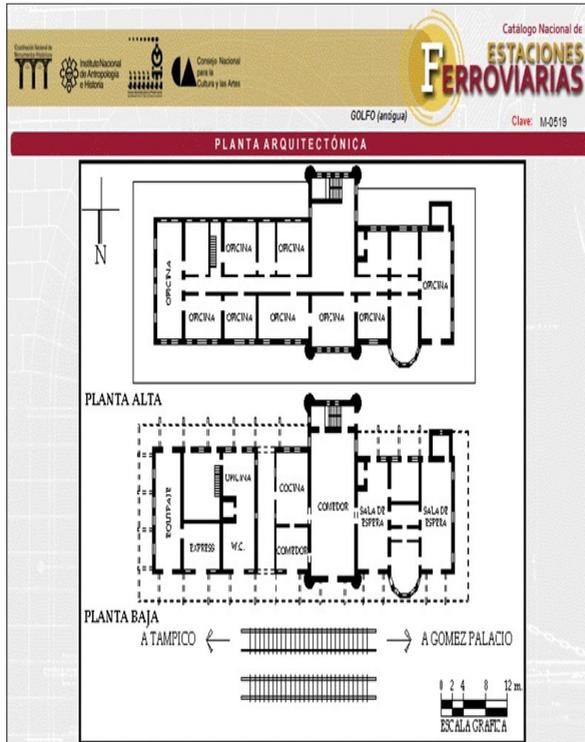
Los redactores de *El Renacimiento*, que por años criticaron a la Cía. del Ferrocarril Nacional, reseñaron sus impresiones sobre La Estación Unión: “Sus magníficas oficinas tan bien montadas como numerosas, la amplitud de todos los departamentos [...] hacen de nuestra Estación una de las mejores y más bien montadas con todas las exigencias del despacho en la actualidad”.¹⁰

⁹ “Las estaciones de las líneas nacionales”, *Semanario Renacimiento*, el 12 de mayo de 1907.

¹⁰ “Las estaciones de las líneas nacionales”.

Imagen 4.

Croquis de Estación Del Golfo



La tercera variante tipológica, estación tipo, fue la más común fuera de la ciudad de Monterrey. Como señalamos, la principal característica de esta era el edificio regularmente de un piso con el andén lateral al descubierto, construido con materiales durables regularmente de la misma región circundante. En las vías trazadas por Nuevo León se construyeron estaciones tipo tanto de un piso como de dos.

Imagen 5.
Estación Cadereyta



Sobre la vía al Golfo predominó la estación de un piso, con un diseño estandarizado, como se aprecia en el caso de las estaciones Cadereyta, Montemorelos y Linares. Dichas estaciones prácticamente son replica una de la otra. Para la construcción, se empleó una base de piedra laja, muros de piedra con aplanado de cal, excepto en las columnas donde se aprecian los bloques de piedra como elemento funcional, pero a la vez decorativo, ya que también se utiliza en jambas y dinteles de puertas y ventanas. Otros elementos que se observan son el techo de dos aguas, el frontón de forma irregular, combinando líneas rectas y curvas en

la parte central. Una ventana de ojo de buey en el aguilón del frontón completa los elementos ornamentales de estos edificios. De ahí se desprende un cobertizo lateral, que sirvió de abrigo a las y los usuarios del transporte ferroviario. En la parte central del cuerpo se puede observar el mirador y encima de éste un madero en horizontal con el nombre de la estación.

Imagen 6.
Estación Linares



La distribución del espacio interior se resolvió de una manera funcional; dividido en cuatro secciones, sala de espera, bodega de Express, oficina, y equipaje. A excepción de la sección de oficina, las otras tres tenían una puerta al frente y una posterior con acceso al andén. También hubo estaciones tipo con un piso extra en el cuerpo central del edificio, que era utilizado como vivienda del jefe de estación. La distribución del espacio fue similar, salvo que carecía de cobertizo lateral. Este tipo de estación se encuentra en

la vía a Matamoros, siendo las de Pesquería o Los Herreras un claro ejemplo de ello. En la estación Jarita, vía México-Laredo, aunque sin el aplanado de cal en los muros exteriores.

Imagen 7.
Estación Los Herreras



Finalmente, las estaciones bandera, ubicadas en los puntos del itinerario de baja demografía y poca o nula importancia en la explotación económica y que carecieron de edificio, identificándose por una estaca de fierro enterrada verticalmente en la tierra que sostenía en la parte superior un letrero con el nombre de la estación. En ellas, el tren detenía su marcha solamente en caso de pasaje o por indicaciones del despachador para introducirse al escape, cediendo el paso al tren que venía en sentido contrario. A decir por antiguos ferrocarrileros, el Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

reglamento estipulaba que las personas en una estación de este tipo, debían agitar una bandera verde al aproximarse el convoy; sin embargo, agrega, dicha cláusula del reglamento era muchas de las veces ignorada.¹¹

Imagen 8.
Estación Benítez



Cabe recordar que el número de estaciones incluidas en el itinerario respondía no solo a la necesidad de integrar el mercado nacional, sino a los continuos trabajos de conservación y mantenimiento de las vías. Para ello, siguiendo a Méndez,

¹¹ Óscar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann, *Oficio y memoria ferroviaria. Divisiones Monterrey y Golfo* (Benito Juárez: Editoria An·Alfa·Beta, 2019).

se conformaban cuadrillas de hasta 30 hombres, quienes tenían a su cargo entre seis leguas de vías férreas, aproximadamente 29 kilómetros. Los materiales y herramientas utilizados por las cuadrillas estaban almacenados en las estaciones o almacenes distribuidos estratégicamente a lo largo del tendido férreo. Considerando la baja demografía de la región norte del país, es posible afirmar que las estaciones bandera daban servicio principalmente a los trabajadores de vía que, por las exigencias propias de su labor, acampaban en un punto intermedio del tramo bajo su cuidado.

Recapitulando, las dimensiones y el diseño de las estaciones estuvo influenciada por los patrones resultantes de la experiencia acumulada desde los albores del siglo XIX hasta la llegada del ferrocarril a México. En general, los edificios tuvieron un diseño funcional con una distribución racional de los espacios, con base en las exigencias del servicio de carga y pasajeros. En los núcleos poblacionales más amplios las compañías ferroviarias, antes de la fusión de las compañías Central y Nacional, a la que se sumó el Estado mexicano, desembolsaron fuertes sumas de dinero para la construcción de edificios, además de funcionales al interior, estéticamente atractivos al exterior. En este sentido, las personas asociaban la bonanza de la ciudad con la estación y, por ende, con la compañía constructora.

No obstante, las estaciones intermedias si bien fueron más austeras, también sobresalieron en el paisaje arquitectónico donde fueron instaladas. Las hubo con edificios de un piso y de

dos, y en otros casos de ninguno. Paulatinamente las estaciones intermedias fueron el punto estratégico de los intercambios comerciales y culturales en su contexto geográfico inmediato.

Ciertamente, el papel de las estaciones ha ido cambiando con el transcurrir de las décadas. Los avances tecnológicos aplicados al transporte ferroviario y una mayor competencia del transporte automotor fueron desplazando la importancia de dichos inmuebles, que son parte de la historia del estado. La desaparición del servicio de pasajeros, aunado a la modernización de las locomotoras, que hoy en día recorren largos trayectos sin necesidad de reabastecer provisiones, vuelve aún más complejo el reciclaje de las estaciones intermedias. Algunas han sido acondicionadas como albergue de la seguridad privada a cargo de la vigilancia de los vagones, en otras por cuestiones de seguridad, tapiaron sus accesos o en el peor de los casos, simplemente fueron derruidas. El contraste es la nota dominante entre las estaciones del ferrocarril, aunque mayormente inclinado a las sombras.

Desafortunadamente, por encima del valor histórico-patrimonial están la indolencia, la especulación o los negocios, lo cual deriva en la paulatina e irremediable pérdida del patrimonio arquitectónico de la región. De ahí la importancia de visibilizar las estaciones que siguen en pie a pesar de la indiferencia de las instancias de gobierno de los tres niveles, y sobre todo del inexorable paso del tiempo.

Imagen 9.
Nueva Estación Monterrey



2. Hacia una tipología regional de las estaciones ferroviarias

En esta segunda parte, proponemos una tipología propia, basada en el universo de estaciones en territorio nuevoleonés. Con esto no queremos decir que la elaborada por Lucina Rangel y Juana María Rangel sea inaplicable al contexto regiomontano. Por el contrario, como presentamos en el apartado anterior, Nuevo León cuenta con ejemplos de cada uno de los tipos de estación identificados por las autoras. En este sentido, la tipología que enseguida presentamos no compite con la anterior, sino que la complementa, pues presta atención a variables como la temporalidad, los materiales constructivos y la singularidad de los diseños.

Comenzamos por clasificar las estaciones con base en una variable temporal: *estaciones históricas* y *estaciones contemporáneas*. En esta primera categorización dividimos las construidas durante el porfiriato hasta antes de la nacionalización de los ferrocarriles; mientras las construidas a partir de 1937 en adelante entran en la categoría de *contemporáneas*. Asimismo, agregamos una variable adicional: *Las Estaciones*, donde incluimos los edificios sin parangón, por lo menos en el contexto local.

Estaciones históricas

Aunque existe imprecisión o desconocimiento de las fechas de construcción, proponemos un par de subcategorías de los edificios de pasajeros, la cual responde a la lógica de las empresas propietarias. Así tenemos que a lo largo del tendido de hierro construido por el Ferrocarril Monterrey al Golfo (absorbido por el Ferrocarril Central en 1901) las estaciones intermedias de los municipios de Cadereyta, Montemorelos y Linares sean de un solo piso, y un estilo arquitectónico que son una calca una de otra, y que se encuentra en otros lugares de México, como en Iguala (Guerrero).

En cambio, en la vía a Matamoros, propiedad de El Nacional, los edificios son de un cuerpo central de dos pisos, mientras los cuerpos laterales son de uno. Hasta antes de 1908, las líneas ferroviarias eran administradas por distintas compañías. Por consiguiente, dichas compañías definieron el diseño arquitectónico. Por lo menos parcialmente se observa tal diferenciación en la línea Monterrey a Matamoros, donde El Nacional optó por un edificio

principal de andén lateral, con un segundo piso en la parte central, acondicionado como vivienda del jefe de estación; por su parte, en la vía al Golfo se optó por el diseño de una planta y cobertizo lateral. Ejemplo de lo anterior son las estaciones de Pesquería, y los Herreras en la vía a Matamoros que, de acuerdo al catálogo de estaciones ferroviarias, fueron construidas a principios del siglo XX, caso similar a la estación Cadereyta en la vía al Golfo.

Imagen 10.
Estación Pesquería



Así, las estaciones en la vía a Matamoros, por lo menos en el trazado por Nuevo León tuvieron un patrón homogéneo – edificio rectangular con una planta adicional en el cuerpo central y techo a dos aguas- y lo mismo ocurrió en la vía al Golfo – edificios de una planta, techo de dos aguas y cobertizo lateral. Considerando las características particulares de las estaciones

década compañía, nos referiremos a ellas en adelante como *patrón nacional* y *patrón central*.

Ahora bien, en la vía a Laredo convergen ambos patrones, lo cual en un primer momento pudiera parecer un contrasentido, pues dicha convergencia invalida la existencia de patrones arquitectónicos de compañías competidoras. No obstante, es importante recordar que los edificios de las estaciones fueron en un principio de madera, sustituyéndose paulatinamente por otros construidos por materiales más duraderos. Entonces, ¿qué motivó la utilización de estaciones con distinto estilo arquitectónico en una misma vía? La clave está en el año de construcción. A pesar de que las fechas pueden ser imprecisas, para la estación Jarita, primera en territorio nuevoleonés viniendo de la frontera, fue utilizado el *patrón nacional*. A reserva de corroborar la fecha exacta de su construcción, el edificio de Jarita fue levantado antes de 1908, es decir, previo a la fusión de las empresas Central y Nacional, en la que tuvo el Estado una participación mayoritaria de las acciones, que a partir de ese año fue renombrada como Ferrocarriles Nacionales.

Pero ¿cómo se justifica que la estación Villaldama en la misma vía a Laredo fuera levantada bajo el *patrón central*? La respuesta es que dicha construcción se edificó después de 1908, una vez que las empresas fueron fusionadas por el Estado. Siguiendo este razonamiento, podemos afirmar que Ferrocarriles Nacionales se decantó por el *patrón central*, como ocurrió en Villaldama y en la estación San Juan de la vía al Golfo, cuyo edificio se construyó en 1925.

Imagen 11. Estación San Juan



Respecto a los materiales utilizado para su construcción de las estaciones incluidas en esta categoría fueron los siguientes:

Estación	Vía	Muros	Puertas y ventanas	Techo
Cadereyta	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina
Linares	Golfo	Adobe y concreto	Madera y fierro	Lámina
Montemorelos	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina
San Juan	Golfo	Piedra	Madera y fierro	Lámina

Marquesinas ferroviarias

Golondrinas	Laredo	Piedra	Fierro	Lámina
Jarita	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Lampazos	Laredo	Ladrillo	Fierro	Lámina
Morales	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Villaldama	Laredo	Piedra	Madera	Lámina
Los Aldamas	Matamoros	Mampostería	Madera	Lámina
Herrerias	Matamoros	Mampostería	Madera y fierro	Lámina
Pesquería	Matamoros	Cantera	Lámina	Lámina
Ramones	Matamoros	Mampostería	Madera y fierro	Lámina

La tabla muestra el uso generalizado de materiales como la lámina para los techos regularmente de dos aguas, y el uso de madera y fierro en puertas y ventanas. Donde vemos ciertas diferencias es en los muros. Por ejemplo, en la vía a Laredo y Golfo predominó el uso de piedra y aplanado de cal mientras en la de Matamoros,

la mampostería. Tal particularidad responde a los materiales constructivos disponibles en cada región. De acuerdo con Jimmie L. King, en los Ramones abunda la cantera que es extraída del río Pesquería, por lo que su uso se extiende a los municipios aledaños como Los Herreras, Pesquería y Los Aldamas.¹² Un caso excepcional es la estación Lampazos construida con ladrillo a finales de la década de los 20. Décadas más tarde, el uso de tabique y columnas de concreto se extendió no solo en estaciones contemporáneas, sino también en las casas de sección asignadas a los trabajadores de vía y sus familias.

Imagen 12.

Estación Salinas Victoria, casa de la sección de tabique



¹² Jimmie L. King, “La Arquitectura Vernácula del Noreste de México”, *The University of Texas at Austin: Texas Scholar Works*, 2011, 1–23.

Estaciones contemporáneas

Como adelantamos anteriormente, las estaciones contemporáneas son aquellas que datan de la década de los 40, después de que la compañía Ferrocarriles Nacionales pasara a manos del Estado mexicano, bajo la figura de empresa paraestatal. Con el control monopólico de la mayor parte del sistema ferroviario mexicano, la paraestatal llevó a cabo planes de modernización, entre las cuales incluyó las estaciones. A partir de ese momento, por lo menos en el caso de Nuevo León, los diseños y materiales fueron más homogéneos.

Los edificios incluidos en esta categoría son: estación Lagrange y Apodaca en la vía a Matamoros, estación Álcali en la Laredo, así como la nueva estación Monterrey. Son pocas las estaciones en comparación con la categoría anterior, no obstante, el patrón arquitectónico de dichas estaciones probablemente se hubiese extendido en la región de no haber ocurrido la extinción de Ferrocarriles Nacionales y la posterior concesión del sistema ferroviario a la iniciativa privada.

Esta categoría la dividimos en tres: terminal, intermedias y paraderos. Siguiendo ese orden comenzamos por la nueva estación terminal Monterrey, inaugurada en 1960, tomando el lugar de la estación Unión, que había operado el servicio de pasajeros por espacio de 53 años. Al poco tiempo de caer en desuso la estación Unión, esta fue demolida y sus terrenos adquiridos para la central de autobuses, lotificaciones privadas, pero principalmente por

una empresa de mueblera que recientemente cerró sus puertas por malos manejos financieros.

El diseño arquitectónico era simple pero funcional. Para su construcción se utilizó concreto armado, mármol y mosaico. El edificio tiene forma de un prisma rectangular, de dos plantas, la planta baja para la operación del servicio de pasajeros y la planta alta para funciones administrativas.

Al igual que como ocurrió con la estación Colonia y Unión (Ciudad de México y Monterrey respectivamente), la estación terminal Monterrey fue prácticamente una réplica de la estación Buenavista. Es probable que se utilizara como referencia el mismo plano arquitectónico. Ferrocarriles Nacionales tenía el monopolio de las vías, por lo que no tenía caso derrochar recursos para dotar de singularidad a las distintas estaciones terminales. Por el contrario, la tendencia apuntó a la uniformidad de los edificios. Una de las características de las estaciones intermedias fue el uso de materiales contemporáneos como el ladrillo o block, techos planos de concreto, en lugar del de dos aguas, típico de las estaciones históricas. La cornisa es de tipo funcional y se extiende medio metro en horizontal del cuerpo del edificio. No obstante, la estación Apodaca tiene una cornisa es de igual tamaño del edificio con una inclinación hacia arriba de 10 grados, aproximadamente, con lo cual alcanza a cubrir el andén.

Imagen 13.
Estación Apodaca



Entre los elementos característicos que fue posible identificar están la bodega del Express con un desnivel superior al resto del edificio con tal de facilitar el manejo de las mercancías; luego se observa el mirador, y en seguida dos secciones más, posiblemente sala de espera o viviendas para los trabajadores. Otra particularidad fue lo alargado de sus ventanas que van de columna a columna.

Imagen 14.
Estación Lagrange



Por otro lado, la subcategoría *paraderos* consiste en construcciones cúbicas de hormigón de tres paredes y techo de concreto, abiertas en dirección del andén y con una banca de concreto en su interior. De esa manera, los pasajeros podían resguardarse de las inclemencias del tiempo mientras esperaban el tren.

Imagen 15.
Estación Naranjo



Estos *paraderos* podemos ubicarlos en las vías a Laredo, Paredón y Golfo. Son construcciones sencillas que se levantaron durante la segunda mitad del siglo XX. La única diferencia fue su tamaño. Por ejemplo, la estación Huertas el paradero era dos veces más grande que las otras. Probablemente, una de las secciones era utilizada como almacén por los trabajadores de vía.

Imagen 16.
Estación Huertas



Finalmente, una categoría más que incluimos lleva por nombre *Las Estaciones*. Esta se integra con los edificios singulares, sin parecido alguno en Nuevo León e incluso en el resto del país. Me refiero a las estaciones: Del Golfo, Candela, Arista y Anáhuac.

La estación Del Golfo, a la que nos hemos referido líneas atrás, fue un edificio que rompió con la simetría arquitectónica de la ciudad a finales del siglo XIX. De estilo victoriano, su fachada contó con elementos ornamentales que contrastó con la austeridad de la arquitectura norestense.

Por su parte, la forma de castillo medieval de la estación Candela resulta fascinante a la vista. Si bien guarda los elementos propios de una estación, como el mirador y un segundo piso en el cuerpo central donde se alojaba el jefe de estación, la fachada cuenta con un par de torreones a los extremos con aspilleras y

pretil almenado, como si se preparara para la batalla. En efecto, su construcción data del periodo revolucionario cuando Venustiano Carranza ordenó su construcción y las fuerzas armadas se movían en ferrocarril y los nodos férreos eran de importancia táctica y estratégica. Los materiales de construcción son la mampostería, aplanado de cemento.¹³

Imagen 17.
Estación Golfo



¹³ José Eugenio Lazo Freymann, *Tren al Norte: estaciones ferroviarias en Nuevo León: vía México-Laredo*, Primera edición (México: Fides ediciones, 2022), 82.

Imagen 18.
Estación Candela



Por otro lado, la estación Arista se distingue por ser la única estación en ser totalmente vernácula. Ubicada en el Valle de las Salinas, el material constructivo por excelencia en dicha región es el adobe. En algún momento tuvo un aplanado de cemento que paulatinamente se ha ido desprendiendo, dejando al descubierto el adobe de los muros.

Imagen 19.
Estación Arista



Finalmente, la estación Anáhuac se construyó en el municipio de igual nombre, cuya creación tuvo lugar en 1935. La creación del Distrito de Riego 004 “Don Martín” y la cercanía con la frontera, favorecieron a la construcción de una estación moderna para pasajeros y carro Express, y otro edificio a corta distancia destinado a la carga. Si bien guarda parecido con el patrón de El Nacional, el edificio tiene la particularidad de contar con tres plantas y usar materiales modernos como el block. La planta superior tiene amplios ventanales en sus cuatro caras, siendo una especie de mirador extra. De hecho, actualmente el puesto de vigilancia instalado ahí, revisa desde ahí que los carros del ferrocarril no tengan rotos los sellos de las tapas superiores.¹⁴

¹⁴ José Eugenio Lazo Freymann, *Tren al Norte. Estaciones ferroviarias en Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

Imagen 20.
Estación Anáhuac



Comentarios finales

El ferrocarril tuvo un impacto significativo no sólo en el ámbito económico, sino en el social. Gracias a este medio de transporte, la migración interna se incrementó y con ello la interacción entre grupos culturales. Las estaciones tuvieron un rol protagónico en ese movimiento de personas, ideas y mercancías, siendo el punto de encuentro de conocidos y desconocidos.

Por consiguiente, las estaciones de pasajeros son repositorios de la historia y la memoria colectiva de las

Nuevo León: vía México-Laredo (Ciudad de México: Fides, 2022), 74.

Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 96-142

DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-121>

comunidades. Los materiales, ornamentos y diseños constructivos nos hablan sobre la manera en que nos relacionamos con el medio que nos rodea. Pero también son un ancla del tiempo que nos transporta aun tiempo pretérito determinado y esto, a su vez, a la resignificación de ese pasado.

En esta línea de ideas, las estaciones de pasajeros tienen un valor patrimonial, que vale la pena luchar por él, cada quién desde su trinchera, pero unidos, para establecer de abajo hacia arriba los bienes culturales que son parte nuestra identidad. El olvido es el principal enemigo del patrimonio cultural edificado. De ahí que este breve texto sea un ejercicio modesto en aras de visibilizar las estaciones ferroviarias, esperando con ello despertar la curiosidad de quienes conviven con esas edificaciones y a partir de esa provocación, comiencen a salir a flote los significados contenidos en ellas.

Referencias

Bibliografía

- Cardona, Adalberto de. *De México a Chicago. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co., 1892.
- King, Jimmie L. “La Arquitectura Vernácula del Noreste de México”. *The University of Texas at Austin: Texas Scholar Works*, 2011, 1–23.

“Las estaciones de las líneas nacionales”. *Semanario Renacimiento*, el 12 de mayo de 1907.

Lazo Freymann, José Eugenio. *Tren al Norte. Estaciones ferroviarias en Nuevo León: vía México-Laredo*. Ciudad de México: Fides, 2022.

Méndez, Santiago. *Nociones prácticas sobre caminos de fierro*. México: Agustín Masse Editor, 1864.

Ortiz Hernán, Sergio. “De estaciones, trenes y paisajes”. En *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, editado por Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas, 17–54. México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

Rangel Vargas, Lucina, y Juana María Rangel Vargas. “Estaciones ferroviarias de México”. En *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, editado por Teresa Márquez Martínez, Lucina Rangel Vargas, y Juana María Rangel Vargas, 55–116. México, DF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero; Instituto Nacional del Antropología e Historia; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

Rodríguez Castillo, Oscar Abraham, y José Eugenio Lazo Freymann. “Los patrimonios negativos. La estación Del Golfo y las identidades cartográficas en el centro de Monterrey”. En *Monterrey: Patrimonio e Industria. Seis estudios históricos*, editado por Oscar Abraham Rodríguez Castillo, 97–110. Ciudad de México: Fides, 2021.

Rodríguez Castillo, Óscar Abraham, y José Eugenio Lazo Freymann. *Oficio y memoria ferroviaria. Divisiones Monterrey y Golfo*. Benito Juárez: Editoria An·Alfa·Beta, 2019.

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

*La formación y preservación de tejabanés en
Monterrey: el caso de la colonia Terminal, 1950-
1970*

**The formation and preservation of tejabanés in
Monterrey: the case of the Colonia Terminal,
1950-1970**

Eliana Celeste Olguin Hernández
orcid.org/0000-0003-3015-8450

El Colegio de San Luis
San Luis Potosí, México

Recibido: 21 de enero de 2022

Aceptado: 23 de octubre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Olguin Hernández, Eliana Celeste. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-26>

Email: celeste_aazul@hotmail.com

La formación y preservación de tejabanos en Monterrey: el caso de la colonia Terminal, 1950-1970

The formation and preservation of *tejabanos* in Monterrey: the case of the Colonia Terminal, 1950-1970

Eliana Celeste Olguin Hernández
El Colegio de San Luis
San Luis Potosí, México
orcid.org/0000-0003-3015-8450

Recibido: 21 de enero de 2022

Aceptado: 23 de octubre de 2023

Resumen: El crecimiento industrial de Monterrey durante los primeros años del siglo XX, y su consecuente concentración demográfica, provocaron una alta demanda de espacios habitacionales que excedieron la infraestructura de la ciudad. Ante la necesidad inmediata de un lugar para vivir, una parte de la población optó por construir sus propios hogares, mismos que fueron denominados “tejabanos”. Este concepto hace referencia a una vivienda autoconstruida por trabajadores, cuyos materiales constructivos más recurrentes fueron la madera y la lámina para el techo. Aunque estos se distribuyeron por diferentes zonas, un asentamiento importante de tejabanos se conformó al norte del primer cuadro de la ciudad, cerca de las principales industrias, avenidas y medios de transporte. Privilegiando las fuentes orales, el objetivo de este trabajo es analizar las circunstancias que dieron pie a la formación y preservación de los tejabanos en un espacio de esa zona, la colonia Terminal, entre 1950 y 1970.

Palabras clave: tejabanes; crecimiento urbano; preservación; memoria.

Abstract: The industrial growth of Monterrey during the first years of the twentieth century, and its consequent demographic concentration, caused a high demand for housing spaces that exceeded the city's infrastructure. Faced with the immediate need for a place to live, part of the population opted to build their own homes, which were called "tejabanes". This concept refers to a self-built dwelling built by workers, whose most common construction materials were wood and sheet metal for the roof. Although these were distributed in different areas, an important settlement of tejabanes was formed north of the first square of the city, near the main industries, avenues, and means of transportation. The objective of this paper is to analyze the circumstances that gave rise to the formation and preservation of the tejabanes in a place in that area, the Terminal neighborhood, between 1950 and 1970.

Keywords: tejabanes; urban growth; preservation; memory.

Introducción¹

El crecimiento industrial de Monterrey durante los primeros años del siglo XX, y su consecuente concentración demográfica, provocaron una alta demanda de espacios habitacionales que excedieron la infraestructura de la ciudad. Ante la necesidad inmediata de un lugar para vivir, una parte de la población optó por construir sus propios hogares, mismos que fueron denominados “tejabanes”. Este concepto hace referencia a una vivienda autoconstruida por trabajadores, cuyos materiales constructivos más recurrentes fueron la madera y la lámina para el techo.² Aunque estos se distribuyeron por diferentes zonas, un asentamiento importante de tejabanes se conformó al norte del primer cuadro de la ciudad, cerca de las principales industrias, avenidas y medios de transporte.³

Con el acelerado crecimiento poblacional y de la mancha

¹ Agradezco a los editores de la revista Sillares, así como a quienes dictaminaron anónimamente este trabajo, por sus valiosas sugerencias y comentarios.

² Para el arquitecto Barragán, en su estudio publicado en 1996, estas construcciones fueron comunes en la frontera norte de México, en parte como consecuencia del intercambio cultural entre Estados Unidos y México tras la instalación del ferrocarril. La afluencia de extranjeros norteamericanos trajo consigo la adopción de materiales y acomodos en la vivienda al estilo *chalet* californiano/viviendas obreras estadounidenses. Juan Barragán, *100 años de vivienda en México: historia de la vivienda en una época económica y social* (Monterrey: URBIS Internacional, 1994).

³ Las delimitaciones del primer cuadro de la ciudad datan de 1888. “El primer cuadro de la ciudad de Monterrey se compone a partir de las siguientes delimitaciones: al Norte, hasta la calle del 15 de mayo, al Sur hasta la de Hidalgo y San Francisco, al Oriente hasta la del Colegio de Niñas, y al Poniente hasta la del Hospital Civil. Archivo Histórico Municipal de Monterrey (en adelante AHMM), Fondo Monterrey contemporáneo/ actas/ 10/07/1888/ actas de cabildo vol. 999 exp. 1888/033.

urbana registrado en el segundo tercio del siglo XX, estos antiguos asentamientos del margen norte quedaron atrapados en el centro de la ciudad. De esta forma, los asentamientos se vieron rodeados de profundas transformaciones urbanas como la ampliación de avenidas o el cambio de giro habitacional de algunos espacios, que en ocasiones terminaron por expulsar a los vecinos. Hacia 1970, importantes cambios en la legislación de construcción de vivienda que tenían por objetivo modernizar la mancha urbana dejaron fuera a los tejabanos por considerar que “afeaban” el paisaje de la ciudad, además de promover su estigmatización al relacionarlos con problemáticas sociales y de salubridad. A partir de esta década, el número de tejabanos disminuyó considerablemente, y se pronunció la transición a casas de material (concreto, en particular), marcando así un declive en las prácticas antiguas de habitar los tejabanos, al menos en las cercanías del centro de Monterrey (ver mapas 1 y 2).⁴

Esto no significó, sin embargo, la total desaparición de este tipo vivienda. Por tal motivo, considero fundamental recuperar el testimonio de *otros* partícipes, es decir, de aquellos que no transitaron a casas de material y preservaron sus tejabanos. Para ello se eligió el caso de la colonia Terminal, que en la actualidad se ha caracterizado por ser un espacio que, aun y con la transformación urbana, mantiene una comunidad activa que autogestiona la conmemoración de su propio pasado relacionado con los tejabanos, a través de interacciones sociales y actividades culturales bien definidas.⁵

⁴ COLEF, *Reporte Barrio CONARTE*. (Monterrey: CONARTE, 2019).

⁵ En COLEF, se menciona que esta colonia se conformó en un contexto urbano importante por su cercanía al centro, a las principales industrias como Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 143-178
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-26>

El objetivo de este trabajo es analizar las circunstancias que dieron pie a la formación y preservación de los tejabanos, privilegiando fuentes orales para dar cuenta de una “identidad en la que se entrega una visión propia”.⁶ El artículo se divide en dos partes. En la primera, se presenta un panorama general de la formación de colonias proletarias en el margen norte de la ciudad —entre ellas la Terminal—, desde inicios del siglo XX hasta 1970. En la segunda, se abordan las acciones de defensa en pro del mantenimiento de los tejabanos como hogar, se exponen los lazos comunitarios forjados en torno a ellos, y se muestra la percepción de los habitantes sobre su pasado en estas viviendas.

Cabe mencionar que, lejos de ser un fenómeno local, la autoconstrucción es un fenómeno que ha tenido una larga historia en América Latina y que mantiene gran vigencia. Como lo señalan investigadoras como Sandra Calvo, este tipo de viviendas “erróneamente fueron llamadas ilegales e informales, cuando en realidad eran la norma que sustentaba la vida de miles de personas”.⁷ En este sentido, la relevancia de la investigación se

Vidriera Monterrey, Peñoles, ASARCO y a las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano. Aunado a esto, la Terminal fue lotificada —en el marco de un reordenamiento espacial urbano—, por empresarios y compañías importantes, entre ellos Lorenzo Zambrano y la siderúrgica Fundidora de Monterrey.

⁶ Jorge E. Aceves, “Sobre los problemas y métodos de la historia oral”, en *La historia con micrófono: textos introductorios a la historia oral*, ed. Graciela de Garay Arellano (México: Instituto Mora, 1994), 33–46.

⁷ Constanza Lambertucci, “‘Pagué hasta el último peso pero no me dieron la escritura’: una obra de arte sobre construir y habitar fuera del mercado de la vivienda en América Latina”, *El País*, el 4 de septiembre de 2021, <https://elpais.com/icon-design/2021-09-04/pague-hasta-el-ultimo-peso-pero-no-me-dieron-la-escritura-las-miserias-de-vivir-fuera-del-mercado-de-la-vivienda->

extensión de la mancha urbana. Como se presenta en la Tabla 1, la injerencia de los reglamentos urbanos se fue extendiendo a medida que creció el número de fábricas, habitantes y espacios habitacionales. Así, el margen norte se convirtió en uno de los principales destinos para familias de estratos sociales variados, quienes, ante la dificultad de encontrar viviendas adecuadas, se hacinaban en tejabanés alrededor de las fábricas como una primera opción de vivienda.¹⁰

A partir de 1912, algunas fábricas y empresarios inmobiliarios comenzaron el acondicionamiento de terrenos que formalizaron la ubicación de colonias. Hacia el norte, por ejemplo, Mariano Treviño construyó la colonia Hidalgo, y otros casos fueron las colonias Estrella, Niño Artillero y General

¹⁰ Autores como Barragán, Guzmán, y Zavala, han propuesto un origen en el estilo de estas casas de madera. Señalan que entre 1890 y 1930, los elementos arquitectónicos que llegaron a través del ferrocarril le otorgaron a los tejabanés un estatus diferente al de las casas de madera nativas y vernáculas, llamadas por los lugareños “jacales”. Esto se debió al innovador uso de la lámina y al tratamiento de la madera en aserraderos norteamericanos, que la convertía en una casa autoconstruida con materiales procesados por la industria. Por otra parte, consideramos que el término tejabán es complejo debido a que: 1) Barragán menciona que es un vocablo del noreste mexicano (regionalista) vinculado a procesos fronterizos, y porque 2) basándonos en Guzmán, a lo largo de los años se ha venido distorsionando, cayendo en connotaciones de estigma, pobreza y suciedad. Barragán, *100 años de vivienda en México*; Eduardo Guzmán, “El imaginario del barrio San Luisito” (Tesis de maestría, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2012), <http://eprints.uanl.mx/11069/>; Juan Roberto Zavala, *Diccionario biográfico de constructores de Monterrey* (Monterrey: CMIC, Delegación Nuevo León, 2003). Ver también Andrés Montemayor, *Historia de Monterrey*, (Monterrey: Asociación de Editores Libreros de Monterrey, 1971), 343.

Reyes. Al noreste, entre Cervecería Cuauhtémoc y la Fundación no. 3 (ASARCO), se construyó la colonia Larralde. La Sarabia se instaló en los terrenos de la Fundación de la Estrella, mientras que ASARCO destinó su depósito de madera para formar su propia colonia de obreros. Posteriormente, “a partir de 1928 se inauguraron las colonias General Treviño, 15 de mayo, Terminal, Moderna y Francisco I Madero”.¹¹

En 1927, en el marco de la *Ley de Planificación y Construcciones Nuevas de la Ciudad* de 1928, el director de obras públicas otorgó los permisos correspondientes a la “Constructora y colonizadora de Monterrey, S.A.” de Lorenzo Zambrano,¹² para urbanizar y lotificar los terrenos de la comunidad Terminal, por medio de la introducción de servicios, banquetas y tanques sépticos. Según los archivos del municipio, en un principio los terrenos debieron ser valuados en 0.5 centavos por metro cuadrado. A pesar de que la zona estaba relativamente alejada del centro de la ciudad, el lugar resultaba de provecho por estar cerca de las principales fuentes de trabajo.¹³

¹¹ César Salinas, “El anhelo de un hogar. El programa de vivienda de las empresas del Grupo Industrial Monterrey”, en *Libro de Oro de la Sociedad Cuauhtémoc y Famosa* (Monterrey: FAMOSA, 2018), 152.

¹² Este empresario fue importante en los proyectos de modernización urbana de la época: lotificó otras colonias en la ciudad como la residencial Mirador (cerca del Obispado) y la Moderna. Además, formó parte del corporativo de Cementos Mexicanos.

¹³ AHMM, Monterrey Contemporáneo, Actas de cabildo, vol. 999, exp. 1927 /046 diciembre 30, 1927. Al mismo tiempo que se realizaba este proyecto, en el lado sur de la ciudad, la misma compañía construyó la colonia residencial Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 143-178

Tabla I.
Antecedentes demográficos, legislativos y de extensión urbana en Monterrey

Periodo	Población	Reglamento	Mancha urbana
1920	98,305	Ley de planificación y construcciones Nuevas de la Ciudad (1928)	En 1900 la periferia de la ciudad se extendió de la calle Aramberri hasta Av. Fco. Madero y Colón. Hacia el noreste se instalaron plantas industriales y las colonias 15 de mayo y la Moderna, mientras que al poniente se ubicaron las colonias Beldem, Armendáriz, y Urdiales; todas ubicadas dentro del municipio de Monterrey.
1950	339, 286	Reglamento estatal de la ley municipal: Segunda Ley de urbanización (1945)	Comenzó la formación de la Zona Metropolitana con la anexión del municipio de Guadalupe y San Nicolás de los Garza
1970	858, 107	Plan Regulador de Monterrey y sus municipios vecinos (1962)	El área metropolitana de Monterrey se extendido a Apodaca, Santa Catarina y General Escobedo

Fuente: Elaboración propia con base en Carlos Estuardo Aparicio Moreno, María Estela Ortega Rubí, y Efrén Sandoval Hernández, “La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización”, *Región y Sociedad* XXIII, núm. 52 (2011): 173–207; INEGI, 1921; INEGI, 1970; y CDMT, s/f.

En 1929, al finalizar las actividades de construcción, dicha compañía publicó en el periódico *El Porvenir* numerosos anuncios

cial Mirador, “para personas con sobrada capacidad económica y la Terminal para quienes tenían menos recursos”. Zavala, *Diccionario de constructores en Monterrey*, 348.

publicitarios bajo el slogan “La colonia Terminal, la ventana por donde se ventila Monterrey”, asegurando la prosperidad de las fincas, la pavimentación de las calles y el equipamiento de todos los servicios urbanos. Así, mientras el gobierno de Aaron Sáenz mandó retirar todos los tejabanos que se ubicaban sobre la calzada Francisco Madero (antes Unión), tan sólo dos cuadras al norte, la colonia Terminal comenzó a poblarse a través de la compraventa de lotes abiertos. En un principio, una característica importante de esta colonia fue que, en comparación con los fraccionamientos planificados por fábricas,¹⁴ la compra de lotes consistió en la adquisición de un terreno a pagos mensuales en el cual las familias autoconstruían sus viviendas según sus posibilidades. Sin duda, esta característica fue importante, porque da cuenta de la complejidad de clasificar a los tejabanos basándonos sólo en su tipología constructiva.¹⁵

¹⁴ En los primeros años de operación (1910), Cervecería Cuauhtémoc acondicionó tejabanos para obreros. Sin embargo, ante la denuncia de condiciones insalubres, el sindicato impulsó proyectos habitacionales que estimularon el ascenso social de ciertas familias, al trasladarlas de un tejabán a una casa prefabricada. Posiblemente, esta movilización influyó en la formación de la clase media, como fue en el caso de la colonia Hidalgo y Cuauhtémoc. (N. del E.: Sobre esta última, ver por ejemplo Azucena Garza, *Colonia Cuauhtémoc: Vida cotidiana de una colonia obrera en Monterrey (1957-2020)*, (Monterrey: Centro de Estudios Humanísticos, UANL, 2023), reseñado en este número de Sillares por Isabel Araujo).

¹⁵ En el tiraje de los anuncios de venta en la Terminal se publicó la siguiente lista: “Sección económica donde se admiten construcciones de madera: Sr. Severo Stevis Talleres de los ferrocarrileros nacionales [...] Sr. Lino Obregón Talleres de los señores Salinas y Rocha Sr. Víctor Balboa Monterrey country Club. Sr. E. Casas Propietario de pulquería Sr. Fernando Tijerina Propietario Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 143-178
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-26>

Sin embargo, y pese a lo establecido en la normativa y a los anuncios de la compañía inmobiliaria de Zambrano, en algunos casos la población de estas colonias se encontró con proyectos inacabados y carentes de los servicios más vitales. Tal era la necesidad de vivienda que, aunque los fraccionamientos no estuvieran equipados, las familias se afincaban rápidamente con tejabanes, mientras la mayor parte de los recursos se destinaba a liquidar el financiamiento del terreno. Al respecto, Salinas menciona que estas colonias, entre ellas la Terminal, “no eran residenciales cómodas ni bien establecidas, y tenían que gestionar constantemente la instalación de servicios básicos como luz y agua, además de financiar junto con el gobierno municipal, parques y mejoras”.¹⁶

Estas condiciones no impidieron que cinco años después de haber concluido los trabajos en la colonia Terminal, en 1934, Zambrano vendiera al municipio de Monterrey una parte de la colonia con extensión de 48,468 metros cuadrados, con el objetivo de construir viviendas prefabricadas de acero y cemento.¹⁷ Para esto, el ayuntamiento pidió un crédito hipotecario de 100 mil pesos y contrató a la Compañía Constructora Popular (empresa de Fundidora Monterrey, una de las siderúrgicas más importantes

de Cantina Sr. Ignacio Bacaseguat y Sr. Pedro Luna Mecánico”. *El Porvenir*, Monterrey, 25 de septiembre de 1928.

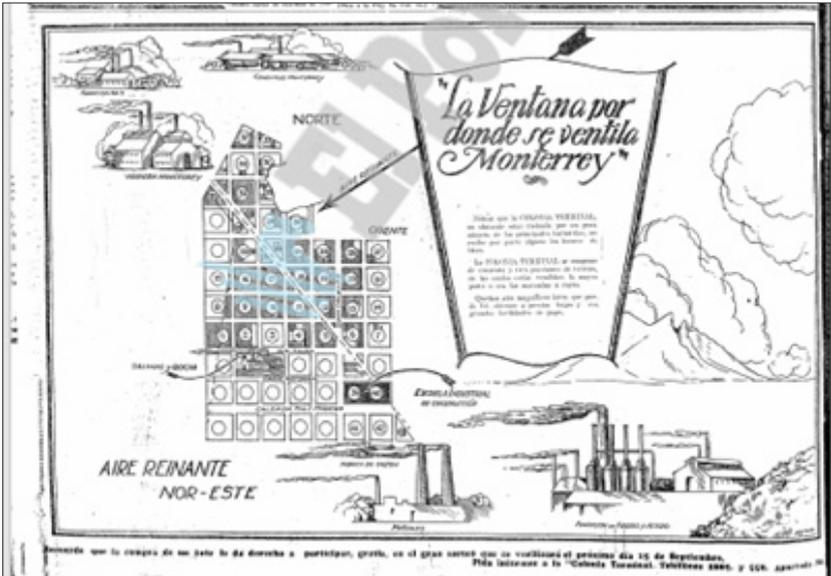
¹⁶ Salinas, “El anhelo de un hogar. El programa de vivienda de las empresas del Grupo Industrial Monterrey”, 152.

¹⁷ Esta parte estaba ubicada al oriente cruzando la calle Félix U. Gómez, detrás de la recién construida Escuela Industrial.

de la ciudad). Al finalizar la obra en 1939, el municipio quedó con una deuda de 120 mil pesos a favor de la Constructora Popular.¹⁸

Imagen 1

Anuncio publicitario de la colonia Terminal en *El Porvenir*, 1929



Fuente: Hemeroteca Digital de *El Porvenir*.

Ante problemas financieros, el ayuntamiento decidió ceder las 48 casas construidas a la Constructora Popular para pagar su deuda, por lo que Fundidora se posicionó como dueña de una parte de la colonia. Concretado el acuerdo, y en vista de que aún quedaba una extensión de terreno, se pensó ofrecerlo a la empresa de muebles Salinas y Rocha. Sin embargo, al final se vendió al empresario

¹⁸ AHMM, Monterrey contemporáneo, sección actas 12-09-1939, Colección Actas de cabildo, vol. 999 expediente 1939/015.

Ing. Esteban Rock, quien pagó más por el metro cuadrado. Según se dijo, esa proposición resultaba “conveniente para los intereses municipales, tomando en cuenta que son terrenos malos, pues para la edificación necesitan cimentación especial”.¹⁹

Pese a que la Terminal fue lotificada por diversas empresas y personalidades, desde sus inicios mantuvo un perfil popular. Las diversas intervenciones no unificaron la instalación de servicios, y en su lugar se introdujeron por iniciativa de los propios habitantes hasta décadas posteriores, como veremos más adelante. De esta forma, la colonia se pobló gradualmente por vecinos que recurrieron a lotes para autoconstruir tejabanés, mientras que otros se establecieron en casas prefabricadas.

En todo caso, la presencia de tejabanés sin duda contrastaba con las aspiraciones de algunos sectores que veían en Monterrey una gran capital industrial.²⁰ A lo largo de las décadas de 1930 y 1940, los tejabanés fueron objeto de críticas tanto

¹⁹ AHMM, Monterrey contemporáneo, sección actas 12-09-1939, Colección Actas de cabildo, vol. 999 expediente 1939/015.

²⁰ Si bien no estaban prohibidos, tal parece que se buscaba esconderlos. Al respecto, sobre la construcción de tejabanés, en 1945 la *Segunda Ley de Urbanización* clasificó a las casas de madera como edificios tipo “D”, los cuales solo podían edificarse en zonas industriales. A través de esta ley se estableció que las viviendas debían de tener por lo menos dos ventanas amplias, una puerta y árboles en las banquetas, además especificaban que “dentro de esta clase habrá una subdivisión denominada E-1, a los que pertenecen los edificios de madera de una (1) o (2) dos piezas y de tipo provisional, solo pueden levantarse únicamente una de estas construcciones en un lote de terreno que no tenga otra construcción y que no dé frente a la calle”. Oscar Flores, *Monterrey origen y destino. Tomo II: Monterrey, una ciudad industrial (1910-1980)*. (Monterrey: Municipio de Monterrey, 2009), 295.

en la prensa como en la opinión pública, ámbitos en los cuales era común encontrar expresiones que aludían a estas viviendas como “un horroroso adefesio para la presentación de la ciudad”.²¹ Igualmente, la construcción de nuevos edificios solía mostrarse como oposición: durante la construcción del Hotel Genova, por ejemplo, que se ubicaba en la avenida Madero en cruce con Galeana, se indicó que se construía un “moderno edificio, en donde anteriormente se levantaban sucios tejabanos”.²² Por otro lado, en 1940, durante la construcción de la conexión de la calle Guerrero-Carretera Nacional, el gobernador Bonifacio Salinas (1939-1943) opinó “que se cambiara de lugar todos los tejabanos de madera instalados en la calle, a fin de que no sean lunares entre el embellecimiento que se esperaba llevar a cabo”.²³

A partir de 1950, Monterrey entró en una segunda fase de metropolización caracterizada por una expansión popular y horizontal dispersa, en la que múltiples agentes urbanos “accionaron para recuperar las áreas decadentes del primer cuadro de la ciudad, enviando a sus pobladores a la periferia”.²⁴ Como

²¹ “Un tejabán a mitad de la calle”, *El Porvenir*, Monterrey, 3 de abril de 1948.

²² Se habla de utilizar la calle de Guerrero como eslabón de la carretera México-Laredo, *El Porvenir*, 3 de julio de 1940.

²³ “Monterrey cada día para recibir la corriente turística de los E.U.”, *El Porvenir*, Monterrey, 14 de noviembre de 1940.

²⁴ Roberto García Ortega, “El área metropolitana de Monterrey (1930-1984): Antecedentes y análisis de su problemática urbana”, en *Monterrey: siete estudios contemporáneos*, ed. Mario Cerutti (Monterrey: Facultad de Filosofía y Letras, UANL, 1988), 104.

en otras ciudades industriales, el espacio céntrico se convirtió en la nueva veta capitalista, destinado para la instalación de negocios y actividades políticas. En este tenor, algunos habitantes recurrieron al amparo para defender la legitimidad de los tejabanos y terrenos. Este amparo consistió en demostrar que el tejabán era una vivienda familiar, que no obstruía el paso en alguna avenida y que se encontraba en una colonia no urbanizada.²⁵

Con una población de 858,107 habitantes, la normativa y crecimiento demográfico siguieron modificando la forma de habitar de la población regiomontana. De 1950 a 1970, la concentración poblacional del municipio de Monterrey respecto al resto del estado disminuyó del 86.4% al 63.3%.²⁶ Además del crecimiento demográfico en municipios aledaños, es posible que dicha disminución se haya relacionado con la regeneración del ambiente urbano, la ampliación de avenidas, la introducción de servicios, y el cambio de zonas habitacionales por corredores comerciales. Por mencionar un ejemplo, en 1972 se llevó a cabo la ampliación de la calzada Madero, en la cual desaparecieron numerosos hoteles y negocios. Por otro lado, a partir de 1970, comenzaron a manifestarse los efectos del paracaidismo, así como los movimientos masivos para obtener una vivienda, tales como el Frente Popular Tierra y Libertad.

²⁵ “Retira el municipio un tejabán y al dueño lo ampara la Federación, dispone el juzgado de distrito se restituya el bien por considerarlo casa habitación”, *El Porvenir*, Monterrey, 24 de abril de 1958.

²⁶ Gustavo Garza, “La estructura socioespacial de Monterrey, 1970-1990”, *Estudios Demográficos y Urbanos* 14, núm. 3 (42) (1999): 545–98.

Como barrios históricos, las colonias Larralde, Obrerista, Cantú, Treviño y Terminal siguieron desarrollando lazos comunitarios particulares en medio de ambientes de inseguridad, invasión de negocios, problemáticas de salud y cambio generacional. Según el cronista López, el ambiente familiar decayó en estas colonias cuando los negocios cercanos a la avenida Colón y Francisco I. Madero fueron obligados a cambiar su giro comercial, tras la apertura de clubs nocturnos y prostíbulos, que en opinión de los vecinos se habían originado por el enorme flujo de población masculina derivado del Programa Bracero.²⁷

Otra situación importante ocurrió a finales de la década de 1970, cuando la zona metropolitana se consolidó con cinco municipios, integrándose por completo García, Santa Catarina y General Escobedo. Según los datos oficiales de Garza, de toda la población que habitaba en Monterrey en 1970, el 57.6% poseía una vivienda con un solo dormitorio, el 64.7% con drenaje, y el 51.4% con un techo permanente.²⁸ Estos datos, en particular el último, nos indicaría que un alto porcentaje de las viviendas en la ciudad coincidiría con las características de los tejabanos.

²⁷ Gerardo López, “Barrio Nacional”, en *Historia de nuestros barrios*, ed. Celso Garza (Monterrey: Gobierno del estado, 1985).

²⁸ Gustavo Garza, “El proceso de metropolización de Monterrey / hay que planear a largo plazo”, DemoS, núm. 007 (1994), 548. <https://doi.org/10.22201/066634>. En el documental “Tierra y Libertad” (1978), un participante declaró que Monterrey era un “engaño”: “No hay posibilidades de adquirir una casa habitación decorosa”. D. Álvarez, “Tierra y Libertad”. Video de YouTube publicado el 20 de enero 2020: <https://www.youtube.com/watch?v=ExCbBcM-wX0>.

Con base en fuentes documentales, es posible inferir que, ante la difusión en los medios de comunicación, no solo de la prensa, sino de la televisión, se divulgó de forma masiva un estigma de lo que implicaba vivir en un tejabán. Un claro ejemplo de esta situación se documentó en el reportaje de la colonia “La coyotera” (hoy Garza Nieto), en la cual, de nueva cuenta, los tejabanos fueron vinculados a problemáticas sociales de “mala fama” como la prostitución y drogadicción. En dicho reportaje, el gobernador Alfonso Martínez Domínguez (1979-1985) expresó:

Representa un foco de vergüenza para la comunidad del estado. El origen de La Coyotera está en [...] que los señores Garza Nieto primero alquilaban pedazos de tierra (6x10 o 6x6) y la gente pagaba una renta y hacía allí su tejabán. Después se fueron reduciendo los espacios para rentar y fueron espacios de 3x4, mínimos, y se multiplicaron los tejabanos [...] Llegó un momento en el que estos arrendatarios se negaron a pagar la renta reclamando servicios y atención. Este es el origen de estas zonas. El gobierno ha estado impulsando el Programa “Tierra Propia” [...] para vender a [un] precio barato [...] al que los viejos y antiguos poseionarios puedan pagar [...] Estamos introduciendo algunos servicios [...] Son fenómenos dramáticos que se dan en las grandes concentraciones urbanas como Monterrey y todas las ciudades, no sólo de México sino del mundo [...] Pero ahora estamos enérgicamente metiendo la mano y vamos a reivindicar a toda el área metropolitana que se encuentra en condiciones paupérrimas para que tengan un mínimo decoroso de vida. La prostitución, el alcoholismo, la drogadicción, que se concentran, se esconden o se albergan generalmente en los medios de esta naturaleza va desapareciendo, porque a medida que, por así decirlo, entra la civilización, la gente adquiere conciencia de la ventaja de

vivir mejor [...] No son vicios o dramas que puedan resolverse con acciones policiacas que reprimen, que sancionan. Esto sería una aspirina, un parche. El problema de fondo es el de crear un hábitat propicio para la vida decorosa y luego vigilar que no se contamine esta vida decorosa, aunque sea modesta [...]²⁹

En suma, con una crisis de vivienda tanto en la zona metropolitana como en las cercanías con el centro, los tejabanos siguieron siendo el hogar de numerosas familias. La transición de los tejabanos a casas de material ocurrió por factores como los planes de desarrollo urbano de distintos gobiernos, la reestructuración familiar, el cambio generacional y el crecimiento en la capacidad adquisitiva.³⁰ Aun así, en espacios como la colonia Terminal estos cambios tuvieron otro ritmo. Ahí, como veremos en el siguiente apartado a través de diversas entrevistas a profundidad, la movilización de los vecinos y lazos comunitarios crearon un sentido de arraigo que influyó en la permanencia de los tejabanos, misma que se extiende incluso hasta hoy día.

²⁹ Gilberto Marcos, “Reportaje de Gilberto Marcos para Foro en ‘La Coyotera’”, Video de YouTube publicado en 2014: <https://www.youtube.com/watch?v=BhBOa95nQmg&t=770s>

³⁰ El proyecto de *Barrio CONARTE* consistió en una intervención cultural que se realizó en las colonias Obrerista, Sarabia, Treviño y Terminal a través de talleres, reuniones con vecinos, proyección de películas y elaboración de murales. Los resultados del trabajo de campo se presentaron en la Casa de la Cultura de Nuevo León, y posteriormente se publicaron en un informe en el que se recopiló información histórica sobre el origen de las colonias, sus festividades y viviendas, para la cual se consultó bibliografía y se recopilaron testimonios orales de los vecinos con más antigüedad.

Construcción y preservación de un espacio urbano: la colonia Terminal a través de la memoria de sus habitantes

a) Herencia y movilización

Como hemos visto, dentro de la colonia Terminal la venta de terrenos y la autoconstrucción de tejabanes comenzó a finales de la década de 1920. Estos espacios fueron valiosos para las familias porque, a pesar de su perfil socioeconómico, pudieron comprar o rentar terrenos a precios accesibles, en los que se les permitió autoconstruir o montar sus casas de madera para instalarse. Algunos testimonios tienen muy presente el momento en que sus familias se instalaron en la colonia. Uno de sus habitantes, Óscar Ortegón, recordó que su padre compró un terreno y construyó un tejabán “a 50 pesos mensuales, [...] en 1942”.³¹ Por su parte, Angélica Sáenz señaló que sus padres llegaron de San Luis Potosí “a unos tejabanes que están a un lado de las vías del ferrocarril de la colonia Terminal, porque tenían ya la idea de que podían salir a trabajar en el mismo centro”.³² Gloria Medellín, por último, también expresó que su abuela se asentó en calidad de posesionaria en “puro monte”, por la calle Platón Sánchez, donde “hicieron su jacal y nacieron sus hijos”.³³

³¹ Óscar Ortegón, entrevistado por Edurne García y Celeste Olguin, 21 de octubre de 2021, audio, 01:38.

³² Angélica Sáenz, entrevistada por Celeste Olguin, y Crispin Alonso, 31 de octubre de 2021, audio, 00:40.

³³ Gloria Medellín, entrevistada por Celeste Olguin, 9 de noviembre de 2021, audio 00:37.

Como lo afirmó también esta última entrevistada, aunque hacia las décadas 1960 y 1970 algunas familias habían incrementado sus ingresos, éstas decidieron seguir habitando en esos mismos espacios. Esto hizo que, con el tiempo, se fueran desarrollando diferentes modalidades de residencia en tejabanos: propietarios, posesionarios y arrendatarios. Los propietarios se caracterizaron por tener un tejabán en un terreno fijo, por lo que el cambio de materiales se dio a partir del ingreso paulatino de recursos. Por otro lado, los posesionarios fueron dueños de los tejabanos, pero no de los terrenos, por tanto, se movilizaban constantemente a espacios disponibles para rentar. Es posible que este tipo de tejabán arrendado se conservara por más tiempo, debido a que era difícil encontrar un terreno a bajos precios para fincar con material (cemento). Por último, los arrendatarios residieron en pequeños cuartos de renta hechos de madera, mismos que componían algunas vecindades como la ubicada en una de las manzanas de la calle Héroes del 47, dentro de la cual se compartía el patio, los lavadores, la regadera y el baño.

Estas modalidades dieron cuenta de que el espacio comunitario se constituyó por la participación de escalas sociales variadas, que en sus inicios habían compartido un estilo de vivienda común. Sáenz, quien vivió en la vecindad entre 1976 y 1980, señaló:

Nosotros no completábamos a rentar ni siquiera un tejabán de los que [...] daban a la calle, eran más caros porque eran más

grandes, [...] tenían su puerta principal en la calle. Ya hacia el fondo eran unos [...] tejabancitos (*sic*), [...] más económicos, [...] a mi papá le rentaron un espacio [...] muy pequeño. La gente tenía buenos trabajos [...] los que vivían en los [otros] tejabanes, porque estaba Cristalería [Vidriera Monterrey], [...] Tenían una calidad de vida [...] clase media baja y nosotros una [...] pobreza extrema [...] Los tejabanes [de la vecindad] prácticamente estaban cubiertos [...] con plástico y periódico.³⁴

Para los arrendatarios, los tejabanes fueron ideales debido a que se les facilitaba movilizarse. Si por algún motivo necesitaban dejar el terreno arrendado, se mudaban sin salir de la colonia. Ortegón comenta que:

Podías tener tu tejabán, pero no ser dueño del piso, [...] si estaba un terreno solo, tú movías el tejabán y lo asentabas ahí, y le pagabas renta de piso al dueño del terreno [...] Allá a [...] mediados de los 50 pasaba una yunta de bueyes con dos rieles atravesados en forma de equis, [y] una lanza muy larga, para ir levantando los alambres [cables de electricidad], y subían el tejabán allí a los rieles esos [...] y [cobraban]. Pero y luego [...] a los bueyes los suplió un tractor.³⁵

Este último caso lo ejemplificó otra de las entrevistadas, Medellín. Ella relató que, cuando la dueña de la manzana, doña Rosaura, aceptó venderles un pedazo de terreno en otro lugar, tuvieron que mover su casa por “medio de un tractor que traía rieles”, y la trasladaron “adonde estamos ahorita”.³⁶

³⁴ Sáenz (entrevista).

³⁵ Ortegón (entrevista).

³⁶ Medellín (entrevista).

Por otro lado, pese a que la colonia fue lotificada, también hubo presencia de posesionarios, que figuraron como parte de un anexo que incrementó la delimitación territorial de la comunidad. El parentesco sanguíneo unió varias casas para un mejor alojamiento familiar, motivo por el cual las viviendas se edificaron con patrones muy heterogéneos tanto en medidas como en materiales.

Imagen 2

Foto de tejabán ubicado en la colonia Terminal, 2019



Fuente: Fotografía de la autora

La necesidad de regularizar la situación patrimonial de familias que habitaban en tejabanos y la introducción de servicios urbanos se debieron en gran parte a la movilización de los vecinos y a Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 143-178
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-26>

su participación en las Juntas de Mejoras. En el caso de la Terminal, antes que los servicios urbanos, la primera tarea fue la de regularizar la situación patrimonial de familias que habitaban en tejabanes. Medellín recordó que entre 1955 y 1961, ella y su abuela acudían a las reuniones, en las cuales se trataba “de convencer a la dueña para que vendiera”, y que lo hiciera “a un precio accesible” porque pedía mucho dinero de enganche; a través de la junta, recuerda, “lograron que les dejara el terreno con cien pesos, [...] y los pagos eran (de) sesenta mensuales”.³⁷

La resolución de estas situaciones no fue fácil, debido a que en este proceso:

Las juntas [empezaban] a las ocho de la noche y a veces que se alargaban hasta las doce o una de la mañana porque [...] no se ponían de acuerdo [...] y había ocasiones en que [...] se calentaban los ánimos [...], y ‘escóndete debajo de las bancas’, porque [...] ¡vuelan los palos! [...] [Además] iban a Palacio Federal a pedir audiencia, para que les ayudaran, hasta que lograron que un gobernador, [fuera] intermediario para que Doña Rosaura vendiera aquí los terrenos [...] El que intervino [...] [fue] [...] Raúl Rangel Frías [...], ya después la dueña aceptó venderles, no precisamente donde estábamos nosotros, sino a la vuelta de la cuadra donde estamos ahorita.³⁸

Dentro de la colonia, la cantidad de posesionarios fue grande y dispersa. Por el testimonio de Medellín se tiene conocimiento de que en la calle Platón Sánchez estaba una parte, mientras que

³⁷ Medellín (entrevista).

³⁸ Medellín (entrevista).

Ortegón comentó que el predio 16 de la colonia Terminal,³⁹ que estaba cerca de las vías de Vidriera Monterrey, se legalizó hasta 1985, y que por vía Tampico había una privada que le dicen Bondojito, que también era de posesionarios”.⁴⁰ En este proceso conciliatorio los/las líderes vecinales y el clientelismo político ejercieron un gran impacto, porque en algunos casos de ello dependió la obtención de un terreno propio.⁴¹

Medellín expresó que su familia tenía preocupación por su tejaban, debido a que escuchaban los casos de desalojo de otros espacios. “Querían que les vendieran, o sea, no querían estar viviendo de oquis [*sic*] [...] pero no querían [venderles] y les destruían las casas”.⁴² También se registraron otras incongruencias por parte de los planes de regulación urbana y las empresas inmobiliarias, porque la colonia creció sin parques recreativos, ni mercados cercanos para abastecerse de alimentos.

Después de regularizar la vivienda, en 1960, los propietarios y vecinos se movilizaron para introducir el drenaje

³⁹ El predio 16 comprendía un gran polígono dentro de la colonia, el cual partía de la avenida Colón hasta Zuazua a Manuel Doblado y de Doblado a Jesús M Garza y de Zuazua a Dr. Coss por vía Tampico y por Dr. Coss a Jesús M Garza.

⁴⁰ Ortegón (entrevista).

⁴¹ Hilda Lara, entrevistada por Francisco Cortés y Celeste Olguin, 2021.

⁴² Medellín. Años más tarde, en 1970, surgiría el movimiento Tierra y Libertad, el cual dio otra interpretación a la figura del posesionario(a), admitiéndolo con orgullo y expresando todas estas dificultades en un marco de injusticia y explotación capitalista. Álvarez, “Tierra y Libertad”, video de YouTube publicado el 20 de enero de 2020: <https://www.youtube.com/watch?v=ExC-bBcM-wX0>.

pluvial y pavimentación, lo que ocurrió hasta principios de la siguiente década.⁴³ Tal como se mencionó anteriormente, en contraste con los anuncios publicitarios de la compañía de Lorenzo Zambrano, la colonia era conocida como el barrio de la Cañada Prieta porque “Cuando llovía [...] pasaba el agua de lado a lado [...] y nos tirábamos, como si fuera un río, aunque fueran aguas chocolatozas (*sic*) sucias, [...] Por la escuela Primero de Mayo, se juntaba una lagunita antes de que pavimentaran las calles que vienen de sur a norte. Era un lodazal tremendo”.⁴⁴

En cuanto al servicio de agua, cada calle o manzana contaba con una sola toma, y a falta de drenaje pluvial, los excusados eran de pozo. En estas condiciones, la junta promovió la introducción gradual de la infraestructura urbana. Al respecto, Ortegón comentó: “allá en una privada (Barragán) se puso el drenaje en cierto año”, pero “no se generalizó la instalación, [sino que] fue por tramos”, lo que en ocasiones dependía del trabajo de las lideresas.⁴⁵ Por otra parte, Palacios menciona que en ocasiones la Vidriera Monterrey sirvió a la comunidad con tomas de agua cuando fallaba el servicio, y lo mismo pasó con el sistema de alumbrado.⁴⁶

⁴³ Las calles pavimentadas eran las que corrían de norte a sur: Julián Villarreal, Álvaro Obregón y Héroes del 47. Mientras que las calles de Oriente a Poniente eran de terracería. Los testimonios recolectados en el Reporte de Barrio Conarte, 2019, confirmaron que fue hasta principios de los 70 cuando pavimentaron por completo las calles.

⁴⁴ Ortegón (entrevista).

⁴⁵ Ortegón (entrevista).

⁴⁶ Lylia Palacios, “Transformaciones en los usos de la calle en barrios de origen obrero. El caso de la colonia Terminal”, en *Monterrey a través de sus Sillares*, vol. 3, núm. 6, 2024, 143-178

A falta de infraestructura urbana, los habitantes de la Terminal encontraron la forma de adecuar sus tejabanos para sobrevivir, y pese a las normativas y el estigma, éstos no se vieron afectados por inspecciones ni por otro tipo de conflictos. Según Ortegón: “en las colonias no se estableció esa regla” de destruir tejabanos, y la prueba estaba en que “en cada manzana [hay] de perdido un tejabán”.⁴⁷

b) *Vínculos vecinales y el sentido de pertenencia*

Además de la búsqueda de mejores condiciones de vida, que sin duda contribuyó a la formación de fuertes vínculos vecinales, los habitantes de la Terminal fomentaron otro tipo de soporte mutuo y de convivencia generalizada. Las colonias se poblaron de familias sanguíneas entre las cuales se afianzaron lazos de apoyo, mismos que sirvieron para amortiguar carencias y necesidades tales como el cuidado de los hijos/as, el alojamiento para otros familiares, así como el suministro de recursos, comida, dulces y juguetes. Entre la comunidad, los lazos se fortalecían también tras el acompañamiento en el duelo y en la festividad, eventos que muchas veces tenían como escenario principal los tejabanos. Por lo que respecta a los duelos, uno de ellos mencionó que “al ser gente pobre, [los muertos] se velaban en las casas. Los vecinos guardaban el respeto bajando la música de radio y

calles. Una revisión desde las ciencias sociales, ed. Camilo Contreras (Monterrey: CONARTE, 2015).

⁴⁷ Ortegón (entrevista).

cooperando con comida o flores para el funeral”.⁴⁸ En cuanto a festividades, Lara mencionó que en bodas y fiestas de quince años se invitaban a padrinos, que “los vecinos aportaban y [había] mucha familiaridad”.⁴⁹

Las fiestas colectivas estuvieron sin duda entre las actividades que impulsaron la vinculación vecinal. En los años 60, según recuerda una entrevistada, por la calle Héroes del 47 y la calle Privada Quinta Avenida se tenía la costumbre de celebrar Navidad realizando la pastorela y colocando un Nacimiento, mientras que a los niños se les daba colaciones (dulces) y pinole. En la fiesta de fin de año, por su parte, se donaba mercancía, se realizaban rifas, tocadas de grupos de rock y juegos de voleibol.⁵⁰

La integración de propietarios, posesionarios y arrendatarios en este tipo de celebraciones colectivas podría verse como un indicio de que, dentro de la colonia, el estigma social exterior no afectó la convivencia vecinal. Como hemos observado a través de los testimonios, se evidencia una participación incluyente en la festividad, el duelo y el juego entre infantes, que contribuyó a una construcción identitaria en torno a los tejabanes en el pleno centro industrial de Monterrey. Esta construcción identitaria o sentido de pertenencia puede ser también una manera de entender su permanencia, y el desarrollo

⁴⁸ Ortigón (entrevista).

⁴⁹ Lara (entrevista), 02:18.

⁵⁰ Medellín (entrevista).

de un hábitat comunitario que se aleja de los estigmas que la rodean. En efecto, para algunos entrevistados habitar en un tejaban “era de lo más natural”,⁵¹ lo que nos recuerda la frase de Lefebvre respecto a que, al interior de una comunidad, las prácticas se vuelven “naturales”, “comunes”, y escapan del entendimiento de la lógica exterior.⁵²

Si bien debe reconocerse que la persistencia de tejabanos se debe sobre todo a la carencia de recursos económicos, también es necesario mencionar que los tejabanos representaban ciertas ventajas que pudieron contribuir a la creación de un fuerte vínculo hacia ellos, como es el caso de la situación climática. En una ciudad como Monterrey, con clima extremo, el tejaban se volvió también sinónimo de resguardo del frío y del calor. Uno de sus habitantes, por ejemplo, dice tener “bien presente” la nevada del 67, y recuerda que su padre hacía unas “tiritas” de periódico para tapar las rendijas “para que no se chiflonara [sic] el aire helado”. Por otro lado, el mismo entrevistado comenta que en tiempos de calor se podía dormir con las puertas abiertas o sobre banquetas para esperar el sereno. En su opinión, los tejabanos incluso eran más frescos y térmicos que las casas de concreto, y aunque el techo era de hierro, se ideaban aislantes con cubiertas de palma para amortiguar el calor.⁵³

⁵¹ A. Haros, entrevista realizada por E. Rangel, F. Cortes, y C. Olguín, 6 de noviembre de 2021.

⁵² Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*. (Madrid: Península, 1975), 42.

⁵³ Ortegón (entrevista).

Imagen 3

Angélica Sáez frente al tejabán de la vecindad donde vivió, 1978.



Fuente: Angelica Sáenz.

En general, las entrevistas realizadas dieron cuenta de que generaciones de adultos/as que habitaron la colonia Terminal después de 1950, y que hoy tienen entre 50 y 75 años, mantienen en su memoria vivencias que se desarrollaron en torno a la construcción y preservación de sus tejabanés. “[Tengo] grandes recuerdos, carencias posiblemente ¡pero no las sentíamos!”.⁵⁴ “Para nosotros [fue] una cosa muy natural, es pobreza, es humildad

⁵⁴ Ortegón (entrevista).

y todo eso nos ha gustado [...] todos esos recuerdos, nunca me dan a mí [...] vergüenza, [...] a mí me da mucho gusto”.⁵⁵ Otro testimonio menciona: “Recuerdos muy bonitos, nos salíamos la güercada [sic]. [Mi] niñez [...] fue muy bonita, con muchas penurias, pero fue muy bonita”.⁵⁶ También es posible que estos testimonios den cuenta de la concepción de que la colonia fue un espacio relativamente seguro para habitar en un tejabán.

En algunos casos, tal era la costumbre y arraigo, que algunas personas no quisieron abandonar sus tejabanos. Así lo expresó la señora Gloria, quien recordó que su madre y abuela no cambiaron su tejaban a pesar de que ya tenían otra casa de material. Lo mismo comentó Sáenz, quien sí experimentó el cambio:

Aun en mi pobreza en el centro, yo sabía que había pavimento, luz, agua, gas y [...] [me movieron de] Félix U. Gómez hasta llegar a Diego de Berlanga, acá a San Nicolás [...] Me llevaron a un mundo que no me gustó [...] porque ya era la casa y era estar sola [...] [Experimenté] soledad, [...] disgusto, [...] enojo, muchos sentimientos bien encontrados. Aun y que mis papás llevaban un pensamiento de que ‘allá ya va a ser de nosotros, ahí vamos a construir’. En cuanto a lo emocional y lo social, fue [...] un cambio muy drástico. Pues acá ya no había vecinitos... [...] era sal y [conoce] amigos, [...] al vecino, experimenta ir a tocar la puerta, tratar tantas cosas que yo las daba por hechas. Entonces, pues fue un cambio muy difícil, muy difícil.⁵⁷

⁵⁵ Haros (entrevista).

⁵⁶ Medellín (entrevista).

⁵⁷ Sáenz (entrevista).

Como podemos apreciar, en algunas ocasiones los testimonios tienden a minimizar las carencias materiales, y en su lugar enfatizan los lazos sociales que se forjaron en torno a los tejabanes. Como concluye la misma Sáenz, “para mí vivir en un tejabán significó muchísimo [...] yo de ahí aprendí lo que es la convivencia, a socializar, a no perder esperanza, a buscar oportunidades [...] porque aun con la carencia, yo aprendí [...] a vivir en comunidad”.⁵⁸

Conclusiones

Las colonias ubicadas en el margen norte del centro de Monterrey se desarrollaron en un marco de crecimiento urbano y de necesidad de vivienda. Ante esta situación, numerosas familias ocuparon los terrenos de la colonia Terminal sin que estos estuvieran propiamente acondicionados, a partir de la autoconstrucción de viviendas propias, comúnmente conocidas como “tejabanes”. Éstos se multiplicaron a través de diversas modalidades de tenencia, ya que sus habitantes eran tanto propietarios, como posesionarios o arrendatarios. Sin embargo, la mayoría participó en movilizaciones sociales para buscar mejores condiciones de vida, en vinculaciones vecinales y en otras formas de interacción social que tenían como punto en común el habitar en un tejabán.

⁵⁸ Sáenz (entrevista). Véase también la imagen 3: Una foto que nos compartió Saéenz, una participante de la investigación que mostró un gran ánimo de cooperación, y que expresó su ánimo por el reconocimiento de los tejabanes al recordar su niñez con emotividad.

Por último, es importante mencionar que también se desarrolló una valorización personal de los tejabanos entre los habitantes de estas colonias. Entre las calles más estrechas de la capital industrial de Nuevo León, sus vivencias promovieron un pasado comunitario que tiene su punto de partida en su inicio como familias trabajadoras. Compartieron la carencia de servicios básicos y se apoyaron en procesos de mejora que han contribuido a que su población conciba lazos comunitarios más profundos y cercanos. Por tal motivo, consideramos que el tejabán tiene una historia no solo como objeto, sino como un referente tangible a través del cual se puede generar un acercamiento a la historia de esos seres humanos que fueron vecinos del “progreso industrial” en la ciudad de Monterrey.

Referencias

Archivo

Archivo Histórico Municipal de Monterrey (AHMM).

Bibliografía

Aparicio Moreno, Carlos Estuardo, María Estela Ortega Rubí, y Efrén Sandoval Hernández. “La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización”. *Región y Sociedad* XXIII, núm. 52 (2011): 173–207.

- Aceves Lozano, J., *Sobre los problemas y métodos de la Historia Oral*. En Garay, *La Historia con micrófono*, editado por Gabriela Garay, 33-46. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1993.
- Barragán, Juan. *100 años de vivienda en México: historia de la vivienda en una óptica económica y social*. Monterrey: URBIS Internacional, 1996.
- Centro de Desarrollo Metropolitano y Territorial (CDMT). *Población de México en comparación con Monterrey 1950-2010*. Monterrey: s/f.
- Flores, Oscar. *Monterrey origen y destino. Tomo II: Monterrey, una ciudad industrial (1910-1980)*. Monterrey: Municipio de Monterrey, 2009.
- García Ortega, Roberto. “El área metropolitana de Monterrey (1930-1984): Antecedentes y análisis de su problemática urbana”. En *Monterrey: siete estudios contemporáneos*, editado por Mario Cerutti, 95–151. Monterrey: Facultad de Filosofía y Letras, UANL, 1988.
- Garza, Azucena. *Colonia Cuauhtémoc: Vida cotidiana de una colonia obrera en Monterrey (1957-2020)*. Monterrey: Centro de Estudios Humanísticos, UANL, 2023. <https://libros.uanl.mx/index.php/u/catalog/book/135>.
- Garza, Gustavo. “El proceso de metropolización de Monterrey / hay que planear a largo plazo”. DemoS, núm. 007 (1994). <https://doi.org/10.22201/%6634>.
- . “La estructura socioespacial de Monterrey, 1970-1990”. *Estudios Demográficos y Urbanos* 14, núm. 3 (42) (1999): 545–98.
- Guzmán, Eduardo. “El imaginario del barrio San Luisito”. Tesis de maestría, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2012. <http://eprints.uanl.mx/11069/>

- Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI). *Censo General de Habitantes 1921. Tabulados básicos*. México: 1921. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1921/>
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI). *IX Censo de población 1970*. México: 1970. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1970/>
- COLEF. *Reporte Barrio CONARTE*. Monterrey: CONARTE, 2019.
- Montemayor, Andrés. *Historia de Monterrey*. Monterrey: Asociación de Editores Libreros de Monterrey, 1971.
- Lambertucci, Constanza. “‘Pagué hasta el último peso pero no me dieron la escritura’: una obra de arte sobre construir y habitar fuera del mercado de la vivienda en América Latina”. *El País*, el 4 de septiembre de 2021. <https://elpais.com/icon-design/2021-09-04/pague-hasta-el-ultimo-peso-pero-no-me-dieron-la-escritura-las-miserias-de-vivir-fuera-del-mercado-de-la-vivienda-en-america-latina-contadas-en-una-obra-de-arte.html>.
- Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. Madrid: Península, 1975.
- López, Gerardo. “Barrio Nacional”. En *Historia de nuestros barrios*, editado por Celso Garza. Monterrey: Gobierno del Estado, 1985.
- Palacios, Lylia. “Transformaciones en los usos de la calle en barrios de origen obrero. El caso de la colonia Terminal”. En *Monterrey a través de sus calles. Una revisión desde las ciencias sociales*, editado por Camilo Contreras. Monterrey: CONARTE, 2015.
- Salinas, César. “El anhelo de un hogar. El programa de vivienda de las empresas del Grupo Industrial Monterrey”. En *Libro de Oro de la Sociedad Cuauhtémoc y Famosa*. Monterrey: FAMOSA, 2018.

Zavala, Juan Roberto. *Diccionario biográfico de constructores de Monterrey*. Monterrey: CMIC, Delegación Nuevo León, 2003.

Fuentes orales

Haros, A. Entrevista realizada por E. Rangel, F. Cortes, y C. Olguin, 6 de noviembre de 2021. Monterrey, México.

Lara, H. Entrevista realizada por F. Cortes y C. Olguin, 24 de octubre de 2021. Monterrey, México

Medellín, G. Entrevista realizada por C. Olguin, 9 de noviembre de 2021. Monterrey, México.

Sáenz, A. Entrevista realizada por C. Delgado y C. Olguin, 31 de octubre de 2021. Monterrey, México.

Ortegón, O. Entrevista realizada por E. Rangel, y C. Olguin, 21 de octubre de 2021. Monterrey, México.

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

Azucena Garza. Colonia Cuauhtémoc. Vida cotidiana de una colonia obrera en Monterrey (1957-2020)

María Isabel Araujo Alvarado
orcid.org/0000-0002-8416-9625
Archivo Municipal de San Pedro Garza García
San Pedro Garza García, México

Recibido: 25 de octubre de 2023

Aceptado: 14 de noviembre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Araujo Alvarado, María Isabel . This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-122>

Email: isabel.araujoal@outlook.com

Azucena Garza. *Colonia Cuauhtémoc. Vida cotidiana de una colonia obrera en Monterrey (1957-2020)*. Colección NortEstudios, no. 12. Monterrey: Centro de Estudios Humanísticos, UANL, 2023, 186 pp. ISBN 978-607-27-1991-0.

<https://libros.uanl.mx/index.php/u/catalog/book/135>

Recibido: 25 de octubre de 2023

Aceptado: 14 de noviembre de 2023

A través de este libro, resultado de una tesis de licenciatura que obtuvo una mención honorífica en el Premio Nacional Luis González y González, Azucena Garza nos da un recorrido por la colonia Obrera de Monterrey, inaugurada en 1957 con la intención de satisfacer las necesidades básicas de los trabajadores de la Cervecería Cuauhtémoc. Por medio de testimonios orales — principalmente de mujeres, que se convirtieron de alguna manera en las impulsoras del habitar de la colonia—, la autora nos acerca a la vida cotidiana de esos espacios y devela los sentimientos de nostalgia y amor, en recuerdo de aquellos años de tranquilidad y comunión, pero también de recelo ante el cambio y el desequilibrio de su lugar seguro.

En el primer capítulo, Azucena nos muestra su propuesta metodológica, retomando la microhistoria y la historia oral. Señala

también algunas desventajas de ésta, y el difícil papel que juega quien investiga al tener que descartar ciertos testimonios orales, ya que se enfrenta a los sentimientos y sesgos de las personas. Así mismo, retoma puntos sobre la historia de bronce nuevoleonés, que enfatiza cómo los empresarios dieron paso al “progreso”, mencionando en particular el caso Cervecería Cuauhtémoc, fundada en 1890, con una historia que gira en torno a nombres como José Calderón Penilla, Isaac Garza, José A. Muguerza, y posteriormente José María Schneider.

En el siguiente capítulo, “Imagen de la Cuauhtémoc”, la autora nos muestra un panorama complejo en donde las personas rechazaban la idea de comprar una casa en la colonia fundada por la empresa. Aunque el proyecto parecía prometedor, la lejanía de las fábricas y un entorno rural provocaron la reticencia de los trabajadores. Fueron sobre todo sus esposas, señala Garza, quienes convencieron a sus maridos de aceptar las nuevas viviendas. Para ellos, además, existía cierto temor de que la mudanza trajera cambios en las dinámicas sociales y familiares. En uno de los testimonios, por ejemplo, la entrevistada hace mención de que su papá tenía miedo de “verse incompetente” al afrontar la nueva distribución de las casas-habitación; considera que, de alguna forma, implicaba que el “jefe de familia” perdiera control, pues los nuevos espacios —una separación formal de la cocina, la sala o las habitaciones— daban pie a una vida más privada al interior del hogar.

Otro punto interesante que se menciona dentro del capítulo es la poca percepción social sobre la desigualdad. Por supuesto, había detalles que diferenciaban a unos habitantes de otros, como las formas de caminar en pareja: mientras que un supervisor de Cervecería y su esposa se dirigían a la iglesia tomados de la mano, otras parejas iban uno delante del otro, él adelante y ella atrás, cargando una red para llevar la fruta. Sin embargo, en general casi todos recibían el mismo trato, recurrían a los mismos lugares y sus hijos a los mismos colegios (aunque, eso sí, las casas sí estaban distribuidas de manera diferente).

Dentro del capítulo “Las puertas cerradas”, la autora nos habla de la colonia y las formas de ver lo que sucedía fuera de ésta. Busca la relación entre la historia local y la nacional, y a partir de ello nos habla de cómo los habitantes se encontraban dentro de su propia burbuja, sumado a que los medios de comunicación generaban prejuicios que iban adoptando los vecinos. Esto quedó de manifiesto, por ejemplo, con el caso del movimiento estudiantil y la lucha por la autonomía universitaria de la entonces Universidad de Nuevo León. Durante esos mismos años tuvieron lugar acontecimientos como la fundación de colonias como Tierra y Libertad, o sucesos violentos como el “Halconazo”. Garza menciona que a pesar de que hubo miedo, éste fue fugaz y no afectó su visión de vida ideal dentro de la colonia; los vecinos sentían que vivían en un ambiente de tranquilidad. Mucho de esto tenía que ver con que estaban más “apegados” a los sucesos

locales o relacionados con la empresa, ya que leían las revistas publicadas por la misma. Esto propició la relevancia de ciertos discursos, como el enaltecimiento de la figura de Eugenio Garza Sada, el “culto al emprendedor”, así como todo lo que implicó su muerte en 1973.

En el capítulo, “Buenas vecinas (2010-2020)”, la autora nos adentra en los cambios ocurridos en los años más recientes. Nos remite a los problemas de seguridad y de control que se dieron de manera generalizada en el país; en el contexto de la colonia, menciona el asesinato del dueño de uno de los primeros restaurantes del lugar, y la restricción de ciertos espacios como los centros recreativos. Todo eso provocó el sentimiento de que ya nada era como antes, de que la tranquilidad de la que siempre hablaban los vecinos se empezaba a desvanecer, convirtiéndose en miedo e inseguridad, y dando paso también a la creación de redes de apoyo y comunicación virtual con el fin de evitar robos, asaltos, etc. En esta historia, el papel de la iglesia —principalmente de las Misioneras Clarisas— también fue muy importante para tratar de mantener vivos los lazos de la comunidad, pues se fomentaban actividades para involucrar a las familias.

Por otra parte, el discurso de valores y cultura que se había arraigado en la colonia dio paso a la formación de prejuicios hacia las personas ajenas a las primeras generaciones de habitantes. Esto llevó a que, de alguna manera, los vecinos se sintieran amenazados con los recién llegados, y vieran al “otro” como malo, como si todo

aquel que no fuera de Cervecería Cuauhtémoc o de Hylsa fuera un extraño, o como si se tratara de personas que no contaban con los mismos valores y educación. Esto causó, naturalmente, que las personas “externas” o recién llegadas (trabajadores de otras empresas, albañiles, etc.) se sintieran incómodas ante las miradas de los viejos habitantes. Conforme avanzó el tiempo, también surgieron otros prejuicios: que la mujer trabajara era mal visto, pues hacía ver al hombre como un “mantenido”, y la llevaba a la búsqueda de otras formas de ganar dinero (venta de comida, costuras, lavado de ropa) para evitar la crítica.

Por último, el testimonio de la autora sobre la muerte de su abuela y la de otros vecinos, o la forma en que los mismos se mantenían al tanto de su salud por las rutinas marcadas/conocidas que seguían, da pie para reflexionar sobre cómo va envejeciendo la colonia. Se abordan temas bastante interesantes como la soledad por falta de compañeros de vida, las amistades y los procesos de cuidados por enfermedad o el acompañamiento entre mujeres. En el cierre, la autora ofrece unas reflexiones finales donde apunta que el fin de la colonia “ha sido lento, ambiguo y complejo” (p. 177). A explorarlo ayuda la fusión de su propio testimonio como parte de la comunidad con el de los demás vecinos, además de que la cercanía pudo contribuir a que las entrevistas resultaran más abiertas y en un entorno de confianza. Sin embargo, como señala la misma autora, no es difícil suponer que los testimonios busquen preservar los buenos recuerdos, y que los abusos o las

malas historias se omitan, fomentando visiones románticas y enaltecedoras.

Colonia Cuauhtémoc. Vida cotidiana de una colonia obrera en Monterrey (1957-2020) trata de ir más allá y complejizar ese relato. El libro de Azucena Garza tiene la virtud de acercarnos a la colonia y acompañarnos en el camino de su investigación, lo que resulta muy valioso sobre todo porque retoma aspectos que tienen que ver con el sentir de los habitantes ante diversas situaciones de la vida cotidiana, mismos que suelen omitirse en otras historias y que considero representan uno de los grandes aportes de este libro.

María Isabel Araujo Alvarado
Archivo Municipal de San Pedro Garza García
San Pedro Garza García, México
orcid.org/0000-0002-8416-9625

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

**Carmen Ramírez Domínguez, Óscar Flores Solano y José Antonio Ruíz Jarquín (Dir.).
Esperanza, las vendedoras del tren**

Daniela Giacomina Quintanilla Merino
orcid.org/0009-0008-9803-7384
Universidad Autónoma de Nuevo León
Monterrey, México

Recibido: 25 de octubre de 2023

Aceptado: 14 de noviembre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Daniela Giacomina Quintanilla Merino. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-120>

Email: daniela.quintanillam@uanl.edu.mx

Carmen Ramírez Domínguez, Óscar Flores Solano
y José Antonio Ruíz Jarquín (Dir.). *Esperanza, las
vendedoras del tren*. México: OCIBE, PACMyC &
Mediátika producciones, 2021.
1 h. 09 m.

Recibido: 20 de octubre de 2023

Aceptado: 27 de noviembre de 2023

“Esperanza” es el nombre de una de las estaciones ferroviarias establecidas en Puebla a finales del siglo XIX. También es el nombre del pueblo que se fundó en su lugar cincuenta años después a causa de la animada actividad que se generó en torno al paso del tren. *Esperanza, las vendedoras del tren* (2021), es un filme documental mexicano dirigido por Carmen Ramírez, José Antonio Ruiz y Óscar Flores; un espacio audiovisual de 69 minutos dedicado a la memoria de las vendedoras de Esperanza, un grupo de mujeres incansables que hoy son patrimonio intangible de la cultura ferrocarrilera en México.

La cámara sigue a las vendedoras que mantienen viva la Esperanza aún tres décadas después de que la ruta El Mexicano fuera inhabilitada y el tren dejara de hacer sus paradas usuales. *La memoria es la protagonista de esta historia*, porque se hila alrededor de las entrevistas que ofrecen los habitantes del

pueblo, segundas y terceras generaciones de quienes fundaron originalmente el municipio al separarse legalmente de sus vecinos en Atzitzintla. Así, partiendo de distintas perspectivas, se conjuga el panorama cultural de Esperanza en los días del tren.

No es noticia que las oportunidades en México están terriblemente mal distribuidas. Las personas que viven alejadas de los centros urbanos, en comunidades rurales, no dejan de solventar sus necesidades cuando la pobre infraestructura de sus contextos les impone trabas para hacerlo, sólo encuentran formas de subsistir por cuenta propia; para las mujeres de Esperanza, el tren fue la respuesta. Encontraron en él un medio accesible y constante para el desarrollo de una actividad económica: vendiendo comidas y bebidas típicas que ellas preparaban a los pasajeros del tren, lograron sustentar a sus hermanos, hijos, padres y madres, y generar aunadamente una economía estable en su comunidad. En torno al pasaje del tren se construyó una estación, algunos restaurantes, edificios de gobierno, tiendas de suministros... pero más importante: una identidad.

Esta identidad otorgada por la acción colectiva que supuso trabajar con lo que respectaba al tren envuelve diferentes aspectos de la vida del habitante de Esperanza, ayer y hoy. Hay roles, por supuesto; además de las vendedoras y sus familias, estaban los conductores, los garroteros, los maquinistas, los empleados del tren, los encargados de la estación, los inmigrantes propietarios de negocios, el personal del restaurante, los comerciantes, los

vendedores de suministros, y hasta los pasajeros del tren. Cada uno de estos roles representaba los diferentes contextos de Esperanza, donde aún era posible distinguir entre sí las particularidades de los miembros de cada grupo.

La ruta del tren visibilizaba las costumbres locales. La estación de Esperanza era un punto de convergencia con la otredad. En ella, distintos grupos y clases sociales interactuaban en lo cotidiano: los símbolos abundaban en cantidad y distinción destacando como estandartes las identidades de sus portadores, claros y reconocibles. La diferencia iniciaba desde las canastas, con sus servilletas tejidas a mano, la sazón de su contenido, la mujer que la cargaba, el lugar desde el cual se le permitía vender. Tampoco era lo mismo viajar en un vagón de segunda que en uno de primera clase, comprar comida a las vendedoras o en algún restaurante; ni sentirse con la libertad, desde la cabina del maquinista, de elegir entre las mujeres las que podían subir a vender al tren y las que no.

Unidas por todo lo que compartían, pero únicas a su manera, cada una aportaba significados valiosos al contexto cultural de su comunidad, enriquecido por su calidez, esfuerzo y resiliencia. Sin embargo, las vendedoras de Esperanza enfrentaron terribles dificultades impuestas por la naturaleza, sus familias, la sociedad y políticos locales, sometiéndose a programas ineptos del gobierno (como siempre imprudente), caminatas de kilómetros a pie descalzo, abundantes lluvias, heladas, un intento

de uniformarlas, además de las ineludibles críticas y burlas; que, como ellas, se levantaban todos los días con el sol y no se detenían, tal como pasan las horas del día. Hasta que, de pronto, el tren comenzó a desviarse, y después a no pasar para nada. De la noche a la mañana se derrumbó la tradición; dejaron de pasar los trenes, dejaron de pasar las vendedoras y la Esperanza se perdió.

Cuando comenzó la construcción de una nueva línea que bajaba por Acultzingo, en el nuevo trazo del Nazareno, a nadie en Esperanza le importó lo que sucedería con las vendedoras. Ellas, como siempre, siguieron al tren y mudaron su actividad a la estación más cercana que todavía recibiera pasajeros. Fue un periodo muy difícil. El pueblo se apagó por completo en un instante; entonces fue palpable el vacío que dejaron el tren y las vendedoras en Esperanza.

Un sector que, como corazón, mantenía viva la comunidad, se vio obligado a desplazarse y abandonar la costumbre, sin oportunidad de hacer una transición a una nueva con la capacidad de sustituir lo que ofrecía la anterior. Todo Esperanza padeció su ausencia. Es así que un nuevo capítulo en la identidad del pueblo y sus habitantes debe inaugurarse: sin tren, sin pasajeros, sin calles concurridas inundadas de colores, olores y sabores; pero con los vestigios de una rica historia que permea su esencia y trasciende a través de su memoria. En su pasado se encuentra el valioso patrimonio que les destaca y otorga terreno fértil para fortalecer los lazos en la comunidad hacia el futuro.

Ahora que sólo quedan recuerdos, los habitantes de Esperanza se dedican a celebrar la identidad de las vendedoras en el pueblo, traduciendo su experiencia en el presente y celebrando su pasado. Hacen representaciones históricas en las que suena un silbato de tren que no está ahí y ellas salen a vender sus antojitos como hacían antes, entre aplausos y sonrisas. De esta forma se recupera el patrimonio intangible que dejó el tren: narrando el pasado a través de la experiencia vivida por las vendedoras. La identidad construida en base a lo que ellas representaban dotó de unidad a su comunidad porque supieron traducir los elementos de su entorno en herramientas para la superación. El rescate que se hace hoy en Esperanza conmemora a aquellas grandes mujeres.

Daniela Giacomina Quintanilla Merino
Universidad Autónoma de Nuevo León

Monterrey, México
orcid.org/0009-0008-9803-7384

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

Silvia Federici. El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo

Allerim Callejas Guarneros
orcid.org/0009-0008-1029-7828
Universidad Autónoma de Nuevo León
Monterrey, México

Recibido: 16 de octubre de 2023

Aceptado: 26 de octubre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Allerim Callejas Guarneros . This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-119>

Email: allerimcg@gmail.com

Silvia Federici. *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2018, 121 pp.

ISBN: 978-84-948068-3-4

<https://traficantes.net/libros/el-patriarcado-del-salario>

Recibido: 16 de octubre de 2023

Aceptado: 26 de octubre de 2023

La innegable influencia del capitalismo sobre las problemáticas a las que se enfrentan los movimientos sociales existentes ha provocado el surgimiento de distintas corrientes dentro de cada uno de éstos. Para el feminismo, la corriente marxista ha puesto sobre la mesa una lucha por la libertad basada en la crítica al sistema capitalista, tomando como punto de partida las ideas que Karl Marx proponía en *El Capital*. Sin embargo, aun siendo la fuente principal de esta rama, las feministas marxistas están conscientes de que la obra de Marx no está en sí misma enfocada en la mujer y la opresión que sufre en su entorno, lo que las ha llevado a criticar también su perspectiva patriarcal.

En *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo* (2018) Silvia Federici, una de las activistas feministas más influyentes de la época, presenta un análisis crítico de la teoría marxista, concentrándose en la nula consideración que Marx tiene hacia la labor reproductiva de la mujer y la importancia que ésta tiene para la producción del capital. Esta recopilación

de cuatro ensayos aborda los diferentes aspectos que la autora cree necesarios para que el feminismo marxista, e incluso el resto de los movimientos socialistas, puedan fortalecerse y lograr un verdadero cambio.

En su primer ensayo, “Contraatacando desde la cocina”, Federici reprobaba cómo la izquierda ha ido desplazando a las personas no asalariadas del movimiento socialista. En específico, señala que, al no ser considerada parte de la clase obrera, cualquier trabajo no asalariado que realiza la mujer ama de casa se ve reducido a un mero acto de amor, un aspecto natural de su género. Esto quiere decir que la mujer no es merecedora de un lugar dentro de la lucha por mejores condiciones hasta que no sea parte activa del capitalismo.

Empero, Silvia Federici no duda en esclarecer uno de los hechos más relevantes presentados en su libro:

Porque tan pronto como levantamos la mirada de los calcetines que remendamos y de las comidas que preparamos, observamos que, aunque no se traduce en un salario para nosotras, producimos ni más ni menos que el producto más precioso que puede aparecer en el mercado capitalista: la fuerza de trabajo (p. 30).

Es a partir de aquí donde la idea que defiende Federici cobra fuerza, pues es quizá el momento en el que las lectoras pueden comenzar a verse reflejadas y por fin entender en su totalidad lo que trata de decir: la mujer en el sistema capitalista está tan involucrada que, en pocas palabras, éste depende completamente

de ella. Por supuesto, no recibe remuneración alguna por cargar en brazos, por poner un plato de comida caliente en la mesa, por criar de manera correcta, por asegurarse de que los actuales y futuros miembros del capitalismo se mantengan dentro del mismo sin inconvenientes desde la supuesta comodidad que representa el hogar. Según la autora, reconocer a través de un salario la importancia de las mujeres en el funcionamiento del capitalismo no sólo las colocaría en una posición digna, sino que les permitiría dar un gran paso hacia el objetivo final del feminismo de ser individuos sin precio dentro o fuera de las fábricas.

El segundo ensayo, “El capital y el género”, toma un rumbo mucho más teórico, aunque tiene tanta relevancia como el resto de los ensayos para comprender la crítica que hace Federici al marxismo. Durante la primera parte de este capítulo la activista se dedica a presentar todas las ideas de Marx en las que de alguna u otra manera la mujer se ve involucrada, incluso si sólo es superficialmente. También incluye en sus comentarios aquellas partes de *El Capital* en donde ella cree que hubiese sido pertinente que Marx considerara a la mujer más allá de su papel de madre o esposa, sin olvidar el contexto histórico en el que se encontraba.

Si bien en la primera parte se muestran conceptos básicos para el entendimiento del movimiento socialista, es en la segunda sección donde se encuentra tanto la idea principal del ensayo como la idea principal del feminismo marxista. Para Federici y el resto de las feministas pertenecientes a esta corriente, encontrarse

con la falta de consideración que Marx tiene para con las mujeres no representa un obstáculo. Más bien, son capaces de adueñarse de la idea y mejorarla luego de establecer el rol vital que ellas tienen para mantener en pie al capitalismo. Tomando como argumento principal la importancia que otorga Marx a la creación de los productores de capital (en otras palabras, la reproducción humana), las feministas convierten su teoría en un escalón más para alcanzar su libertad dentro del sistema capitalista.

“La construcción del ama de casa a tiempo completo”, el tercer ensayo de este libro, retoma en un inicio mucha de la información planteada en el ensayo anterior, aunque ya no de manera tan profunda. Así mismo, habla acerca de la división que el capitalismo ha creado entre la clase obrera y la mujer y, aún peor, entre la mujer ama de casa y la mujer prostituta. La exploración que hace Federici sobre cuál es el factor que diferencia a ambas y por qué esto las hace merecedoras o no de los derechos que el resto goza es, probablemente, lo que vuelve este ensayo el más interesante de los cuatro.

Este análisis es de suma importancia ya que en la segmentación de las mujeres radica uno de los medios más destructivos que tiene el capitalismo para dañar a nuestra sociedad y demeritar el valor que tienen dentro del sistema. Porque, como dice la autora, “la respetabilidad se convierte en la compensación por el trabajo no remunerado y la dependencia del hombre”, por lo que la mujer prefiere ser esclava del capitalismo antes que dejar ser merecedora de respeto (p. 79). De esta manera, Federici

se asegura de quitar la venda de los ojos de las lectoras y les hace ver que no sólo están en una lucha permanente contra el sistema, sino también contra ellas mismas, lo que termina por debilitar aún más a la mujer como conjunto y la retrasa en su camino hacia la libertad.

Finalmente, en *Marx, el feminismo y la construcción de los comunes*, la activista habla acerca de todo aquello dentro de la teoría marxista que puede y debe redireccionarse para ser de ayuda al movimiento feminista. A pesar de que una vez más se retoman conceptos planteados en ensayos anteriores, este cuarto ensayo involucra efectivamente la teoría ecofeminista para fortificar la crítica hacia Marx, quien creía necesaria la existencia del capitalismo para después lograr una liberación de la clase trabajadora, esto considerando que sólo bajo el sistema capitalista se podrían generar las condiciones que llevan a una vida productiva y con todas las necesidades cubiertas. El argumento más relevante de esta colaboración teórica podría ser que el capitalismo, aun cuando vuelve más productivos a los trabajadores, destruye el entorno y vuelve más difícil la tarea de la mujer de producir y mantener aptos a los trabajadores que tanto necesita el sistema.

Es entonces que Federici invita al movimiento socialista a alejarse un poco de las ideas de Marx que, al ser anticuadas para el contexto social y político de la época, fallan en considerar factores como las luchas sociales de las últimas décadas, las nuevas condiciones bajo las que el trabajador es explotado, el papel de la mujer, entre otras omisiones. En cambio, alienta a la

comunidad a unirse, a compartir la lucha contra el capitalismo porque, según Federici,

Oponerse a las divisiones basadas en la raza, el género o la edad creadas por el capitalismo, reunir lo que se ha separado en nuestras vidas y reconstituir un interés colectivo debe ser una prioridad política para las feministas y para otros movimientos por la justicia social (p. 108).

Esta cooperación social entre los distintos grupos marginados es la fuente del vigor necesario para reconstruir la sociedad, porque sólo de esta manera se podría asegurar la extinción de la ideología capitalista que se ha internalizado a lo largo de los años. Así, las feministas y el resto de los movimientos involucrados podrán hacer frente al opresor que tienen en común y alcanzar la libertad por la que tanto han luchado.

Mencionado todo lo anterior, es posible concluir que *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo* es un libro ideal para iniciar a explorar una de las batallas más importantes a las que las mujeres y el resto de los individuos relegados en la sociedad actual se enfrentan día con día. Sin duda ofrece una base sólida de conceptos y teorías que permiten al lector involucrarse más en el tema, sin dejar de lado una aportación significativa para comenzar a formar un pensamiento propio en la materia. Incluso cuando algunos de estos conceptos son explicados en demasía, y otros tantos podrían haber sido evaluados con mayor profundidad, Silvia Federici logra presentar correctamente las ideas cruciales del feminismo marxista, lo que vuelve esta lectura fundamental

para aquellas personas que quieran introducirse en esta corriente feminista.

Los ensayos expuestos en el libro tienen gran valor educativo y ciertamente podrían ser la primera piedra para formar una generación de feministas, entre otros miembros de movimientos sociales, capaces de identificar las problemáticas que representa ser parte del sistema capitalista. Aún más allá, estas mujeres podrán ser dueñas de las herramientas necesarias para lograr un verdadero cambio, con la ventaja que representa la fuerza de la comunidad que por tanto tiempo ha sido oprimida y el conocimiento de que sólo unidas se puede derrotar al opresor.

Allerim Callejas Guarneros
Universidad Autónoma de Nuevo León
Monterrey, México
orcid.org/0009-0008-1029-7828

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

Luis Alberto García García. Frontera armada. Prácticas militares en el noreste histórico, siglos XVII al XIX

José Eugenio Lazo Freymann
orcid.org/0000-0003-2199-8044
Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, México

Recibido: 8 de diciembre de 2023

Aceptado: 13 de diciembre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Lazo Freymann, José Eugenio . This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-124>

Email: jelazof@gmail.com

Luis Alberto García García. *Frontera armada. Prácticas militares en el noreste histórico, siglos XVII al XIX*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica y Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2021, 279 pp. ISBN: 978-607-16-7065 (FCE), 978-607-8791-11-8 (CIDE).

Recibido: 8 de diciembre de 2023

Aceptado: 13 de diciembre de 2023

“¡Bárbaros, bárbaros, bárbaros...!” fue un grito recurrente que se escuchó en la frontera septentrional de la Nueva España y que hizo eco hasta finales del siglo XIX en México. De las avanzadas hispanas y francesas en Norteamérica, de los proyectos de frontera mexicanos y estadounidenses, Luis García nos presenta *Frontera armada Prácticas militares en el noreste histórico, siglos XVII al XIX* como un retrato de las doctrinas militares y el ordenamiento espacial español, y posteriormente mexicano, en ese noreste histórico que alguna vez planteó Manuel Ceballos Ramírez.

Originalmente este libro fue la investigación doctoral titulada *A Medieval Frontier. Warfare and Military Culture in Texas and Northeastern Mexico (1686-1845)*, defendida en 2015 en la Southern Methodist University (Estados Unidos). Dicha investigación le hizo acreedor del premio Citibanamex “Atanasio

G. Sarabia” de historia regional, en su 17^o edición en el año 2018. Actualmente Luis García es profesor en la Universidad de Monterrey (México). De forma conjunta el Fondo de Cultura Económica y el Centro de Investigación y Docencia Económicas nos edita esta profunda investigación que es tributaria de los estudios de las *borderlands* de David J. Weber y que podríamos rastrear hasta los inicios del siglo XX con Herbert Eugene Bolton. Obligado decir que este libro es parte de esa corriente historiográfica contemporánea que busca explicar procesos que creíamos ya resueltos, pero que bajo novedosas concepciones teórico-metodológicas nos arroja otras lecturas.

Como menciona el autor, este libro tiene sus orígenes en sus primeras averiguaciones de grado que resultarían en *Guerra y frontera: el Ejército del Norte entre 1855 y 1858*, que le editó el Archivo General del Estado de Nuevo León en 2007. Para su proyecto doctoral cuajó las ideas de una problemática fundamental para entender las relaciones de una frontera actual, y sabiendo aprovechar las posibilidades que se le brindaron en el rastreo archivístico y una atenta supervisión académica, sin decirlo, nos trae al presente la sentencia marxiana de la violencia como partera de la historia. El argumento que defiende Luis García está en que en la amplitud septentrional novohispana, que va desde el rosario de misiones en el occidente, hasta el frágil andamiaje presidencial, misional y civil en el oriente, hay una serie de argumentos de conformación que pueden ser exponenciados en 4 localidades hispanas, y esto es por sus orígenes, sus redes y la plasticidad

de sus funciones. En una abstracción conceptual, define los límites ambiguos del imperio español y cómo tras una serie de reformas y abandonos institucionales, las prácticas culturales de los vecinos en una *longue durée* pervivieron a políticas impuestas desde Madrid o la Ciudad de México.

Sus pesquisas archivísticas le llevaron por tres países, en dos continentes: desde el Archivo General de Indias (Sevilla, España), hasta el Archivo Municipal de Bustamante (Nuevo León, México). Los retos para el acceso, consulta, trabajo paleográfico, sistematización y etiquetado de ese universo de información de instancias públicas y privadas, municipales, estatales y federales, estadounidenses, españoles o mexicanos, fotografías propias, repositorios digitales o microfilms, son un trabajo muchas veces invisibilizado, que siempre merece ser mencionado y elogiado. Pero todos esos andares y pesares parten de la pregunta “¿de qué manera la organización militar española en la frontera formó parte de una estrategia más antigua proveniente de la frontera cristiano-musulmana de la Iberia medieval y cómo fue aplicada a otras regiones fronterizas?” (p. 15). Pregunta que no está libre de polémica y de un acalorado debate.

Siguiendo la formulación de Weber en sus textos sobre los orígenes de la frontera sur estadounidense, por su construcción española o mexicana, *Frontera armada...* podría dividirse en tres apartados de estudio muy precisos: a) el choque e imposición en el septentrión novohispano de un feudalismo tardío, una modernidad mal intentada y la ilustración *sui generis*, b) la creación de ese

ethos fronterizo precapitalista que se mantuvo al margen de las dinámicas agromineras que se encontraban más al sur y que poseyó conexiones atlánticas, y c) la explicación del fenómeno histórico exclusivamente desde las élites en sus prácticas de la guerra. Si bien la temática por su espacio, sujeto y tiempo puede presentar ciertas dificultades en su abordaje por la precisión al objeto de estudio planteado, la narrativa en que se van integrando las preguntas de investigación, las evidencias de archivo y las explicaciones hacen de este libro una lectura agradable y que motiva a la reflexión. No es de tomar a la ligera que incursionar en un estudio sobre San Miguel de Aguayo, la Punta de Lampazos, Laredo y los San Antonio de Béxar y Valero, poblaciones que nacen con distintos propósitos y orígenes, nos vaya a explicar toda la frontera, como alguna vez intentó Weber, pero aporta una base a esa historiografía que ha sido puesta en revisión.

En un primer sentido, desde un carácter diacrónico, somos mudos testigos de las generaciones de vecinos que vieron pasar modas y tendencias políticas sobre cómo debía ordenarse y regirse las fronteras de los Austria o Borbón, que de ello está la adaptación local para problemas locales. Para esto surge la creación institucional de enemigos ciertos o inventados, que van desde la Guerra Chichimeca (1550-1590) hasta esos que tras el artículo XI del tratado Guadalupe Hidalgo (1848) son extranjeros que cruzan la frontera. Por encima de ello están esos grupos de poder que mediante símbolos, representaciones, rituales y prácticas consiguen movilizar a los estamentos inferiores que

sujetan bajo la idea de la defensa común de la tierra.

Algo a mencionar y que es parte de esa tradición estadounidenses sobre construcción de su frontera sur, es el carácter persuasivo que se encuentra a lo largo del texto para afirmar los antecedentes medievales estrictamente ibéricos, cuando bien estos contrastes se pueden encontrar en un carácter extendido y endémico en toda la Edad Media europea, y previo a ello, hasta los escitas. Más allá de la deshumanización que sufrieron, ¿qué hay en común entre el jefe moro y el comanche? A la “excepcionalidad” fronteriza eurocéntrica, que es garante de un imperio con sus altas y bajas, depositaria de una tradición militar que se remonta a ese invento historiográfico llamado La Reconquista, haría falta una introspección decolonial que nos sitúe en sus particularidades y en una discusión horizontal con esas tendencias y narrativas históricas.

La obra de Luis García, el más reciente aporte historiográfico para el noreste mexicano, es un invaluable libro que merece y debe ser integrado en los espacios académicos y de difusión, ya que nos invita a reflexionar sobre los distintos procesos violentos por los que ha pasado este espacio y que tienden a ser olvidados.

José Eugenio Lazo Freymann

Universidad Nacional Autónoma de México

Coyoacán, México

orcid.org/0000-0003-2199-8044

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

Aarón Benjamín López Feldman. Re- sentimientos de la Nación. Regionalismo y separatismo en Monterrey

Ana Lilia Nieto Camacho
orcid.org/0000-0001-7306-2323
El Colegio de la Frontera Norte
Tijuana, México

Recibido: 25 de octubre de 2023

Aceptado: 14 de noviembre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Nieto Camacho, Ana Lilia . This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-117>

Email: anieto@colef.mx

Aarón Benjamín López Feldman. *Re-sentimientos de la Nación. Regionalismo y separatismo en Monterrey*. Cuaderno del Centro de Estudios Humanísticos, n. 3. Monterrey: Centro de Estudios Humanísticos, UANL, 2020, 241 pp. ISBN: 978-607-27-1387-1
<https://libros.uanl.mx/index.php/u/catalog/book/65>

Recibido: 17 de septiembre de 2023

Aceptado: 26 de octubre de 2023

La obra de Aarón Benjamín López Feldman, titulada *Re-sentimientos de la Nación. Regionalismo y separatismo en Monterrey*, no es propiamente historiográfica, pero considero importante traerla a la atención de los historiadores porque presenta asuntos que permiten reflexionar sobre nuestra disciplina. A través de este estudio de caso, es posible observar diversos puntos de interacción entre presente y pasado, los usos políticos del pasado en la arena pública, así como la pertinencia de analizar desde la historia los procesos de reconfiguración del pasado en la sociedad contemporánea.

El objetivo del autor es estudiar la “formación cotidiana del Estado-nación” a través de las tensiones entre la concentración de poder económico, político y simbólico del Estado y los intereses regionales. López Feldman plantea que en el caso de Nuevo Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 202-208
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-117>

León, estas tensiones se han expresado a través de una serie de relatos que sustentan la identidad nuevoleonesa y que tienen su origen en el siglo XIX, a las que ha denominado “narrativas de excepcionalidad”. Estos relatos se encuentran en constante disputa con las “narrativas centralistas y centralizantes del Estado-nación mexicano” (p. 14) y constituyen “afirmaciones apologéticas, reivindicatorias y nostálgicas” (p. 55) que se refieren al éxito de Monterrey y su élite empresarial, a los valores sociales y aun a las características étnicas que, de acuerdo a quienes las enuncian, han sustentado ese desarrollo económico.

A lo largo de cinco capítulos el autor utiliza un corpus de textos que han puesto en circulación estas narrativas para explicar la forma en que representan las diferencias entre la sociedad nuevoleonesa y el resto del país. López Feldman encuentra que la oposición se articula en torno a la Ciudad de México y la herencia indígena mexicana frente a Monterrey y la herencia hispana. De especial interés para el autor es el estudio de la radicalización en estos puntos de vista y su expresión contemporánea a través de los medios digitales. Los textos se estudian de forma temática y se vinculan a una clasificación sobre tipos de regionalismo elaborada por el autor, haciendo referencia en ciertos casos a figuras retóricas (metonímico, sinecdótico, autonómico, metafórico y separatismo) que señalan distintos niveles de relación entre las narrativas locales y las nacionales. El conjunto de textos analizados incluye libros, periódicos, revistas, heráldica y publicaciones en Facebook.

Los diversos soportes que transmiten las “narrativas de excepcionalidad” permiten al autor observar dos espacios sociales: los “gestores cívicos centrales” y los “gestores cívicos periféricos”. Los gestores centrales son aquellos vinculados a las élites que expresan sus ideas desde posiciones de autoridad, ya sea política o académica. Los gestores periféricos son aquellos que están al margen de esos ámbitos privilegiados de expresión y recurren a la formación de espacios digitales de encuentro e interacción, siendo además parte de los ánimos más radicales que discuten sobre la posibilidad de Nuevo León como un Estado independiente. El autor señala, aunque sin ahondar al respecto, que esta división también permite considerar dos temporalidades en el proceso social y discursivo de la formación de la identidad nuevoleonesa. Los gestores centrales estuvieron especialmente activos en el periodo 1938-1996, época también de la consolidación del poder económico, político y social de la élite empresarial regiomontana. Los gestores periféricos han estado presentes particularmente desde los 2000, tiempo ya de declive de la influencia de la empresa y los empresarios como los articuladores hegemónicos de la vida social nuevoleonesa, dando lugar a expresiones que López Feldman califica como “nostálgicas”.

Dentro de los relatos producidos por los “gestores centrales” se encuentran algunos textos clásicos de historia de Nuevo León y otros que, partiendo de esas primeras sistematizaciones históricas, han profundizado en algunos de los

elementos que explican el desarrollo socioeconómico de Nuevo León y Monterrey, notablemente la dimensión étnica expresada en el “mestizo fronterizo”. Estos textos hacen referencia al pasado histórico explicando el desarrollo nuevoleonés a partir de su fundación por valerosos colonizadores españoles. El elemento indígena, aunque presente, está subordinado al ejercicio civilizatorio de la cultura hispánica. Otros temas históricos recurrentes son Santiago Vidaurri y la República de Río Grande. Las historias clásicas de la primera época son también punto de partida para las posturas más radicales que difunden los gestores periféricos, aunque esta relación intertextual no se haga explícita. En todos los casos, la recuperación e integración de imágenes, acontecimientos, personajes y paisajes del pasado es fundamental para la construcción de las narrativas y su eficacia como elementos de memoria colectiva.

Al ser un trabajo claramente enfocado en el estudio de las estrategias discursivas y la reconstrucción de contextos semánticos y tropológicos, se extraña una consideración más consistente sobre el contexto sociopolítico que enmarca estos procesos de formación y consolidación de relatos. El autor señala que la dimensión lingüística está acompañada de una dimensión sociohistórica y ésta se aborda a partir de la recapitulación de la formación en el tiempo de “las narrativas de excepcionalidad” y sus interacciones a nivel discursivo con las narrativas “centralizantes” del Estado. Aunque el objetivo de la obra alude a elementos con una dimensión política, no se presta atención

a las transformaciones que en un lapso de más de 80 años han sufrido conceptual, política y socialmente los otros elementos de la investigación: el Estado, la nación, el regionalismo y el nacionalismo. La escasa atención que se presta a los contextos y realidades del Estado mexicano en sus relaciones con Nuevo León, no permite considerar que los fundamentos del nacionalismo mexicano han cambiado desde finales del siglo XX; en tanto que durante el siglo XXI se han modificado los marcos de relación del Estado y los integrantes de la federación, a pesar de que el autor asegura que es de su interés explorar al regionalismo y al separatismo como parte del “ejercicio del Estado-nación”. Así, al seguir el objetivo de rastrear la construcción narrativa de la alteridad regiomontana, el “otro” de esa alteridad, el Estado mexicano, e incluso la mexicanidad o lo que eso ha significado a lo largo del siglo XX y el siglo XXI, queda poco explorada.

Al respecto, un estudio reciente que también tiene su origen en una investigación doctoral, elabora una revisión del regionalismo desde la política y las coyunturas que han fomentado expresiones a favor de la región no solamente en el norte del país.¹ Este estudio es un buen punto de contraste con el trabajo de López Feldman que analiza minuciosamente el caso nuevoleonés, pero no explica con suficiente amplitud los marcos de referencia sociopolítica desde donde se presenta el separatismo

¹ Jaime Villasana Dávila. “Regionalismo político en México en el periodo 2000-2007. ¿Un fenómeno que resurge?” (Tesis doctoral, Universidad del País Vasco, 2011).

de principios de siglo XXI, que corresponde tanto a cambios políticos y económicos en México como a tendencias globales sobre los derechos de las minorías a su historia e identidad.

Sin embargo, la perspectiva tan específica que privilegia López Feldman, así como la estructura misma del trabajo, permiten observar no sólo lo que él llama el *continuum* regionalismo/centralismo, sino la recuperación de textos, hechos, personajes e imágenes del pasado a lo largo del tiempo. En este caso, la historiografía sentó los fundamentos y la legitimidad de las “narrativas de excepcionalidad” que circulan entre diversas comunidades de recuerdo que las retoman, modifican y mantienen vigentes en una relación clara entre presente y pasado. Si bien el punto de partida teórico de este trabajo es el análisis del discurso, particularmente los tropos que articulan las narrativas y sus lugares de enunciación, lo que hace este trabajo especialmente interesante para los historiadores es que señala la relevancia de la historiografía, profesional o no, para los procesos de formación de identidad y para la movilización de grupos sociales al sentar las bases para establecer relaciones explícitas entre pasado y presente. En otras palabras, de la memoria histórica como memoria colectiva de un grupo social.

Como muestra la obra de López Feldman, la diversidad de lugares y actores que en la sociedad contemporánea reclaman el derecho de producir historia, resulta de gran interés para los historiadores profesionales, pues abre la posibilidad de indagar sobre la relación de los actores con el entorno social y con el

tiempo. De igual forma, historizar las reconfiguraciones que los actores sociales elaboran sobre el pasado y señalar los objetivos e intereses que se encuentran detrás de los eventos que se recuerdan, dice mucho sobre cómo se han interpretado y rememorado esos eventos y permite comprender las preocupaciones sociales, políticas o económicas de un grupo, así como los valores que lo articulan.

Re-sentimientos de la Nación es una obra que abre temas de discusión sobre el Estado, la nación y la región en términos históricos, pero también permite a los historiadores pensar en nuevos objetos de estudio y en la relevancia de estudiar las relaciones presente/pasado en una sociedad en la que la preocupación por el pasado, reciente o remoto, forma parte de acciones sociales concretas, ya sea en discusiones sobre derechos, inclusión y justicia o, como preocupa a Aarón López Feldman, de exclusión, racismo y violencia.

Ana Lilia Nieto Camacho
El Colegio de la Frontera Norte
Tijuana, México
orcid.org/0000-0001-7306-2323

Referencias

Villasana Dávila, Jaime. “Regionalismo político en México en el periodo 2000-2007. ¿Un fenómeno que resurge?” (Tesis doctoral, Universidad del País Vasco, 2011).

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

Lucrecia Solano Martino. El jardín de senderos que se bifurcan: Escenario historiográfico estadounidense del siglo XX sobre América Latina

Pedro L. San Miguel
orcid.org/0000-0003-4298-571X
Universidad de Puerto Rico-Río Piedras
San Juan, Puerto Rico

Recibido: 25 de julio de 2023

Aceptado: 23 de octubre de 2023

Editor: Reynaldo de los Reyes Patiño. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, San Miguel, Pedro L . This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-111>

Email: sanmiguelupr@hotmail.com

Lucrecia Solano Martino. *El jardín de senderos que se bifurcan: Escenario historiográfico estadounidense del siglo XX sobre América Latina*. San Pedro Garza García: Editorial 42 Líneas, 2022.
ISBN: 978-607-99984-2-4.

Recibido: 25 de julio de 2023

Aceptado: 23 de octubre de 2023

Apelando al famoso cuento “El jardín de senderos que se bifurcan”, Lucrecia Solano Martino propone una aproximación a la historiografía de Estados Unidos sobre México y América Latina. En este cuento, Jorge Luis Borges efectúa una reflexión acerca del transcurrir de los humanos en el tiempo, que concibe no como un limitante destino predeterminado, sino como un abanico de futuros posibles. Para las personas de mi generación, lastradas por visiones que conciben el pasado como obligación, servidumbre o mandato —ya debido al origen nacional, a la pertenencia de clase social, o a la ubicación en el espectro de identidades étnicas, raciales, de género o sexuales—, la propuesta borgiana, a mi modo de ver, brinda la posibilidad de imaginar el porvenir en base a ese principio señero de la modernidad que es la idea de la libertad.

Y esto entronca con la obra de Solano Martino, que constituye una indagación que asume que en ese campo del saber que es la historiografía de los Estados Unidos sobre América Latina ha prevalecido una variedad de perspectivas temáticas, conceptuales, teóricas, ideológicas y metodológicas, instituyendo así un “jardín de senderos” historiográficos. Ese cúmulo de miradas es tan amplio que resultaría dificultoso que una sola obra pueda dar cuenta de la diversidad de tan abigarrado “escenario”. De modo que la autora ha optado por concentrarse en dos de las múltiples vertientes de las investigaciones históricas efectuadas en los Estados Unidos sobre América Latina durante el siglo XX. Por un lado, explora la historiografía sobre el periodo colonial y, por el otro, la historiografía sobre las empresas multinacionales que se establecieron en dicha región y cuyas repercusiones trascendieron por mucho los ámbitos de la economía.

Con la intención de ubicar dicha producción historiográfica en un contexto más abarcador, Solano Martino ofrece un escenario que incluye las principales corrientes historiográficas que, durante los siglos XIX y XX, marcaron la labor de los clíonautas en el mundo occidental. Esta puesta en escena facilita al lector —sobre todo al no iniciado en los laberínticos pasadizos de la historiografía— ubicar en un contexto internacional la producción histórica estadounidense dedicada a América Latina, posibilitando incluso una comprensión comparatista de dicha tradición intelectual. Vale indicar que esta producción también ha estado marcada por los procesos políticos, económicos, sociales

y culturales que han vivido los mismos Estados Unidos a lo largo del tiempo. Ello se patentiza tanto en sus énfasis temáticos como en sus abordajes teóricos y metodológicos, signados por las transformaciones que ha sufrido la sociedad estadounidense, sobre todo en la centuria pasada, cuando, por un lado, llegó a convertirse en una gran potencia mundial, y por el otro, cuando el país pasó por profundas transformaciones sociales.

Pero incursionemos en el primer sendero de la historiografía estadounidense que nos propone la autora. Acertadamente, Solano Martino inicia su libro destacando esa tradición que, en el siglo XIX, inaugura los estudios históricos estadounidenses sobre América Latina, que casi naturalmente se inclinó por las exploraciones y los descubrimientos geográficos y la Conquista. En tal sentido, como atinadamente ha señalado el historiador Mauricio Tenorio Trillo, el “padre historiográfico” de los latinoamericanistas estadounidenses es William H. Prescott en virtud de sus magnas obras acerca de las conquistas por los españoles de los imperios azteca e inca (de 1843 y 1847, respectivamente). Prescott perteneció a un cenáculo de hispanistas de la Nueva Inglaterra que, en el siglo XIX, se interesaron por la cultura y la historia de España (entre ellos el autor de los *Cuentos de La Alhambra*, Washington Irving) y que, como derivado de ello, fueron transitando hacia el mundo colonial hispanoamericano.

Más allá de consideraciones intelectuales y de la fascinación que sintió tan selecto grupo por la cultura española, ese interés por la expansión ibérica tuvo como trasfondo el crecimiento territorial

de los Estados Unidos en esas décadas, que incluyó la guerra con México en los 1840s, lo que conllevó un encuentro —o más bien un “encontronazo”— con lo español y con sus ramificaciones en América. Ese proceso de expansión geográfica y política propició el surgimiento de una importante tradición historiográfica que tuvo como eje central el estudio de esas regiones de los Estados Unidos más próximas a lo ibérico: México, por un lado, y las Antillas hispanas, por el otro. En este interés, por supuesto, también primaron consideraciones geopolíticas. De ahí se desprendió ese énfasis en los conceptos de “frontera”, *borderlands* y afines, asuntos que fueron abordados, como resalta Solano Martino, por figuras como Bernard Moses, Herbert Bolton y, ya en el siglo XX, Edward G. Bourne. Las indagaciones de tales historiadores —ubicados mayormente en las universidades del suroeste y el oeste de los Estados Unidos— se enmarcaron en el crecimiento territorial del país y en lo que conllevó el encuentro con la alteridad, que incluyó a los nativoamericanos, pero también a esos territorios recientemente incorporados a los Estados Unidos, donde México y lo mexicano estaban presentes de formas muy palpables. Esas inquietudes en torno a lo fronterizo fueron sintetizadas por Frederick Jackson Turner en su archifamoso ensayo “The Significance of the Frontier in American History” (1893), que pese a su brevedad es uno de los textos más influyentes en la historiografía de los Estados Unidos.

Originalmente, esas indagaciones estadounidenses en torno a la frontera respondieron a una concepción acerca de la civilización y la barbarie, encarnada esta última por la alteridad.

Desde tal óptica, la frontera se percibía ya como límite, como demarcación entre lo civilizado y lo bárbaro, ya como espacio vacío, inhabitado, por tanto, como salvaje o montaraz. Tanto en un caso como en el otro, se concebía que los espacios fronterizos requerían de la acción civilizadora, ejercida, por supuesto, por los Estados Unidos. Mas eventualmente, como arguye Solano Martino, esa visión se fue modificando: el concepto de frontera fue cediendo para dar paso a la noción de *borderlands* —cuya más cercana traducción al español sería “tierras o zonas fronterizas”—, concepción que, amén de sus connotaciones territoriales, engloba dimensiones sociales y culturales, y que resalta ante todo las interacciones entre los humanos que ocupan y transitan por dicho espacio. Connota, por ende, el reconocimiento de los Otros, que en las concepciones previas eran obviados, estereotipados o menospreciados como agentes históricos. El abandono de estas posturas conllevó la ponderación de los *borderlands* como ámbitos no sólo de tensiones y de conflictos, sino también de convivencias, de imbricaciones, de transculturaciones, de mixturas, mestizajes y aleaciones humanas. Y esto ha propiciado el quiebre de los estereotipos y la alteración de las formas tradicionales de representar el conflicto entre la civilización y la barbarie.

En el ámbito de la historiografía estadounidense sobre América Latina, ello ha entrañado una reconceptualización, que desembocó en novedosas formas de concebir la historia colonial del norte de la Nueva España. Entre otras cosas, estas nuevas

visiones prestan mayor atención a los agentes sociales, por lo que las determinaciones geopolíticas y las narraciones centradas en los Estados nacionales son matizadas por los procesos locales y regionales, signados intensamente por sus dimensiones humanas. En los relatos históricos producidos desde estas nuevas perspectivas, la frontera en cuanto límite, borde, término o margen pierde relevancia, como han demostrado los “estudios chicanos”. Actualmente, son estos los enfoques que, como apunta la autora de esta obra, prevalecen en las indagaciones estadounidenses sobre la región septentrional de México, tanto en las referentes a la época colonial como en las centradas en épocas posteriores.

El segundo “sendero” historiográfico examinado en esta obra se refiere a las multinacionales estadounidenses, cuya presencia en los países de América Latina adquirió una dimensión ominosa tanto por sus implicaciones económicas —como su concentración de la tierra y de los recursos mineros, su explotación de los trabajadores, sus trapacerías comerciales y financieras, sus devastaciones ecológicas, etc.—, así como por sus desmanes políticos y sociales —entre ellos, su apoyo a infames dictadores y sus violencias contra trabajadores y campesinos. Basta recordar esa ficcionalización que ofreció Gabriel García Márquez en *Cien años de soledad* acerca de esas empresas multinacionales que contribuyeron a imprimirle a varios países de América Latina el despectivo rótulo de “repúblicas bananeras”. Tales empresas se encuentran entre las primeras que se estudiaron en los Estados Unidos, como evidencia el libro de Charles D. Kepner *Social*

Aspects of the Banana Industry, de 1936, o *The Banana Empire: A Case Study in Economic Imperialism*, obra colectiva en la que participó este autor y que fue publicada en 1935 por Vanguard Press, singular editorial estadounidense que publicó en los años veinte y treinta del siglo pasado estudios sobre el “imperialismo americano”, dedicando obras a varios países de América Latina (República Dominicana, Cuba y Puerto Rico, entre ellos), y que escrutó empresas latifundistas, mineras y bancarias.

En su rastreo, Solano Martino destaca las modificaciones que con el correr del tiempo sufrió el estudio de las multinacionales estadounidenses. Inicialmente, sus énfasis eran los temas económicos, así como las repercusiones sociales y políticas del establecimiento de tales empresas en América Latina. Hacia los años cincuenta-setenta, las nuevas teorías económicas y políticas —como la “escuela de la dependencia” o las “teorías de la modernización”— comenzaron a irradiar dichas investigaciones. Más recientemente, hacia los años ochenta y noventa del siglo XX, hubo modificaciones adicionales, impulsadas por las corrientes intelectuales e historiográficas que, en esas décadas, promovieron tendencias como los Estudios Culturales y la Historia Cultural. En tales trabajos se abordan, por ejemplo, las modificaciones que esas empresas han inducido en las manifestaciones culturales de los trabajadores, o los choques generados por las divergencias entre la cultura popular local y los esquemas organizativos impuestos por las empresas. Por otro lado, las aproximaciones a las clases subalternas se ha complejizado ya que a las tradicionales

miradas sustentadas en la categoría de “clase social” —criterio eminentemente económico—, se han añadido variables de análisis como el género, y la raza/ etnicidad. Asimismo, se han escrutado las representaciones y los imaginarios culturales de esos sectores sociales, lo que ha conllevado escudriñar sus “resistencias” a las empresas multinacionales.

Así que estas nuevas investigaciones han imprimido un nuevo sello a los trabajos históricos sobre las multinacionales en América Latina. Asimismo, han contribuido a transformar las metodologías, las técnicas de investigación y los fundamentos conceptuales y heurísticos de los historiadores. Por ejemplo, dado el caso de que las clases subalternas usualmente generan escasas fuentes documentales, ello ha movido a los historiadores a explorar otros tipos de fuentes. Entre las más promisorias se encuentran los testimonios orales, que con frecuencia ofrecen información y perspectivas ausentes en las fuentes más convencionales, como las fuentes escritas. De igual modo, los esfuerzos por aquilatar cabalmente las aportaciones de esas fuentes no convencionales han llevado a los historiadores a acercarse a las técnicas y las propuestas conceptuales de otras disciplinas, como la Antropología, los Estudios Culturales o hasta la Literatura. Y todo esto ha enriquecido de forma notable el trabajo de los historiadores y sus investigaciones. Como evidencia de ello se puede mencionar *To Lead as Equals*, de Jeffrey Gould, que estudia las clases trabajadoras y campesinas en Nicaragua durante el somozismo y cómo sus modestas luchas fueron transformando

sus concepciones políticas. Obras como ésta son sintomáticas de las transformaciones que, a lo largo de la centuria pasada, sufrieron las investigaciones sobre las compañías multinacionales efectuadas por los mismos historiadores estadounidenses.

Por restricciones de espacio, resulta imposible abordar otros aspectos del libro comentado. Apenas querría señalar que la autora tiene presente cómo las condiciones históricas particulares incidieron sobre la evolución de la historiografía estadounidense sobre América Latina. Entre tales factores sobresalen, por supuesto, las posiciones que a lo largo del tiempo han desempeñado los Estados Unidos en el entramado internacional. La época que comprende las dos Guerras Mundiales, así como el periodo de la Guerra Fría resultaron determinantes, por razones más que comprensibles, en los temas, los enfoques, las teorías y hasta las metodologías que signaron las obras históricas. En ello incidieron, asimismo, los procesos internos de la sociedad estadounidense, como las luchas por los derechos civiles de las minorías étnico-raciales, en las que desempeñaron papeles protagónicos los afroamericanos. Como nota al calce, cabe señalar que durante los años de auge de esas luchas ocurrió un verdadero “boom” en las investigaciones sobre la esclavitud y sus repercusiones sobre las relaciones raciales en las Américas. En esa eclosión, los historiadores estadounidenses desempeñaron verdaderos roles estelares. Asimismo, el auge de las luchas sociales en los países del llamado Tercer Mundo —en las cuales los movimientos agrarios fueron cruciales— explican en gran medida el interés

que emergió en los Estados Unidos, en las décadas de 1960-1980, en torno a la historia de los campesinos y los trabajadores del campo. No en balde se publicó entonces la que, durante años, fue posiblemente la obra histórica sobre América Latina más nombrada en el mundo académico occidental. Me refiero, por supuesto, a *Zapata and the Mexican Revolution*, del historiador estadounidense John Womack. Esta obra, como he argumentado en mi estudio sobre ella, encarna la paradoja de que, si bien representa magistralmente un movimiento popular mexicano, por otro lado, está arraigada en las realidades sociales de Oklahoma, el estado natal de su autor, así como en la investigación previa que había efectuado Womack en torno a los movimientos agrarios en su lar nativo. En tal sentido, dicha obra es emblemática de ese rasgo inherente a la historiografía estadounidense sobre América Latina. Ella, ciertamente, contribuye decisivamente a la comprensión de los países de esta región, pero eso no obsta para que esta rica y compleja tradición intelectual también posea sus “coartadas”, como el hecho de que, como toda historiografía, también esté afincada en las realidades más inmediatas de sus autores, respondiendo a los dilemas de sus sociedades, sus culturas, sus tiempos; es decir, de sus respectivas “historicidades”.

Por su potencial de ofrecer reflexiones en torno a esa intrincada relación entre el estudio del pasado y las inquietudes del presente, considero crucial alentar las indagaciones críticas sobre esa “mirada de miradas” que es el estudio teórico de la historiografía. Es esta, precisamente, la cuestión central del Sillares, vol. 3, núm. 6, 2024, 209-219
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares3.6-111>

libro de Solano Martino. Este tipo de aproximación, que cruza fronteras y que sugiere perspectivas “transversales”, ajenas a las sofocantes y, con frecuencia, simplificadoras visiones nacionalistas, contribuyen a que veamos con otros ojos y con miras más amplias el mundo contemporáneo, constituido por una, cada vez más apretujada, “aldea global”.

Pedro L. San Miguel

Universidad de Puerto Rico-Río Piedras

San Juan, Puerto Rico

orcid.org/0000-0003-4298-571X