

REFORMA SIGLO XXI

PROYECTO POEMORIA / AÚN PUEDO VER EL TREN PARTIR...

■ Antonio Guerrero Aguilar*

A sí comienza una bella melodía italiana que se hizo famosa en 1975. Aún vemos los trenes, pero como testigos no como viajeros. Desde fines de 1999 dejaron de dar servicio a los pasajeros, tan solo sirven ahora para llevar y traer carga. Entonces, todas las estaciones y puntos de servicio y mantenimiento desaparecieron, se convirtieron en estructuras fantasmales que vieron alguna vez, vida, movimiento, trajinar, penas, despedidas así como alegrías.

TODO COMENZÓ CON EL AGUA CONVERTIDA EN VAPOR

Tren viene del francés “train”, un vocablo muy usado en el siglo XII con el cual designaban una acción de traslado o movimiento. Luego pasó al inglés para referirse a las máquinas movidas por vapor. Por cierto, cuando hablamos del vapor, nos referimos al estado gaseoso del agua, el cual se produce bajo calor y genera una presión importante y un poder expansivo. Cuando el vapor se enfría y condensa, se hace visible. Es un gas que debe su fuerza a las pequeñas moléculas de agua que la forman. Al volar en todas direcciones busca por donde escapar y presiona contra las paredes interiores del vaso o recipiente que las contiene. La fuerza de cada una de estas moléculas no es muy potente porque su masa es muy pequeña, dado que existen millones de moléculas de agua volando de un lado a otro, provocando energía necesaria para mover lo que se quiera.

Los griegos conocieron el poder del vapor. Herón de Alejandría escribió en el siglo I antes de Cristo

Antonio Guerrero Aguilar, Santa Catarina, Nuevo León, 1965. Es filósofo y pedagogo por formación, y se dedica a la docencia, la escritura y a la promoción cultural. Es autor de 46 trabajos publicados y casi 700 conferencias impartidas en México como en los Estados Unidos. Pertenece a la Academia de Ciencias Históricas de Monterrey, al Consejo Cultural de Nuevo León y a la Sociedad de Historia de Reynosa. Actualmente es becario del Sistema Nuevo León al estímulo artístico y la creación.

un tratado “Neumática”, la fuerza generada por la expansión del vapor. También inventó la “eolípila”, una máquina simple de vapor con la propulsión, pero sin fines prácticos.

Con la revolución industrial en Inglaterra en el siglo XVII, el marqués de Worcester, hizo pruebas para usar el vapor como fuerza motriz, lamentablemente lo consideraron loco y lo encerraron. Luego el francés Denis Papin (1674-1714) usando la fuerza del vapor, creó una olla a presión. Quién inventó la primera máquina de vapor fue el inglés Thomas Newcomen, (1663-1729), a través de una bomba para extraer agua de un pozo en las minas. Se la llamó máquina de contrapeso por tener al frente un enorme trapecio



Sin Título

que se movía de adelante hacia atrás, transfiriendo esas fuerzas a un pistón que se movía dentro de un cilindro.

El principio generador de energía con el vapor, se aplicó a las máquinas. Para mover o arrastrar a muchos carros se llama tren, ferrocarril o locomotora. El uso de locomoción a través de vías tiene su origen entre los pueblos de la antigüedad, cuando las carretas dejaban marcado el camino por el que pasaban. Para evitar el fango y los terrenos irregulares, colocaban maderas o trozos de metal que facilitaban el movimiento de las mismas.

EL TREN DETONANTE DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

El tren es una serie de carros o furgones que son arrastrados por una locomotora, que se deslizan sobre unas vías o durmientes de metal. Antes del uso de la locomotora, el transporte se hacía en carros o vehículos movidos por tracción animal, natural o humana. Obviamente los caballos podían mover con más fuerza, pero se hizo necesaria la fabricación de máquinas más efectivas para jalar vagones de viajeros o de mercancías.

El tren se desplaza sobre carriles y sus ruedas de metal tienen un reborde o pestaña que encaja a la vía, evitando el descarrilamiento. Los primeros trenes sobre vías metálicas o de madera, fueron usados en las minas en el siglo XVI. Las cargas eran trasladadas en vagones con cuatro ruedas que se desplazaban por unas tablas de madera paralelas. No había problema para el movimiento en especial cuando era de bajada y cuando se requería, eran jaladas por mulas, caballos o burros.

Es un hecho innegable que la más renombrada innovación tecnológica de la revolución industrial es el ferrocarril. Para el combustible se necesitaba carbón vegetal y luego natural. De la máquina de vapor se pasó al diésel y a los sistemas eléctricos. Gradualmente las máquinas y vehículos fueron modificados para confort del viajero, al añadir asientos ya sea privados o camas, con baños, luz, pasillos y hasta calefacción.

La máquina de vapor se utilizó gracias a los estudios de Thomas Newcomen en 1712 y James Watt en 1769, aprovechando la fuerza para mover el

vehículo. Propiamente se considera al inglés George Stephenson como el padre del ferrocarril. Este comprendió que la locomotora era importante para los trenes de carga. Estableció en 1823 los primeros talleres y al poco tiempo, el ferrocarril se convirtió en el mejor transporte por excelencia, por su potencia, simplicidad y solidez. En 1830 se generalizó su uso en Gran Bretaña y luego en Alemania. La primera ruta que un tren recorrió fue la de Manchester-Liverpool en Inglaterra en 1830.

EL TREN Y EL PROCESO MODERNIZADOR EN MÉXICO

El ferrocarril llegó a México en 1837, cuando Anastasio Bustamante concesionó a Francisco Arrillaga el permiso para construir una vía entre Veracruz y la ciudad de México, la cual fue inaugurada el 16 de septiembre de 1850. En 1857 se hizo una ruta hacia Tlatelolco y la Villa de Guadalupe y en 1861 Benito Juárez dispuso abrir una ruta de Veracruz al Pacífico. En 1869 una ruta México Apizaco y se proyectaba la comunicación con el istmo de Tehuantepec. Con Sebastián Lerdo de Tejada en la presidencia (1872-1876), se promovió el ferrocarril al sureste.

Propiamente el gran impulsor del ferrocarril en México fue don Porfirio Díaz quien hizo concesiones a compañías norteamericanas las cuales llamaron Ferrocarril Central Mexicano y la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano. La primera cubrió el trayecto entre la ciudad de México con Ciudad Juárez y El Paso, Texas y la segunda desde la ciudad de México hasta Laredo, Texas. Entre 1877 y 1911 se construyeron poco más de un millón de vías férreas.

Algunos estudiosos consideran que sin el ferrocarril no se hubiera estructurado ni consolidado el mercado nacional y el régimen de Porfirio Díaz. El país se hallaba sin fomento económico, caminos carreteros inseguros y el sistema de transporte ineficiente y caro. El contexto del siglo XIX, marcado por las guerras civiles, el contrabando, el elevado importe de las alcabalas, los salteadores de caminos y el pésimo estado de ellos; hacían caro y poco lucrativo el comercio. Por eso se considera al ferrocarril como pieza esencial para la modernización nacional y alcanzar el orden y el progreso tan anhelado en el porfiriato.

EL FERROCARRIL, LA INDUSTRIA Y LA RUTA A LAREDO

Siempre se ha dicho que el noreste mexicano estaba incomunicado con el resto del país. Hasta el siglo XIX, el traslado y las comunicaciones en el noreste mexicano se hicieron en trenes de carretas al servicio de arrieros con tracción animal. Un convoy estaba formado por doce carros, cada uno tirado por catorce mulas, cubriendo un traslado de hasta dos meses a la ciudad de México, 15 días a Matamoros y casi dos días a Saltillo. Había caminos carreteros de Monterrey a Saltillo, Matamoros, Nuevo Laredo, Tampico y Piedras Negras, pero en pésimas condiciones. El traslado en diligencias se dio a partir de 1860 con el cual se acortaron distancias, entonces el trayecto entre Monterrey a Matamoros se acortó en tres días.

Durante la presidencia de la república de don Manuel González (1880-1884) se inauguró la ruta Ciudad Porfirio Díaz-Piedras Negras-Torreón conocido como Ferrocarril Internacional. Siendo gobernador del estado don Genaro Garza García, se promovió la entrada del ferrocarril a mediados de abril de 1881, estableciendo las vías en los caminos originales. El 30 de agosto de 1882 llegó el primer ferrocarril procedente de Nuevo Laredo perteneciente a la compañía Ferrocarril Nacional y se concluyó hasta 1887.

Para 1890 Monterrey ya estaba conectado con las principales ciudades de México y del sur de los Estados Unidos. Entre los principales accionistas mexicanos participaron Jerónimo Treviño y Francisco Naranjo, al amparo de Genaro Garza García. Precisamente la ruptura de los caciques norteros con Porfirio Díaz se debió al control del ferrocarril por parte de éste. En esa coyuntura llegó don Bernardo Reyes a la gubernatura de Nuevo León.

Entre 1888 y 1891, inició el tendido de vías férreas para el ferrocarril entre Monterrey y el Golfo de México. Uno de los ingenieros que llegaron fue el coronel Joseph A. Robertson. Dicen que mientras los obreros norteamericanos descansaban, se realizó el primer juego de béisbol en San Juan, Cadereyta el día de la independencia norteamericana en 1889. El ferrocarril del noreste mexicano dependía de tres nodos fundamentales: en Treviño-Paredón estaba la conexión entre el Golfo y el Internacional

y en Tampico con el central Mexicano y Monterrey con el Nacional Mexicano. El Internacional a su vez promovió la explotación del carbón en el norte de Coahuila y la consolidación de la región lagunera.

Los trabajos para la línea Monterrey al Golfo de México comenzaron el 1 de octubre de 1888. El primer tren de Monterrey a Tampico llegó el 13 de septiembre de 1891. Para ello se construyeron estaciones en Monterrey, Cadereyta y Montemorelos, con sala de espera, pieza para el despacho, telégrafo y almacén; todas ellas apegadas a un proyecto encargado a un arquitecto de origen británico. La ruta iniciaba en una localidad de Ramos Arizpe llamada El Venadito a la que luego llamaron Jerónimo Treviño. Pasaba por Paredón, Icamole, García, Pesquería, Monterrey, San Miguel, Juárez, Cadereyta, Terán, Montemorelos, Linares, Villagrán, Santa Engracia, Ciudad Victoria, González, Altamira y Tampico. La vía del tren enlazaba tres estados. Se trasladaban mercancías diversas como materia prima para la industria, alimentos y dulce piloncillo. Cada tren coche para el correo, equipaje y exprés, con 16 coches para pasajeros y furgones de carga.

La terminal de Monterrey se hizo en base a la modernidad y majestuosidad pues se quejaban de que las estaciones eran feas y sucias. Construyeron una estación acorde a la metrópoli industrial de México, con materiales como la madera, la piedra y el ladrillo. A principios de 1890 se iniciaron las gestiones para la construcción de la estación: un edificio de tres pisos, con amplio espacio para el servicio de pasajeros y sus respectivas oficinas. Para la cual usaron preferentemente mármol negro y ladrillo con techo de pizarra y piso de cemento y madera. Para el diseño se contrató al arquitecto Isaac Taylor y para la construcción del edificio a los contratistas J.R. y W.W. Price quienes iniciaron la obra en 1891.

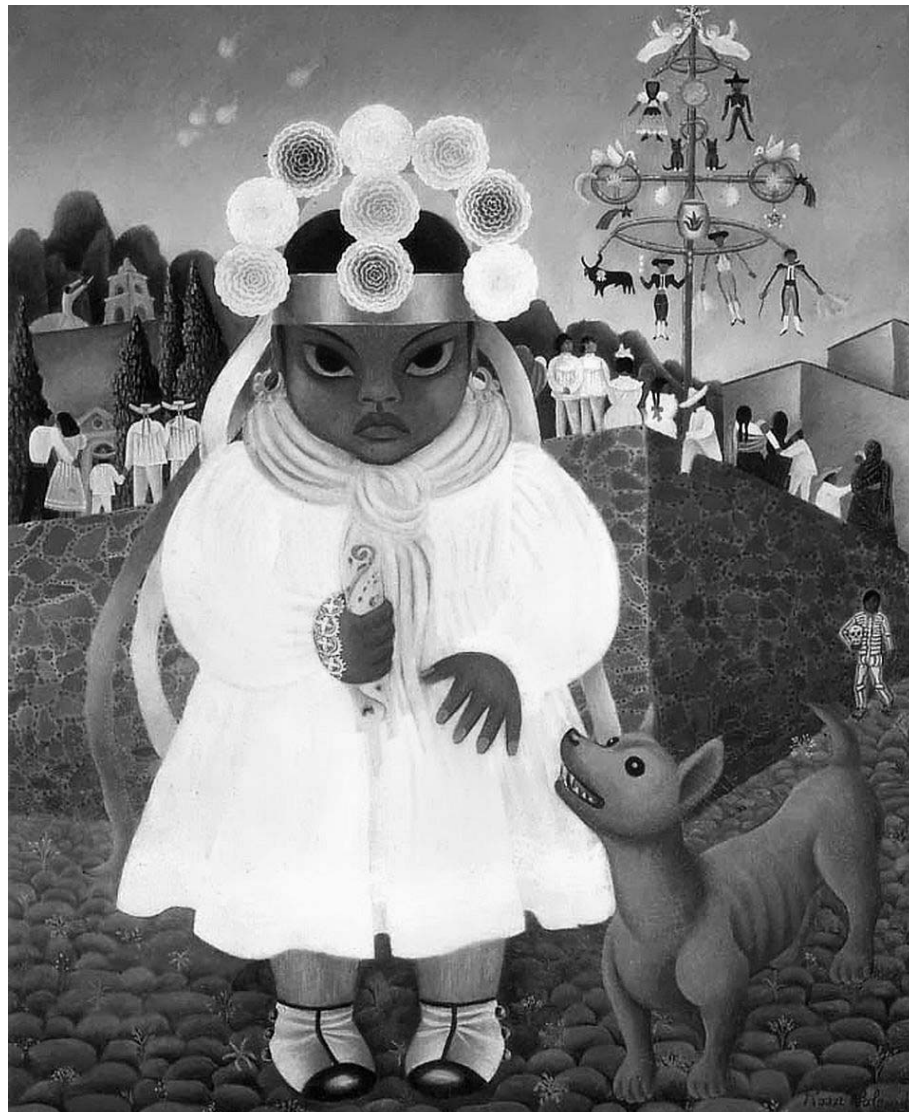
Había una casa de máquinas con capacidad para doce locomotoras, así como tejados para depositar coches, talleres de carpintería y herrería. Además disponía de una vía interior para hacer la carga y descarga bajo techo; a un lado tenía una vía de tres rieles para el trasbordo de las mercancías de ferrocarril. Sirvió como estación hasta 1930 y estuvo olvidada hasta que fue rescatada para darle una vocación cultural el 25 de julio de 1973.

YA NO PUEDO VER AL TREN PARTIR...

Gracias al ferrocarril Monterrey se consolidó como una ciudad industrial, con tres fundiciones de metales, las empresas tradicionales y con ferrocarriles urbanos como el Monterrey- Topo Chico. La paz y el progreso porfiriano se hicieron evidentes y efectivos gracias a las comunicaciones. Dejó a Monterrey como eje articulador del desarrollo regional. El tren fue el principal elemento que promovió la vocación industrial de Monterrey. Promovió las actividades económicas en el noreste mexicano y propició la integración social de nuevas familias. Erigido como

símbolo de la modernidad regional acorde a las políticas del orden y progreso porfirianas

Ya no hay servicio de pasajeros en México, excepto algunas rutas más bien de carácter turístico. Las estaciones abandonadas y propensas a desaparecer, junto con los pueblos que dependieron mucho tiempo de ellos. Ahora los ferrocarriles no son nacionales, pertenecen a empresas trasnacionales que curiosamente sí se enriquecen con un patrimonio de México y de los mexicanos. Gracias a Zedillo los trenes pasaron a inversionistas extranjeros y la vida lo premió siendo un accionista y consejero de ellos. En 135 años no se ha invertido en esta importante forma de comunicar y de traslado de mercancías.



La niña del taco 1947



Rosa pensando a Van Gogh, 2016