

H DEBATES POR LA HISTORIA

Debates por la Historia

ISSN: 2594-2956

cahistoria@uach.mx

Universidad Autónoma de Chihuahua

México

Allouette Montagnier, Patrick
La Revolución mexicana sobre rieles: El caso del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (1910-1920)
Debates por la Historia, vol. 8, núm. 2, 2020, Julio-, pp. 19-72
Universidad Autónoma de Chihuahua
México

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=655768523002>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

UACH redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

La Revolución mexicana sobre rieles:
El caso del *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico* (1910-1940)

The Mexican Revolution on rails: The case of the
Chihuahua-Pacific Railroad (1910-1940)

Patrick Allouette Montagnier*

* *Investigador de AMERIBER (América Latina, Países Ibéricos) de la Université Bordeaux Montaigne (Francia). Es doctor en Estudios Ibéricos y Latinoamericanos por la Université de Perpignan Via Domitia, docente con plaza obtenida en examen nacional por concurso de oposición y académico en instituciones de educación secundaria de la Rectoría de Niza. Es especialista en las civilizaciones de México (s. XVII- XXI), en particular en la historia de los ferrocarriles. Investiga sobre las prácticas educativas. Miembro de la Sociedad de Hispanistas Franceses y del Equipo de traducción de Debates por la Historia. Calificado maestro de conferencias por la CNU. Correo electrónico patrick.allouette@u-bordeaux-montaigne.fr*

 <https://orcid.org/0000-0003-2830-069X>

Historial editorial

Recibido: 17-agosto-2019

Aceptado: 04-febrero-2020

Publicado: 21-julio-2020

ISSN-e: 2594-2956

La Revolución mexicana sobre rieles: El caso del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (1910-1940)

The Mexican Revolution on rails: The case of the Chihuahua-Pacific Railroad (1910-1940)

Resumen

Abstract

Como preliminar, este artículo presentará la línea ferroviaria del Chihuahua al Pacífico a través de su recorrido y a partir de la perspectiva histórica, partiendo del primer proyecto, siguiendo con el inicio de su construcción (1884) hasta las primeras acciones revolucionarias, con el fin de dar un mejor entendimiento del marco espacio-temporal en el que se inscribe. A continuación, en una primera parte, propone estudiar cómo los ferrocarriles se integraron tanto a los combates y a la táctica revolucionaria como a las acciones del gobierno federal. En una segunda parte, se interesará por las consecuencias de este proceso, o sea la temática de la destrucción y los daños. Al final, mostrará qué giro fue operado en la construcción ferroviaria al finalizar esta Revolución.

This paper is organized as follows: by way of introduction, it describes the railway that connects Chihuahua with the Pacific Ocean through its route and from a historical perspective. To gain a better understating of the space-time framework of this railway, it gives an account on how the Construction of this line began in 1884, and how work on the railroad was interrupted by the Mexican Revolution. Section two describes how during the revolutionary process the railroad had a large impact on both, revolutionaries fighting tactics and the actions of the federal government. Section three discusses the collateral damage that the revolutionary process had on the railway. The last section shows what happened to the rail network and its construction at the end of the Revolution.

Palabras Clave: Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, impactos en la red ferroviaria, Revolución mexicana, táctica revolucionaria.

Keywords: Chihuahua al Pacifico Railway, collateral damage on the rail network, Mexican Revolution, revolutionary tactics.

La Révolution mexicaine sur des rails: Le cas du Chemin de fer Chihuahua-Pacifique (1910-1940)

Résumé:

En préliminaire, cet article présentera la ligne de chemin de fer Chihuahua-Pacifique à travers son parcours ainsi qu'à partir de la perspective historique, depuis son premier projet de concession ferroviaire, puis du début de sa construction (1884) jusqu'aux premières actions révolutionnaires, afin de donner une meilleure compréhension du cadre spatio-temporel dans lequel elle s'inscrit. Ensuite, dans la première partie, il propose d'étudier comment les chemins de fer ont été intégrés à la fois dans les tactiques de combat révolutionnaires et les actions du gouvernement fédéral. Dans une deuxième partie, il s'intéressera aux conséquences de ce processus, notamment au thème de la destruction et des dommages. Pour finir, il montrera quel virage a été opéré dans la construction ferroviaire à la fin de cette Révolution.

Mots-clés: Chemin de fer Chihuahua-Pacifique, conséquences sur le réseau ferroviaire, Révolution mexicaine, tactiques révolutionnaires.

Rewolucja meksykańska i kolej: Chihuahua - Pacyfik (1910-1940)

Streszczenie:

W artykule rozpatruje się konstrukcję linii kolejowej z Chihuahua do Los Mochis w czasoprzestrzeni historycznej, począwszy od pierwszego projektu z roku 1884 do pierwszych działań rewolucyjnych. Następnie proponuje się zbadanie, w jaki sposób koleje zostały zintegrowane zarówno w walce rewolucyjnej jak i w działaniach rządu federalnego. W drugiej części analizuje się konsekwencje tego procesu oraz zniszczenia sieci kolejowej. We wnioskach pojawia się hipoteza w jaki sposób budowa trakcji kolejowej wpłynęła na rewolucję meksykańską.

Słowa kluczowe: Rewolucja meksykańska, kolej Chihuahua-Pacyfik, działania rewolucyjne, wpływ na sieć kolejową.

Apunte metodológico

Nos hemos valido de las investigaciones de campo en archivos históricos, centros de investigación y bibliotecas, principalmente. Entre ellos, cabe mencionar para la ciudad de Chihuahua: el Archivo Histórico Municipal y la hemeroteca de El Heraldo de Chihuahua; las bibliotecas de la Facultad de Filosofía y Letras, y Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Chihuahua; de la Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos, de la Universidad Pedagógica Nacional del Estado de Chihuahua, la Biblioteca Municipal de Chihuahua “Miguel de Cervantes”, el Museo casa de Juárez, el Palacio de Gobierno del Estado de Chihuahua y lo que fuera Centro de Investigación del Estado de Chihuahua (CIDECH). En la Ciudad de México se consultó el Archivo General de la Nación; las bibliotecas Central de la Universidad Nacional Autónoma de México, las secretarías de Comunicaciones y Transportes, y de Turismo, la Biblioteca Nacional y el Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana. También investigamos en El Paso Publica Library y The Library de la University of Texas at El Paso (en particular, Special Collections en el departamento Southwest Collections). Además, completamos nuestras indagaciones en Francia, en París, en las bibliotecas de las instituciones siguientes: la Maison du Mexique de la Cité Internationale Universitaire de Paris, l'Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine, le Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou y la Bibliothèque Nationale de France; en Perpiñán, en las bibliotecas de l'Université de Perpignan y en la del ex Institut d'Études Mexicaines de dicha universidad. En Toulouse, en el Institut Pluridisciplinaire pour les Études sur l'Amérique Latine à Toulouse. Finalmente indagamos referencias por Internet y en el sitio de archivo digitalizado Gallica de la Bibliothèque Nationale de France.

22

Respecto a las fuentes, en primer lugar, dada la escasez de documentos que teníamos a disposición sobre esta temática, el objetivo era recopilar datos históricos que probaran el empleo de este ferrocarril en las acciones bélicas, ampliando las investigaciones en varios tipos de fuentes como libros de historia, relatos históricos, artículos científicos y

periodísticos, testimonios y novelas. Muy pronto tuvimos que confrontar ciertos datos y recurrir a fuentes primarias cuando fue posible.

En cuanto a la técnica de trabajo, se fundamenta en acercamientos historiográficos, partiendo del contexto histórico y ferrocarrilero para plantear la problemática y evidenciar el papel que tuvo dicho ferrocarril: ¿Desempeñó la línea que nos interesa uno o varios papeles relevantes en la Revolución mexicana? ¿Se trató de un uso local por el Estado, por las tropas federales o por los Revolucionarios? ¿Vino a ser la vía un interés en juego como en el resto del país? Así, el propósito metodológico de este estudio radica en considerar la línea ferroviaria Chihuahua al Pacífico de principios del siglo XX como un eje transversal que atraviesa el tiempo y el espacio para ahondar la temática del uso de dicha vía férrea y sus equipos por las tropas federales y los revolucionarios durante la Revolución mexicana. El período central de esta temática abarca desde la primera utilización de esta red ferroviaria en 1913, por Pancho Villa, y concluye en 1925, con el fin de las reparaciones. Así, en la introducción, informaremos sobre esta línea ferroviaria presentando su recorrido y su importancia, desde el primer proyecto de construcción como línea transnacional (1872), hasta las primeras acciones revolucionarias, con el fin de dar un mejor entendimiento del marco espacio-temporal en el que se inscribe. A continuación, en una primera parte, se propone estudiar cómo los ferrocarriles se integraron tanto a los combates, a la táctica revolucionaria como a las acciones del gobierno federal. En una segunda parte, se abordará el tema de la destrucción y los daños consecuentes. Al final, mostrará qué giro fue operado en la construcción ferroviaria al finalizar la Revolución.

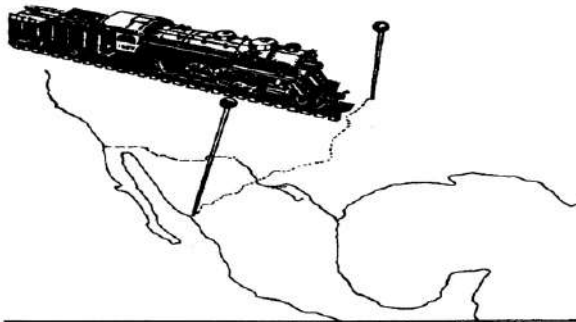
Introducción: el ferrocarril Chihuahua al Pacífico: ¿cómo llegó a participar en la Revolución mexicana?

Uno de los antiguos nombres del *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico* era el *Ferrocarril Kansas City, México y Oriente* (KCMO), cuyo primer objeto de creación en el estado de Chihuahua se remonta a 1849, y que había sido concebido por el ingeniero estadounidense Albert Kimsey Owen¹ (Figura 1), quien tenía como ambición realizar una ruta intercontinental entre Europa, América del Norte y Extremo Oriente, fundando un puente ferroviario norteamericano desde Norfolk, en Virginia, en los Estados Unidos de América, hasta Topolobampo, en Sinaloa, México. Este ingeniero le dio, pues, a este proyecto que hizo suyo, una dimensión continental y hasta de alcance intercontinental. En efecto, debía facilitar el transporte y el comercio internacional acortando la distancia de unas 650 millas, buscando el itinerario más corto, abriendo una ruta hacia el Extremo Oriente más directa y asequible por América del Norte. Apenas se había abierto la línea transcontinental del Este al Oeste norteamericano en 1869 pero tenía la desventaja de cruzar las montañas Rocosas en el *South Pass* que estaba cerrado durante nueve meses a causa de la nieve; mientras que el proyecto de Owen, al pasar por el Noroeste mexicano, permitiría un tráfico durante todo el año. Cobraba una gran importancia en la medida en que no existía el canal de Panamá que no se abriría sino hasta 1914. El proyecto inicial tardó 111 años en realizarse por completo, hasta 1961, con la inauguración presidencial de la línea acabada en México. Ahora bien, es preciso saber en qué punto de realización se encontraba dicha red de comunicaciones en vísperas de la Revolución mexicana.



Figura 1. Retrato de Albert Kimsey Owen (1847-1916).

Los trabajos de construcción de la red ferroviaria del KCMO –que unirían Kansas City y Topolobampo (figura 2)- comenzaron en 1884, con unos avatares y fueron realizados, en su mayor parte en tan sólo una década, entre 1900 y 1910 (Allouette, 2000; Allouette y Hernández, 2010).



El plan central: una vía férrea entre Kansas City y Topolobampo.

(XXV ANIVERSARIO DEL C.F.P. que une y engrandece cada día a nuestro México, México, D. F., Editora Adelante por México, Adelante por el Norte, Adelante Extra, 1986, p. 21.)

Figura 2. Puntos de salida y llegada del ferrocarril KCMO.

Durante este período, la empresa ferroviaria logró construir y poner en funcionamiento cerca del 90% de la longitud total de los 2500

kilómetros de vías, de los cuales 1030 correspondían a México (Figura 3). La obra iba a estar suspendida durante los treinta años siguientes, principalmente por causa de la Revolución, pero también por la crisis financiera de 1909 en Estados Unidos y México; asimismo por problemas técnicos, hasta la compra de la compañía por el Gobierno mexicano en 1940. En efecto, desde el primer semestre de 1912, todas las obras fueron detenidas por el levantamiento orozquista que expondremos en la primera parte de este artículo.



(Archivo privado prestado por un ferrocarrilero jubilado.)

Figura 3. Mapa de la línea KCMO y sus principales conexiones al 1° de diciembre de 1912.

26

La línea del KCMO representa una columna vertebral ferroviaria del subcontinente norteamericano, su nexa con Chicago y numerosos ramales por Estados Unidos de América y México. Partía de Kansas City, centro geográfico ferrocarrilero de Estados Unidos, rumbo al sur, pasaba por Alpine en Texas, alcanzaba el Río Bravo del Norte (Figura 4). En México, volvía a salir de los alrededores de Catomir (Falomir), Chihuahua y llegaba cerca de Creel, al principio de la Sierra Madre Occidental. Quedaban por construir los tramos más allá de esos puntos: al este, un tramo de 120 kilómetros entre Ojinaga, en la frontera norteamericana (una conexión estaba prevista con Presidio del Norte en Texas), y Catomir; al oeste, el de la Sierra Tarahumara, de 248

kilómetros. La línea seguía después más allá de la Sierra Madre Occidental, en dirección suroeste, para acabar en el puerto de Topolobampo. La empresa *Kansas City, México y Oriente* controlaba tres tramos aislados cuyo costo de explotación era oneroso: Márquez-Chihuahua, de 140 kilómetros; Miñaca-Sánchez, de 134 kilómetros; y Topolobampo-Hornillos, de 117 kilómetros. Los dos primeros estaban vinculados por la línea Chihuahua-Miñaca que pertenecía a la empresa británica *Ferrocarril del Noroeste de México*. El conjunto de los tramos del KCMO en México medía, en 1910, 390,6 kilómetros. Con los 180 kilómetros del tramo de Chihuahua a La Junta, que, por cierto, eran del *Ferrocarril Noroeste de México*, pero que servía de vínculo indispensable entre los tramos del primer ferrocarril, entonces llegamos a la cifra respetable de 570 kilómetros de vías férreas construidas y practicables (cerca del 61% de la totalidad de la línea actual). Las obras no volvieron a emprenderse sino hasta 1927 y aún de manera muy parcial, consistiendo en reparaciones.



Figura 4. Trazo principal y ramales realizados y/o proyectados para 1967, con sus principales estaciones.

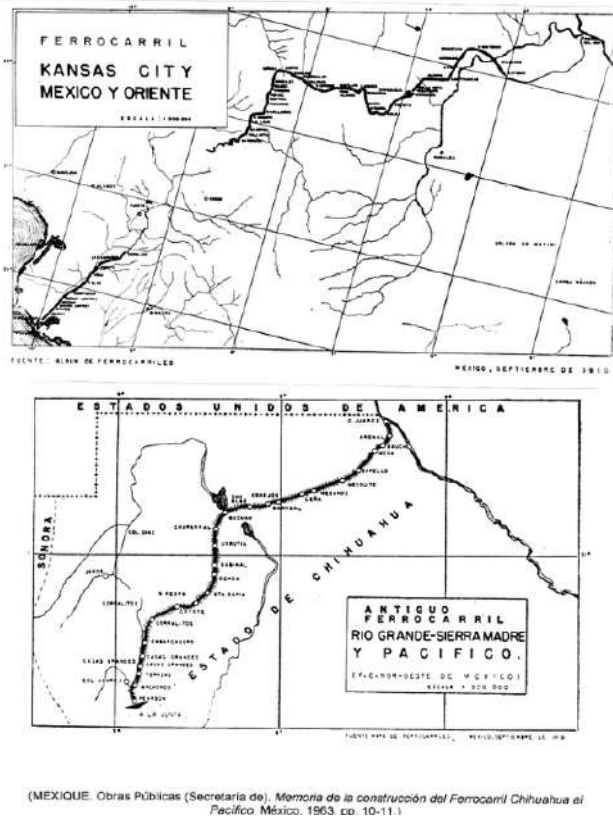
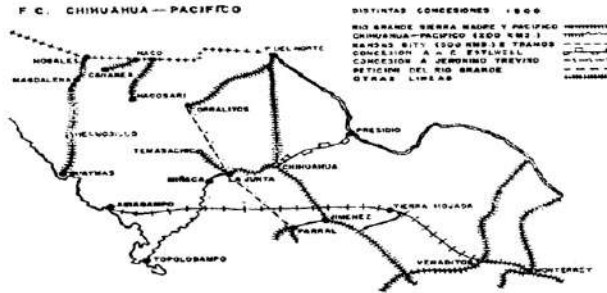


Figura 5. Trazos de las líneas del ferrocarril KCMO y del Ferrocarril Noroeste de México en vísperas de la Revolución mexicana (septiembre de 1910).

28

En la figura 5 podemos ver el estado muy preciso de la construcción, en México, de los trazados de la línea del KCMO (primer mapa) con sus tramos faltantes sobre todo el de la Sierra Madre Occidental, a unos meses del inicio de la Revolución mexicana. Además, el segundo mapa muestra el estado de otra línea, la del *Ferrocarril Noroeste de México* que, partiendo desde Ciudad Juárez y llegando a Estación Pearson, tenía que unirse al KCMO en la estación justamente llamada La Junta, Chihuahua. Esa vía fusionaría con el ferrocarril moderno *Chihuahua al Pacífico* en 1952. Este tramo sirvió también en múltiples ocasiones durante la Revolución.

FERROCARRIL DE CHIHUAHUA AL PACÍFICO
DISTINTAS CONCESIONES 1900



(MÉXICO.- Obras Públicas (Secretaría de).- Memoria de la construcción del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico.- México, 1963, p. 24.)

Figura 6. Conexiones del KCMO con otras líneas ferroviarias del Estado de Chihuahua en 1900.

En la figura 6 podemos apreciar las conexiones (o la ausencia de nexo) del KCMO con las otras líneas ferroviarias del Estado de Chihuahua en 1900, o sea la presencia de un tejido naciente y no despreciable de vías férreas o red ferroviaria incipiente que facilitarían los movimientos armados venideros. Es de notar que pertenecían a varios concesionarios privados en el porfiriato (1876-1911).



(Sergio ORTÍZ HERNÁN. Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica n.º 777. México, D. F., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, entre los pp. 144 al 146.)

Figura 7. Mapa de la red ferroviaria mexicana en 1910.

La figura 7 completa las anteriores, dando una visión a mayor escala. Lo que sobresale, en nuestro caso, es que el KCMO y sus ramales están ya conectados con las grandes líneas nacionales y tienden a realizar la comunicación terrestre del Noreste con el Noroeste.

Ya que tenemos ahora los antecedentes ferroviarios y las condiciones previas para que se concretara el uso de esta línea férrea en la Revolución, podemos plantear la problemática esencial de este artículo: ¿cómo los ferrocarriles se integraron tanto a los combates, a la estrategia revolucionaria como a las acciones del gobierno federal? Y ¿cuáles fueron sus consecuencias?

Primera parte: La Revolución mexicana se valió de los ferrocarriles

La utilidad de los trenes y su tecnología

Se reconoce formalmente que las perturbaciones políticas, dirigidas contra el general Porfirio Díaz, empezaron el 20 de noviembre de 1910 pero hubo levantamientos armados unos días antes, en Puebla y principalmente en el estado de Chihuahua. En consecuencia, el funcionamiento ferroviario iba a sufrir enormes dificultades y pérdidas, pudiendo acarrear la interrupción del tráfico. Sin embargo, las líneas ferroviarias y los trenes contribuyeron -por una parte- en la causa revolucionaria, y -por otra- en la defensa del Gobierno Federal. Analizaremos cómo y en qué medida ocurrió esto.

30 La relevancia de los ferrocarriles durante la Revolución mexicana fue tal, que ciertos historiadores llegaron hasta considerarla como la cuarta arma del movimiento revolucionario. Así, Jaime Rivera Madrid, exmiembro activo de la *Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos. Delegación Ciudad Juárez*, lo explicó de esta manera: “¿Por qué la cuarta?, en términos castrenses, es bien sabido que durante la Revolución se utilizaron de las tres armas como sigue: Caballería, artillería e infantería, considerada esta última hasta la fecha la reina de los

ejércitos” (Rivera, s/f, p. 1) ². Muchas líneas ferroviarias sirvieron a la causa de la Revolución y su papel fue preponderante. Tal importancia se manifiesta en testimonios, relatos, documentos, fotografías de la época e igualmente en los corridos.

En aquel entonces, el ferrocarril representaba el mejor medio de transporte: era el más importante, más eficaz y más rápido para la carga pesada. No es de extrañar, por lo tanto, que la Revolución se desarrollara igualmente sobre rieles y que la primera reacción del ejército federal, al estallar el movimiento revolucionario, fuera la de adueñarse del ferrocarril, pensando así garantizar su triunfo. Desde los primeros enfrentamientos entre el gobierno federal y los revolucionarios, el control de las grandes líneas que van hacia el norte y hacia las costas se hizo arma estratégica para los dos bandos en lucha. El dominio de las vías y de las instalaciones permitía emprender ofensivas y retiradas. Su destrucción frenaba el avance del enemigo. El ferrocarril desempeñó, por lo tanto, un papel estratégico para llevar a cabo las operaciones militares, particularmente en la famosa División del Norte encabezada por Pancho Villa, a partir del 23 de septiembre de 1913, hasta su desintegración a principios del año 1916. Además, quien controlaba las vías férreas, controlaba las líneas telegráficas que les eran paralelas.

Antes de seguir, vamos a hacer un breve análisis del proceso histórico en el que se desarrollaron los movimientos armados para contextualizarlos. En 1910, por un intento de una nueva reelección del presidente Porfirio Díaz, estallaron los movimientos revolucionarios en México, entre cuyos primeros protagonistas se destacan Francisco I. Madero y Pascual Orozco. El primero asumió la presidencia de la República en 1911. No obstante, por no cumplir con uno de los postulados del Plan de San Luis Potosí del 5 de octubre de 1910 –la restitución de la tierra a los campesinos– se hizo de enemigos, en particular del general Pascual Orozco, quien lo acusó, por varios motivos, de traidor. Consideraba que las reformas sociales del presidente Madero eran insuficientes y lentas, así que lanzó el plan de la Empacadora o el plan de Chihuahua en contra del gobierno de

Madero. Este pacto fue firmado por Orozco y sus generales en una empacadora de un edificio en dicha ciudad. Mauricio Rigo comenta cómo Orozco se rebeló contra Madero y lo que sucedió:

Orozco considera la necesidad de elaborar un plan que reforme la estructura política de México. El Plan de la Empacadora incluye importantes reformas políticas, agrarias y obreras que iban incluso más allá del Plan de San Luis Potosí. Muchas de las reformas propuestas en el Plan de la Empacadora fueron incluidas en 1917 en la Constitución Mexicana (...) El lema del plan será “Reforma, libertad y justicia” (...) Siguieron masivos alzamientos y revueltas revolucionarias con Orozco al frente, con Madero en oposición (Rigo, 2020, párr. 3-4).

Esta rebelión orozquista contra Madero se plasmó en alzamientos revolucionarios en los que participaron gente del pueblo como obreros, campesinos y ferrocarrileros; así como rurales de clase media e incluso miembros de la élite regional. Esa situación perturbó el tráfico normal de trenes. Orozco venció en la batalla de El Rellano al escuadrón del secretario de Guerra y Marina, José González Salas, quien luego de suicidarse, fue reemplazado por Victoriano Huerta. Como el presidente de Estados Unidos, William Taft, quien apoyaba a Madero, embargó las armas de Orozco, este fue debilitado y en una segunda batalla en El Rellano, frente a los federales dirigidos por Huerta, perdió y tuvo que replegarse a Ciudad Juárez que cayó en manos de Huerta en agosto de 1912, fecha que marcó el fin del movimiento orozquista. Finalmente, Orozco adhirió al bando de Huerta y fue nombrado brigadier del Ejército Federal.

32

A continuación, Huerta asesinó a Madero y tomó la presidencia. Rigo subraya las consecuencias de estos hechos:

Esto desatará épicas batallas en Chihuahua entre los revolucionarios vengadores de Madero y los defensores de Huerta. Se destacan los encuentros entre Orozco y Villa. Finalmente, el gobierno de Huerta sería derrocado por el

ejército constitucionalista dirigido por Venustiano Carranza (Rigo, 2020, sección *La presidencia de Huerta*).

Así, desde febrero de 1913 se inició la Revolución llamada “constitucionalista” y duró hasta 1914. Este movimiento se extendió rápidamente a través de los estados de Chihuahua y Sinaloa. Y por razones militares, probablemente bajo la fuerza, los jefes, cuando lo necesitaban, se apoderaban de los ferrocarriles, dando preferencia a los fines estratégicos de los movimientos armados en detrimento del servicio público.

En un primer momento, se asistió a un movimiento de tropas federales, por línea férrea, para reforzar los sitios amenazados por los revolucionarios. En el transcurso de las primeras fases de la lucha armada, los jefes y oficiales de ambos bandos se apoderaron de los trenes y de su medio ambiente por diversas razones: los utilizaban no sólo como medio de transporte para el encaminamiento de las tropas, sino también para los combates, como cuartel general, campamentos y alojamientos. El ejército federal poseía vagones blindados. En el sur, los zapatistas, quienes tenían medios más limitados, se contentaban con asaltar los trenes y hacer volar los puentes. Fue pues en el norte donde la utilización de los ferrocarriles se reveló más original e interesante, singularizándose con respecto a la del sur.

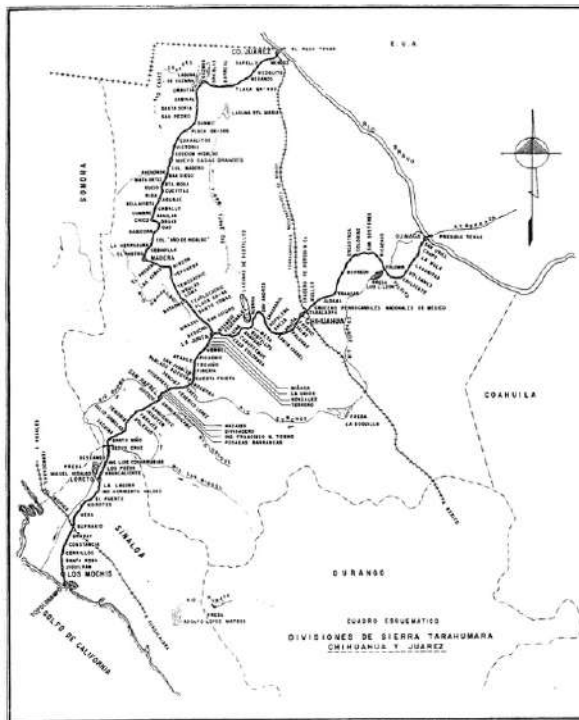
En efecto, Villa fue mucho más allá que los zapatistas integrando los ferrocarriles en su propia estrategia. No se puede imaginar hasta qué punto el ferrocarril era inestimable a sus ojos. Se valió de las vías férreas y del material móvil para el traslado de sus hombres, su material, víveres, municiones y caballos. Se sirvió igualmente del KCMO como guarnición. A diferencia de los otros revolucionarios, capturaba trenes enteros a fin de usarlos estratégicamente.

33

Analizaremos estos servicios según tres funciones distintas: el papel de las estaciones como lugares estratégicos; los trenes como parte integrante de la táctica revolucionaria y el transporte de tropas y de personajes históricos.

Las estaciones, lugares estratégicos

Las estaciones de ferrocarril sirvieron también de punto de encuentros importantes (figura 8). El que se realizó el 12 de abril de 1914, en Chihuahua, es uno de las más emblemáticos, pues Venustiano Carranza, el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, acompañado de sus hombres, encontró al presidente municipal de Chihuahua y al gobernador del Estado. Carranza venía a establecer en este sitio la capital de la República. Hay que poner de realce la relevancia de la ceremonia que se verificó en un marco ferroviario.



Sin título. Red ferroviaria Chihuahua al Pacífico moderna, con mención de las estaciones.
(Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, sin fecha.)

Figura 8. Mapa de la red del *Chihuahua al Pacífico*.

El 20 de diciembre de 1915, el general Francisco Villa mató a dos oficiales principales en esta misma estación y el tren le valió, una vez más, de escapatoria hacia el oeste.

En Sinaloa, uno de los lugares cruciales era la estación de San Blas, junta de los ferrocarriles *Kansas City, México y Oriente y Sud-Pacífico*. Tras el plan de Guadalupe y el acenso al poder de Huerta, era normal que el nuevo gobierno tuviera la ambición de controlarlo. En el XI Congreso Mexicano de Historia se apunta: “Como San Blas es punto estratégico, pues en esa estación se cruzan las líneas férreas del Sud-Pacífico y del *Kansas City, Mexico and Orient*, el gobierno huertista destacó tres columnas de federales de Culiacán al Norte, para apoderarse de esa plaza” (1955, p. 197). Se dio una batalla entre federales y revolucionarios, principalmente en la colina de Sufragio, no lejos de la estación de San Blas. Fue un fracaso para los federales.

Los trenes como parte integrante de la táctica revolucionaria

Se distinguen por una parte las emboscadas y las tomas de trenes y, por otra, las adaptaciones del material ferroviario. Varios ejemplos de asalto de trenes ocurrieron en la línea estudiada.

Un primer caso aparece en el suplemento teatral y literario de France Illustration, *En selle avec Pancho Villa* (Camp, 1953). Está presente también en *Memorias de Pancho Villa* de Martín Luis Guzmán (1984) y en una tercera versión del gran historiador chihuahuense Francisco R. Almada. Esta última permite seguir los sucesos desde el enfoque de los soldados federales, durante la primera batalla de Villa, ferroviaria por añadidura, el 21 de noviembre de 1910: la toma de San Andrés, municipio de Riva Palacio (figura 8). Fue el principio de las acciones políticas y armadas del villismo vinculadas con los ferrocarriles. Recordemos que esta estación se sitúa en el ramal Chihuahua-La Junta, justo después de la estación de Chavarría y justo antes de la de Aldana, la cual precede las de Mesa y de Bustillos, del nombre de la Laguna de

Bustillos, célebre en la región. San Andrés se ubica en la ruta del *Chihuahua al Pacífico*, a 81 kilómetros al oeste de Chihuahua, a 51 kilómetros antes de llegar a Cuauhtémoc. Los sucesos ocurrieron del 17 al 23 de noviembre de 1910. Pancho Villa acababa de incorporarse, en el mes de octubre, a la revolución de Madero por mediación de Abraham González. Iba a constituir, gracias a los primeros voluntarios, el embrión de la muy famosa División del Norte, que contaría cerca de sesenta mil hombres. Acababa igualmente de pasar bajo las órdenes de Cástulo Herrera en campaña, en el momento del encuentro con Abraham González del 17 de noviembre de 1910. Abraham González está considerado en México como “el campeón de la Revolución”; era un burgués letrado impregnado del liberalismo propalado por Benito Juárez, sus padres fueron amigos y colaboradores del legislador indio; defensor del liberalismo, fue el presidente del club de los antirreeleccionistas de Chihuahua y militó en las logias masónicas donde conoció a Francisco I. Madero. Abraham González, por tanto, quien confiaba en las personas fuera de la ley, había encontrado a Villa y lo había alistado por la buena causa, puso a este último al servicio de Cástulo Herrera, durante una cena, el 17 de noviembre de 1910. Después de comer, Abraham González declaró que había venido el momento de entrar en campaña. Mientras iba a encaminarse hacia el norte del estado de Chihuahua, hacia Ojinaga para reunir a sus amigos, encargó a Pancho Villa irse a San Andrés, hacia el sur, para organizar las fuerzas armadas. Nombró entonces como jefe de esa tropa a Cástulo Herrera. Villa aceptó de buen grado estar bajo ese mando pues, ante todo, tenía intención de servir a Francisco I. Madero y, más allá del hombre, las ideas de la Revolución. ¿Cuáles fueron las acciones de Villa y cómo se iba formando la División del Norte?

36 Villa iba a hacer su aprendizaje de gran guerrillero. Tras el encuentro del 17 de noviembre, se marcharon entonces para la Sierra Azul con el fin de prepararse y permanecieron allí cinco días. En ese lugar, numerosos voluntarios se adhirieron a Villa, principalmente destacamentos de San Andrés, de Santa Isabel y charros de la Ciénaga de Ortíz. La tropa de Pancho Villa o División del Norte crecía a un ritmo increíble, hasta el punto que al cabo de cinco días, los insurgentes

formaron una compañía de 375 hombres que pudieron apoyarse en una aldea en el centro de un núcleo de carreteras. San Andrés parecía convenir mejor a ese designio y fue hacia él que se dirigieron, bajo el mando de Cástulo Herrera, por la quinta noche.

Lo interesante radica, por un lado, en cómo nació y creció tan pronto la División del Norte y, por otro, a través del relato (Camp, 1953) de este primer asalto de tren de la Revolución, el 23 de noviembre, ver que ya la influencia de esos hombres era grande hasta el punto de ahuyentar a los rurales de Porfirio Díaz.

En cuanto a la toma de San Andrés, hallamos una fuente primaria: se trata del informe hecho por el general en jefe, transcrito por el capitán federal 1° Manuel Sánchez Pasos del 12° Batallón, al General de División Secretario de Guerra y Marina. Reportamos aquí los pasajes en los que se menciona el uso del ferrocarril. Se puede notar que los federales, al desplazarse en gran número en tren, fueron víctimas de una emboscada por parte de los revolucionarios:

Tengo la honra de comunicar a Ud. que habiendo salido hoy [el 21/11/1910] de Chihuahua por ferrocarril, rumbo á (*sic*) C. Guerrero, con un Capitán 2/o., un Teniente y un Subteniente y 170 individuos de tropa del 12/o. Batallón a las órdenes del Teniente Coronel del mismo Cuerpo Pablo M. Yépez y al llegar á (*sic*) la estación y pueblo “San Andrés” fue atacado el convoy por una partida de 80 a 100 individuos que parapetados en las casas y oficinas de la estación y trincheras de leña de ambos lados, hicieron un fuego nutrido, entablándose un reñido combate por espacio de 20 minutos poco más o menos (Sánchez, 1910).

37

Los asaltantes hicieron una apertura en los coches lo cual provocó las bajas que el capitán dio en su relato:

[...] tuvimos que lamentar la muerte de nuestro Jefe, Teniente Coronel Pablo M. Yépez, Soldados Eleuterio Sigala, Juan Pérez

y Francisco Campos, quedando herido de mucha gravedad el Cabo Salomé Antuna, Soldados Cesáreo Ramírez, Eduviges Peña, Jesús Olguin, Jacobo Sotelo, Bernardo Torres, Efrén Mendoza, Emilio Lomelí y Lorenzo Silva. En los carros de pasajeros resultaron muertos 3 mujeres y una niña y algunos heridos más (Sánchez, 1910).

Es probable que el enemigo tuviera buen número de bajas por que no obstante la sorpresa que ocasionó la emboscada, la fuerza se portó con bizarría y se vieron a muchos forajidos rodar por tierra, sin poder apreciar el número de dichas bajas por la partida del tren.

El Señor Teniente Coronel recibió una bala en el corazón al momento de pasar de un coche a otro ordenando la maniobra y siendo su última palabra: “Fuego”.

Por este documento, el capitán reporta la táctica de inmovilizar el tren “no obstante la insistencia que se les hizo al Constructor y Maquinista para que lo sacaran de aquel lugar” lo que le dio a pensar que existía una connivencia de los conductores con los revoltosos. Otro detalle que muestra la preparación de esta facción: el corte de la vía telegráfica para imposibilitar las comunicaciones militares. Asimismo, da a conocer el número de revolucionarios que “asciende a 600 hombres”, “según informes recogidos en este lugar”, o sea un 60% más que en la fuente secundaria mencionada anteriormente. Puede ser que estas cifras varíen tanto por ser estimaciones muy aproximativas, sobre todo en la batalla o bien que, de la noche a la mañana, la cantidad de rebeldes haya (*sic*) aumentado exponencialmente. Finalmente, da a entender que estos iban “rumbo a Chihuahua, procedentes de C. Guerrero, cuya plaza dicen que tienen ya tomada”. De ahí el valor de este documento que ofrece todo el contexto histórico en torno a este hecho. Dos días después, Pancho Villa tomó tan fácilmente Santa Isabel (Figura 8).

38

Dentro de la estrategia villista, un segundo hecho de ataque de tren en esta línea pasó el 18 de diciembre de 1910, en el mismo tramo de Chihuahua a La Junta, en dirección a Pedernales, penúltima estación

antes de llegar a La Junta, en el kilómetro 158 de esta sección, más precisamente en el cañón de Malpaso. Poco después de las victorias sucesivas de los federales mandados por el General Navarro, los maderistas dirigidos por Orozco hijo, se rehicieron llevando a cabo un asalto contra un doble convoy militar que se encaminaba a Pedernales para reforzar las tropas de Navarro. Fue el triunfo de Malpaso. Tras seis horas de combate, las fuerzas del gobierno se replegaron a la Hacienda de Bustillos (Piñera, 1994).

Otro ejemplo del uso de un tren con fines militares fue en marzo de 1913, por Pancho Villa en su campaña antihuertista, mientras estaba reuniendo hasta cuatrocientos hombres. Villa, quien se encontraba en los parajes de Chavarría, entre Chihuahua y la Hacienda de Bustillos, en el mismo tramo al oeste de la capital en dirección a La Junta, puso en emboscada un tren para capturarlo y usarlo. El ferrocarril fue igualmente un factor decisivo en el momento de la derrota del ejército de Victoriano Huerta en 1913.

Siguiendo sus estrategias, los revolucionarios dieron otro ataque de tren durante el verano de 1913, en el ramal de Chihuahua a La Junta, a nivel de la estación de San Andrés. Esta vez se trata de un lazo tendido por los revolucionarios de Andrés Rivera, en túneles para cerrar el paso a los federales de Rojas que iban de refuerzo para Terrazas.

Villa, que no sentía simpatía por los Estados Unidos, se aprovechó, al margen de la Revolución, de un acontecimiento anodino para vengarse, el 10 de enero de 1916. El ferrocarril fue, una vez más, el teatro de las operaciones, en el mismo tramo al oeste de la Cd. de Chihuahua.

Hasta Villa había mandado arreglar un vagón-cuartel general rodante en el que vivía, se movía y tenía sus juntas de estado mayor. Bernard Oudin en *Villa, Zapata et le Mexique en feu*, describe la función de este coche (Oudin, 1989): “A ejemplo de los generales de la Primera Guerra Mundial, instala un cuartel general rodante, dirigiendo las operaciones desde su coche-salón.”³ John Reed, un periodista americano simpatizante de la causa revolucionaria, pinta ese coche poco ordinario

que vio en 1914, mientras seguía la campaña de Villa contra Huerta, y explica además sus funciones:

Era un coche rojo con cortinas en las ventanas. Veía en él el famoso cochecito del que Villa se había valido en todas sus marchas hasta la toma de Ciudad Juárez. Un tabique lo separaba en dos partes: una para la cocina y otra para el alojamiento del general. Así, este pequeño espacio de unos tres metros sobre siete era el corazón del ejército constitucionalista. A pesar de la falta de espacio para contener las reuniones de los quince generales, allí tenían lugar todos los consejos de estado mayor. [...] El interior estaba pintado en gris sombrío. En las paredes se podían ver fotos de actrices en posturas teatrales, un gran retrato de Carranza, otro de Fierro y por último el de Villa él mismo. Dobladas contra la pared, dos pequeñas camas de bastidores de madera: en la una dormían Villa y el general Ángeles, y en la otra José Rodríguez y el doctor Raschbaum, médico particular de Villa (Reed, 1975).⁴

Los coches servían igualmente de instalaciones militares que se improvisaban al instante, una vez terminado el sitio de una ciudad o un lugar. Eran transformados en alojamiento, hospital de fortuna o en cuartel general para los ejércitos. Se los modificaba para su nueva función. Por ejemplo, se perforaban ventanas en los furgones, se levantaban asientos si se terciaba.

Además, los vagones, a menudo blindados, transportaban cañones (en plataformas), municiones, obuses, y también a soldados igual que a sus mujeres, las soldaderas, y a veces a su familia. Llevaban igualmente una existencia de rieles nuevos y durmientes que podían ser usados en cualquier momento para reparar la vía, dañada por el enemigo. Incluso los fogoneros y maquinistas tenían que estar armados. Ellos también venían cubiertos de cartucheras y terciaban el fusil. Solían verse encaramados en los techos de los vagones. Los furgones repletos de materiales u ocupados por caballos, no les dejaban otra alternativa de viaje.

Por añadidura, los trenes tuvieron una función crucial en la toma de las ciudades, el asalto a plazas. Desobedeciendo a Madero y para acelerar el ritmo lento de los acontecimientos, Francisco Villa entró en Ciudad Juárez en un tren, acompañado de sus soldados disimulados, a la manera del caballo de Troya. Lograron brillantemente su ataque, muy violento, aprovechándose del efecto sorpresa, no pudiendo sospechar nadie que los revolucionarios penetrarían en pleno centro de la ciudad de esta manera. Sucedió del 8 al 10 de mayo de 1911. Esta victoria era importante en la medida en que se adueñaron de una ciudad fronteriza que representaba un bastión estratégico.

Pancho Villa tenía una preocupación permanente de cuidar del buen avituallamiento de sus tropas. Mientras la penuria amenazaba con afectar a los villistas a fines del 1910, tomó la decisión de mandar que siguieran su convoy con un tren de avituallamiento, tal como Jean Camp lo narra:

A Villa le fue necesaria entonces una semana para reorganizar su pequeño ejército. Los hombres necesitaban alimentos y comenzaban a no querer más de esa cecina sosa que constituía en la sierra su único menú. Los caballos reclamaban forraje. Había que preparar también harina para llevar para las próximas marchas. Villa hizo funcionar molinos, moler granos, preparar amplias raciones de tortillas y se hizo seguir desde entonces por equipos que tendrían gran utilidad para futuras campañas (Camp, 1953, p. 13-14).⁵

Hecho aún más extraordinario, Pancho Villa daba tanta importancia en curar lo más eficazmente y lo más temprano posible a sus soldados heridos en la batalla, que tuvo la idea ingeniosa e inédita en su tiempo de crear un convoy sanitario. El historiador Jaime Rivera Madrid precia su composición:

[...] hasta donde tengo noticia Villa fue el primero en el mundo que montó mesas de operaciones, farmacia, salas de recuperación etc., en vagones de ferrocarril, formando así su

brigada sanitaria compuesta por varios trenes ambulancia, que fue famosa al mando del Doctor y coronel Andrés Villareal. (Rivera, s/f, p. 2).

Adolfo Gilly pone de realce la ingeniosidad de Villa quien supo sacar el mayor provecho de los trenes, en particular de ese convoy hospital, de vanguardia: “poseyó hasta cuarenta coches-hospitales, revestidos en el interior de esmalte blanco, dotados de las más modernas instalaciones, equipados de un material quirúrgico completo y que permitían evacuar en el acto a los heridos hacia la retaguardia” (Gilly, 1995, p. 97).⁶

Valadés y Leal (1960), en *La revolución en su novela*, explica que durante el conflicto armado los trenes eran el centro de gravedad de la vida de los hombres. Era el hogar de muchos: en ellos vivían, iban al combate, se querían, sufrían y conspiraban.

Sergio Ortíz Hernán resumió la situación de los ferrocarriles bajo la Revolución por estas frases en *Los Ferrocarriles de México*:

Eran los días en que todo se subordinaba a las necesidades de las campañas. Todo era convoyes de guerra o máquinas fugaces seguidas de un coche salón y un cabús, donde viajaban, con la rapidez del rayo, los ejércitos y las ideas animadoras del huracán revolucionario (Ortíz, 1974, p. 190).

Unos combates se libraban en las estaciones o en el campo raso. Interceptaban trenes militares o se apoderaban de cañones, ametralladoras, caballos o del avituallamiento que contenían. A veces, querían el oro o la plata, necesarios al financiamiento de las tropas. Francisco R. Almada hace mención del caso de la interceptación de un tren de pasajeros que transportaba lingotes de plata, por Pancho Villa, el 9 de abril de 1915: “dos días después detuvo el tren de pasajeros del *Ferrocarril Noroeste* en el kilómetro 71, habiendo tomado 122 barras de plata que iban de tránsito de Batopilas para Chihuahua” (Almada, 1965, p. 25). Menos de un mes después, Villa iba a coger esta plata que debía

de considerar como un préstamo, realmente destinado a la causa revolucionaria. Al respecto, el autor relata:

Previas algunas pláticas con el jefe del servicio de express del Ferrocarril Noroeste, el 7 de mayo devolvió 93 barras de plata de las que había ocupado poco antes, previa entrega de treinta mil pesos, que empleó en la adquisición de armas y parque a través de agentes que envió a los Estados Unidos (Almada, 1965, p. 26).

Las acciones del gobierno federal y las tropas revolucionarias respecto a la utilidad del ferrocarril

Estas acciones consistían esencialmente en el transporte de las tropas y personajes históricos. El primer ejemplo, citado anteriormente, fue, pues, el traslado de las tropas del ejército federal desde Chihuahua al pueblo de San Andrés donde Villa organizó un ataque. El segundo, que ocurrió durante la revolución orozquista, es el de la expedición del jefe de los revolucionarios Orozco hijo, en enero de 1911, hasta Estación Sánchez, terminal en la Sierra Madre Occidental. Esta expedición estaba encaminada a que reclutara hombres para aumentar las filas de los rebeldes como lo resumió Almada (1971):

Orozco hijo estuvo acuartelado en la hacienda de Santa Bárbara, de allí pasó a la de Tónachic y concluyó por seguir la vía del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico hasta Estación Sánchez y se ocupó de reclutar hombres y de recoger armas y otros elementos. Cuando Orozco hijo, regresó de su gira a Estación Sánchez, cambió su cuartel de Tónachic a la hacienda de San José de Albuquerque (p. 187).

43

Esta campaña militar terminó gracias a los tratados de paz. Ya no servía mucho guardar en reserva tantas tropas federales en la jurisdicción de la Segunda Zona Militar, como era el caso desde mediados de noviembre de 1910. Asimismo, a fines del mes de junio de 1911, se

dictaron órdenes militares: esas fuerzas fueron reorientadas por vía ferroviaria. Francisco R. Almada lo reportó de la siguiente manera:

La movilización comenzó el 22 de junio con la salida del 18° Batallón por la vía del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, a fin de sacar de Chínipas a la guarnición del 5° Batallón que había estado sitiada; el Gral. Gonzalo Luque, con el 10° Batallón que estaba a sus órdenes, y una fracción del 28° Batallón se dirigió a Madera y de allí a Sonora por el camino de Bacadéhuachi (1964, p. 241).

Un ejemplo de encaminamiento de tropas que retornaban a su hogar, relatado por Almada, se produjo a partir del 23 de febrero de 1913, en el ramal al oeste, de Chihuahua hasta Creel:

Igualmente fue desarmado el cuerpo de voluntarios de Arteaga que estaba a las órdenes del Tte. corl. Isaac Arroyo y se encontraba de guarnición en la Hacienda del Sauz, a cuyos componentes se les dio pasaje de ferrocarril hasta Estación Creel para que volvieran a sus hogares (Almada, 1965, p. 18).

He aquí otro ejemplo: una movilización de tropas dirigidas por Luis Terrazas Cuilty,⁷ hijo de Luis Terrazas Fuentes.⁸ El hecho, tomado del mismo historiador, aconteció durante el verano de 1913, en el tramo ferroviario de Chihuahua a La Junta: “Después del triunfo obtenido por el Gral. Villa, se movilizó por la vía férrea hasta La Junta” (Almada, 1965, p. 41). Terrazas (hijo) murió en 1917. En la figura 9 aparece erróneamente una reproducción de quien se dice es Enrique Creel, pero según una investigación reciente, se trataría en realidad de Luis Terrazas Cuilty. En la figura 10 exponemos la fotografía de Enrique C. Creel.



Enrique Creel, Governor of Chihuahua, joined Arthur Stowell in the promotion of the Kansas City, Mexico & Orient Railway. Creel was a leading "consentor" in Mexico and was later to play an important part in obtaining concessions for the new railroad. - W. M. HEAVER FROM RAILROAD MAGAZINE

Enrique Creel, Gobernador de Chihuahua, se unió a Arthur Stowell en la promoción del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente. Creel era un líder "consentor" en México e iba a jugar, más tarde, un rol importante adquiriendo concesiones para la nueva línea de ferrocarril.

(John Leeds KERR, Destination Tepicobampo. The Kansas City, Mexico & Orient Railway. San Marino, California, Golden West Books, 1968, p. 49.)

Figura 9. Imagen de Luis Terrazas Cuiity.

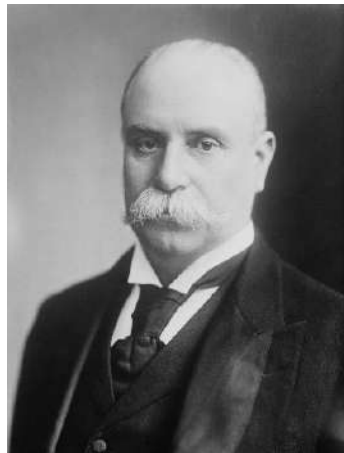


Figura 10. Imagen de Enrique C. Creel. Fuente: Enrique Creel Cuiity, s/f, en Wikipedia.

La figura 10 corresponde a José Enrique Clay Ramón de Jesús Creel Cuilty, a veces conocido como Henry Clay Creel y la mayoría de las veces como Enrique C. Creel (1854-1931), uno de los mayores concesionarios y principal impulsor de la línea KCMO y que permitió el avance de las obras por la Sierra Madre Occidental. En su homenaje, le dieron su nombre a una estación, a 175 kilómetros de Chihuahua, fundada el 26 de mayo de 1907, en torno a la cual se ha desarrollado una aldea, luego un pueblo que no ha dejado de crecer hasta hoy en día (cuenta con más de 5000 habitantes).

Tres desplazamientos en tren de oficiales y de personajes importantes acompañados de sus tropas son relevantes: el viaje ferroviario de Pancho Villa hacia la Hacienda de Bustillos para visitar al presidente de la República Francisco I. Madero, encuentro muy cordial, en marzo de 1911; el viaje de este quien fue a visitar a aquél en San Andrés; y el traslado de las tropas de Villa rumbo a la frontera norte del país. Veamos cómo acontecieron estos hechos.

Era marzo de 1911, poco después del encuentro entre Villa y el presidente Francisco I. Madero, en la Hacienda de Bustillos, Chih. La División del Norte alcanzaba entonces 700 hombres. Madero había convocado a Villa (establecido en San Andrés) en esta hacienda. Ambos hombres se hicieron una excelente impresión hasta el punto que el encuentro llegó a ser muy cordial y amistoso. Sin embargo, Villa temía el ataque de San Andrés por los federales durante su ausencia. Así que se le comentó al presidente, explicándole con qué facilidad los federales podían trasladarse, en una noche, de Chihuahua a San Andrés. Le comunicó su deseo de volver a este lugar. Madero consintió, según Martín Luis Guzmán: “Está muy bien, Pancho; vete, y mañana en un tren voy a hacerte una visita. Estaré en San Andrés de diez a doce de la mañana” (Guzmán, 1984, p. 74). La noche anterior, Villa organizó la recepción del presidente y jefe de la Revolución. Al día siguiente, se hizo, por tanto, el viaje. La referencia al tren es la siguiente, según el mismo autor: “Cuando el señor Presidente bajó del tren, ya estábamos esperándolo allí las principales autoridades y yo, Pancho Villa” (p. 74). Cuando Madero llegó a la estación de San Andrés y se fue al centro del

pueblo, una guardia de honor de los revolucionarios a caballo, así como todos los hombres de Villa lo aclamaron gritándole: “¡Viva Madero!, ¡viva el caudillo de la democracia!, ¡viva la libertad!, ¡abajo la dictadura!” (p. 74). Acompañado por Villa, acudió al Palacio Municipal, luego se fueron a almorzar en una casita cercana de la estación antes de que Madero saliera para la Hacienda de Bustillos. De nuevo fue aclamado. Antes de subirse al tren, Madero le dio otro compromiso a Villa para el día siguiente: Villa debería irse otra vez a Bustillos a las diez precisas con una pequeña escolta. En realidad, fue una conferencia entre ambos hombres y Pascual Orozco a fin de decidir cuál táctica adoptar en las campañas venideras. Villa desaprobó el objetivo de tomar la capital de Chihuahua en el estado en que estaba su ejército –lo suficientemente numeroso pero carente de municiones para tal asedio– y preconizaba una subida hacia la frontera norte optando por la guerra de guerrillas, con el fin de abastecerse en armas y municiones. Madero aprobó completamente a Villa y a Orozco. Fue entonces cuando Madero tomó la iniciativa de servirse de los ferrocarriles como elemento de su táctica y decidió lo que Martín Luis Guzmán reportó:

Los tres de un solo parecer sobre el sistema de campaña que debía seguirse, el señor Madero nos manifestó que para efectuar más rápido el movimiento haríamos uso del ferrocarril. Me ordenó entonces que saliera para San Andrés a mirar el arreglo de todo lo necesario, y que disponía que mis fuerzas se embarcaran al día siguiente en dos trenes que él iba a enviarme (p. 75).

Villa regresó después a San Andrés y tomó las disposiciones necesarias para la buena marcha de las decisiones.

Ese mismo mes, ocurrió la travesía ferroviaria épica de las tropas de la División del Norte desde el centro del estado de Chihuahua hacia el norte, de San Andrés hacia la Hacienda de Bustillos y rumbo a San Pedro, exactamente hasta Temósachic.

Unos oficiales y militares, el 14 de junio de 1913, utilizaron el ramal entre Madera y Chihuahua, este pasando pues en el tramo al oeste de Chihuahua, entre La Junta y Chihuahua (Almada, 1965). A continuación, acaeció un ataque de convoyes por el general Villa en la estación de Bustillos, atrasando y perturbando así este repliegue de hombres a Chihuahua. Luego, Villa se fue a Madera por la misma línea férrea, de la cual acababa de desviar al general Jesús Mancilla (Almada, 1965), es decir en el tramo del Ferrocarril Noroeste de México, que va de La Junta a Ciudad Juárez, Chihuahua, que era otra compañía ferroviaria en aquella época y que fue integrada a la red del *Chihuahua al Pacífico* en 1952.

Gran parte de las tropas de la División del Norte –unos tres mil hombres– salió de campaña, de Chihuahua a Ojinaga, el 22 de diciembre de 1913 (Guzmán, 1984). Por las palabras pronunciadas por el general Villa en ocasión de una conferencia, comprendemos el alcance y lo que estaba en juego en aquella campaña que iba a hacerse por esta División: “—Amiguitos, esta operación es de trascendencia muy grande. De ella depende dejar libre de enemigos el Estado de Chihuahua y quedar nosotros dueños de la acción en nuestra marcha hacia el sur” (Guzmán, 1984, p. 249). Villa no podía tomar el mando de esa columna, por lo que escogió al general Natera como comandante. La continuación de los acontecimientos en Ojinaga iba a ser una derrota vergonzosa de la División del Norte. El 6 de enero de 1914, Villa recibió noticias de esa catástrofe y tomó medidas sobre la marcha: por una parte, decidió mandar de refuerzo los caballos y a las tropas del general Rosalío Hernández, quienes salieron de Ciudad Juárez con él, en la noche siguiente, a las dos de la mañana. Por otra parte, contactó al jefe de la Brigada Juárez, Maclovio Herrera para que se fuera, él también, con sus hombres para Ojinaga. Asimismo, por la noche del 11 de enero de 1914, Ojinaga iba a ser tomada brillantemente por los villistas con todo el apoyo de Pancho Villa, en una hora y cinco minutos.

Los ferrocarriles permitirían efectuar también repliegues, así como retiradas, como la que se destacó al este de Chihuahua, el 27 de noviembre de 1913: Se retiraron las tropas federales, tras el fracaso de

Tierra Blanca del 25 de noviembre de 1913, en el eje ferroviario Ciudad Juárez-Chihuahua, en dirección a Ojinaga, único punto de la línea internacional donde el general Mercado hubiera podido comunicar con su gobierno, puesto que Ciudad Juárez estaba definitivamente perdida. El 29, se marchó la retaguardia. Con las tropas huertistas se fueron también los funcionarios y empleados de la administración de esas fuerzas, los miembros de la defensa social y todos los que se comprometieran con ese régimen y otros individuos que temían la ira de la Revolución. El relato de esta retirada por el general Mercado está transcrito en la obra de Francisco R. Almada sobre la Revolución en el Estado de Chihuahua. Unos pasajes vienen a subrayar el papel desempeñado por el ferrocarril a ejemplo de un sabotaje cometido por un traidor que tuvo como efecto obligar al convoy a que dejara la vía férrea y siguiera sin rieles. Existe otra versión de este hecho revolucionario (Reyes, 1985), que expone primero detalladamente los hechos que precedieron esta retirada, luego describe el repliegue propiamente dicho. Bien se ve que, por causa de la imposibilidad de continuar el traslado de las tropas y del armamento por vía férrea, el convoy se retrasó y tuvo grandes dificultades para seguir su retirada por vía terrestre. Eso condujo a un debilitamiento de las fuerzas que tuvieron que sacrificar municiones y hasta llevó a cometer un error de juicio con el sacrificio inútil de los trenes, propiedad del Estado. Esta expedición, bajo las órdenes del general Mercado, acabó por alcanzar el pueblo de Ojinaga. En diciembre, siguió un desplazamiento de las tropas revolucionarias en la misma dirección que la de este general, en dos fases: de Chihuahua a San Sóstenes primero y de este lugar a Ojinaga después, haciéndose la primera parte de este viaje por vía férrea. Disponemos de otra versión de este episodio directamente vinculado con el ferrocarril. Está en *Con Villa en México: Testimonios sobre camarógrafos norteamericanos* de Aurelio de los Reyes (1985).

El *Kansas City, México y Oriente* prestó numerosos servicios tanto al Gobierno Constitucional como al cuerpo de ejército bajo las órdenes del general Obregón en 1914. La Compañía de ese ferrocarril puso voluntariamente a disposición del gobierno el equipo ferroviario en la sección del Pacífico, sobre todo en la zona de El Fuerte a Topolobampo.

Así permitió el transporte de las tropas constitucionales del estado de Sonora hacia el sur, rumbo a la capital, bajo el mando del general Obregón. Eso le valió ser agradecido a menudo por ese general. Permitted igualmente la transportación de las tropas del general Villa encabezadas por el general Juan M. Banderas, en el mes de octubre de 1915, del estado de Chihuahua hacia Sinaloa, por la Sierra Madre hasta la estación de Creel y de El Fuerte, Sinaloa, y hasta San Blas.

El control gubernamental de los ferrocarriles y el servicio militar y ferroviario

Durante todo el período revolucionario, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) igual que el Ministerio del Interior, y, por ende, el gobierno, estaban regularmente informados de los prejuicios cometidos. El gobierno hizo todo lo posible para ayudar a la empresa de la compañía del ferrocarril, conforme a sus posibilidades, lo cual consistía en el reconocimiento de caso de fuerza mayor para evitar la caducidad de los contratos de concesión ferroviaria de los ramales ya construidos y los faltantes, y prórrogas de dichas concesiones esencialmente. La protección militar se hacía muy difícilmente por estar ocupadas las fuerzas federales en el terreno de operaciones.

Cuando, en 1914, Venustiano Carranza hubo triunfado, la red férrea mexicana había sufrido depredaciones considerables. Por consiguiente, Carranza, en un primer tiempo, prohibió a sus tropas el apoderamiento y el uso arbitrario del equipo de los ferrocarriles.

50

En agosto de 1914, mientras Huerta acababa de ser expulsado de la capital de la República, el gobierno constitucionalista decretó la requisa de los ferrocarriles. Las oficinas de la empresa fueron ocupadas. El 4 de diciembre de 1914, Carranza obtuvo por un decreto, expedido en Veracruz, que el organismo gubernamental Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas pudiera gestionar las vías férreas del

país. Esta medida no concernía directamente el ferrocarril en cuestión, pero, al principio, podía aplicarse a otros ferrocarriles, conforme se extendería la dominación de las tropas constitucionalistas. El 28 de septiembre de 1915, la jurisdicción militar de los ferrocarriles constitucionalistas fue suprimida. Dependerían entonces de la Dirección General.

Esa medida, lo mismo que la declaración de incompatibilidad entre el servicio militar y el ferroviario, la desmilitarización de los trabajadores para que se volvieran empleados ferrocarrileros al servicio de la compañía ferroviaria, formaban parte de la voluntad de restablecer y normalizar el funcionamiento de los ferrocarriles.

En conclusión, la facción, que fuera la de los rebeldes o la del ejército federal, que controlaba las vías y los medios de movilización no se contentaba con utilizarlos como medio de transporte, sino que iniciaba ofensivas, se retiraba y se protegía contra los ataques, asediaba ciudades e inclusive se apoderaba de ellas, a bordo de los trenes. Este fenómeno llegó a cobrar una gran relevancia.

Los conflictos armados de la Revolución tuvieron como impacto perturbaciones y, sobre todo, degradaciones e incluso destrucciones graves de numerosas partes de la red férrea y sus equipos.

Segunda parte: Los daños causados al ferrocarril y el impacto en las finanzas de la compañía

Hay que distinguir tres fases de destrucciones. En efecto, los daños sufridos hasta la caída Porfirio Díaz en 1911, no fueron graves en comparación con los siguientes. Al respecto, el presidente interino Francisco León de la Barra declaró, el 16 de septiembre de 1911, que el tráfico no estaba tan perturbado como se podía pensar y que las obras de construcción aun habían podido ser llevadas a cabo, como lo escribió Sergio Ortíz Hernán (1975):

[...] el tráfico de las líneas ferroviarias nacionales no sólo había “recuperado su curso normal”, sino que aun mostraba cierto aumento durante julio y agosto respecto al mismo lapso de 1910. También habló de un aumento de 61 km en la red de jurisdicción federal (p. 185).

A este total, hay que añadirle la construcción de 87 kilómetros de vías en otras líneas, lo que fue mencionado en el último informe de gobierno de Porfirio Díaz. El presidente Madero señaló en sus actas los progresos ferroviarios, que en el transcurso del año siguiente, de septiembre de 1911 a septiembre de 1912, la red nacional creció 390 kilómetros: aún estaba en plena expansión. Unos proyectos habían avanzado, trazaban planos, prorrogaban contratos de concesiones inclusive otorgaban otras para nuevas líneas. Sin embargo, la situación no era apacible. Los zapatistas y los orozquistas ponían en peligro el régimen y amenazaban los ferrocarriles. El deterioro de la red férrea empezó muy pronto, casi desde los primeros días de la campaña maderista.

Al fin de la misma época, comenzaron las reparaciones provisionales pues los opositores estaban sumamente interesados en la conservación de los ferrocarriles en estado de marcha, sobre todo cuando los controlaban y podían usarlos. Las restauraciones que seguían las reiteradas degradaciones eran forzosamente limitadas por falta de tiempo y materiales. No eran obras de buena calidad ni larga duración, de ahí su apelación de “reparaciones provisionales”. Pese a eso, la mayoría de las veces, utilizaban esas reparaciones como obras definitivas. Del mismo modo, podían ponerlos fuera de servicio para que los adversarios no pudiesen aprovecharlos. Durante las primeras fases de la lucha, los puentes formaban parte de los objetivos favoritos de los saboteadores. Efectivamente, era muy simple hacerlos volar o quemarlos.

Facciones y tácticas: la destrucción de los puentes

Desde el principio de las operaciones, puentes fueron destruidos y quemados para impedir o retrasar el avance o cualquier tráfico del ejército contrario. Esta táctica de guerra está explicada en un documento de archivo de la SCOP: “Se comprende que las fuerzas leales se ven en la precisa necesidad en algunos casos, de destruir los puentes de las líneas férreas para impedir los movimientos de los alzados, y estos a su vez hacen lo mismo” (AGN. [Archivo General de la Nación], 1912, f. 6). Esas destrucciones no paralizaban por completo el tráfico. Solía suceder que, cuando un tren estaba parado a causa de un puente destruido, los ferrocarrileros construían otro a toda prisa; así, en unas horas, la vía volvía a estar libre y el tren podía seguir su ruta. Sin embargo, no todos tenían la misma suerte en el momento de las reparaciones. A menudo, tenían que trabajar durante el asalto del enemigo bajo la protección de las tropas. O apenas los equipos de trabajo habían acabado las reparaciones y el tren había pasado, que los revolucionarios volvían y destruían de nuevo el puente reconstruido. En ese tiempo, el sabotaje se realizaba a gran escala.

Desde 1911, la SCOP tomó conciencia de la destrucción por el fuego de los puentes. Fue durante el período de la Revolución orozquista, que inició el 2 de febrero de 1912, cuando empezaron los daños. El 21 de abril de 1912, el Gerente local en Chihuahua supo, por el jefe de sección de la Encantada, que toda una serie de puentes acababan de ser destruidos por los voluntarios federales bajo las órdenes de Toribio Ortega de Ojinaga. El 6 de octubre de 1912, el notario Lic. Rafael I. Álvarez acabó el censo de los actos de deterioros y destrucciones.

Desde 1911, la SCCP tomó conciencia de la destrucción por el fuego de los puentes con los 18 C, 107 A y 108 A.

Según la misma fuente y noticias del 15 de marzo de 1912 otros puentes fueron quemados también: los 101-77, 116 y 122, en el Distrito Chihuahua-Presidio del Norte (Ojinaga).

Según las noticias comunicadas a la Secretaría de Gobernación, Guerra y Comunicaciones el 22 de marzo de 1912, el 25 de febrero de 1912 se verificaron los acontecimientos siguientes: otros dos puentes fueron quemados por los revolucionarios, el primero en el kilómetro 15 y el segundo en el kilómetro 16, en el Distrito de Chihuahua, es decir en la línea de Chihuahua a Presidio del Norte (Ojinaga).

Por una carta fechada del 15 de marzo de 1912 del Gerente local de la compañía en El Fuerte, Sinaloa, se sabe que los revolucionarios quemaron el puente 78-A de 84 pies de largo el 12 de marzo de 1912 y que destruyeron el puente 25-A de soportes de concreto el 14 de marzo del mismo año.

El 21 de abril de 1912, el Gerente local en Chihuahua supo por el jefe de sección de la Encantada que toda una serie de puentes acababan de ser destruidos por los voluntarios federales bajo las órdenes de Toribio Ortega de Ojinaga. A continuación, está la lista de los puentes que sufrieron degradaciones y su localización en la línea de Chihuahua a Ojinaga:

- Puente N°. 58 Kiló 88, 42 pies, caballete.
- Puente N°. 59 Kiló 90, 28 pies, caballete.
- Puente N°. 71 Kiló 91, 28 pies, caballete.
- Puente N°. 72 Kiló 92, 14 pies, caballete.
- Puente N°. 74 Kiló 93, 28 pies, caballete.
- Puente N°. 75 Kiló 94, 14 pies, caballete.
- Puente N°. 76 Kiló 95, 14 pies, caballete.
- Puente N°. 77 Kiló 96, 14 pies, caballete.
- Puente N°. 78 Kiló 97, 42 pies, caballete.
- Puente N°. 80 Kiló 100, 84 pies, caballete.

Archivo General de la Nación, México, D. F., Archivo Histórico [1821-1930] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180). Expediente 227/104-1, ff. 7-8, México, D. F., 3 de abril de 1912: Año de 1912: Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente. Contrato millenario de fecha 27 de julio de 1905 y sus reformas y el de 26 de abril de 1909 y sus reformas para la construcción del Ferrocarril de Miflaca a Topolobampo y de Chihuahua a Presidio del Norte.

Archivo General de la Nación, México, D. F., Archivo Histórico [1821-1930] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180). Expediente 227/105-1, f. 2, México, D. F., 30 de mayo de 1912: Año de 1912: Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente. Solóita para que se aborice el tiempo perdido en la construcción de sus líneas por las causas que indica y que la impiden dar cumplimiento al contrato relativo.

Figura II. Resumen de deterioro y destrucción de puentes ferroviarios entre 1911 y 1912. Fuente: AGN, 1912.

Bajo la Revolución orozquista, varios puentes del Distrito Chihuahua, destruidos durante el periodo del 2 de febrero al 6 de octubre de 1912, fueron quemados por las fuerzas voluntarias del gobierno bajo las órdenes del coronel Toribio Ortega. Este oficial, personalmente y repetidas veces, ordenó que desconectaran las líneas telegráficas a fin de que no se pudiera transmitir informaciones a Chihuahua, donde se encontraba Pascual Orozco. Gracias a la documentación encontrada en “Lista del costo aproximativo de los daños sufridos por la Empresa del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, en el Distrito de Chihuahua, por causa del movimiento revolucionario que tuvo lugar en el Estado, del 2 de febrero al 6 de octubre de 1912” (AGN, 1913, f. 8), podemos agregar otra serie de puentes destruidos (figura 12).

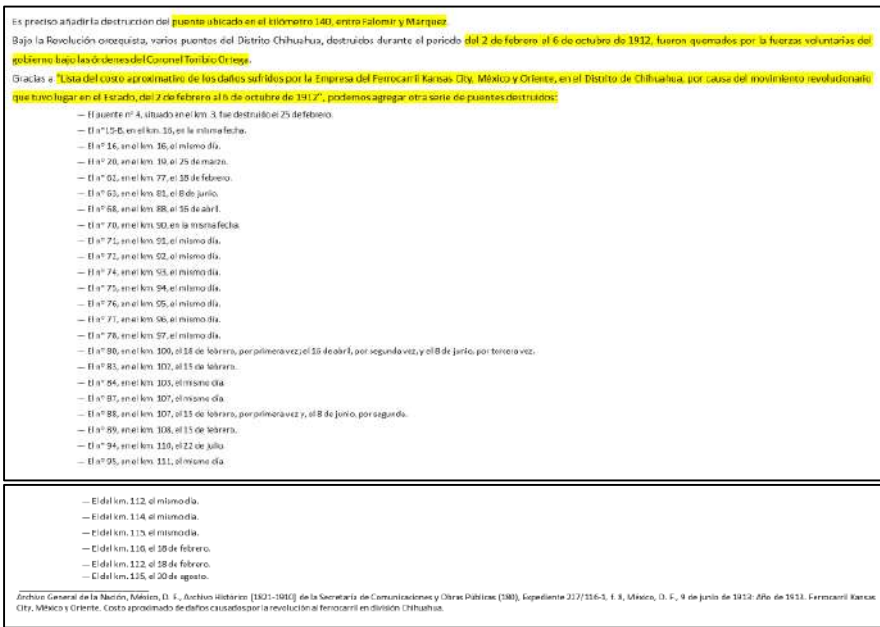


Figura 12. Informe de desperfectos cometidos en puentes ferroviarios entre 1911 y 1912. Fuente: AGN, 1912.

En la figura 12 se aprecia otro reporte de los desperfectos cometidos en los puentes en el mismo período, basado en archivos. Es de notar el gran número de puentes afectados y, por lo tanto, el encarnizamiento en un mismo puente, pudiendo ser dañado repetidas veces, en contra de esas estructuras vitales para imposibilitar las comunicaciones ferroviarias tan estratégicas en ese conflicto.

A la destrucción de los puentes, hay que añadir otras tácticas militares en relación con el sistema ferroviario.

La tecnología

El método relativamente primitivo de la dinamita había dado lugar a otros medios mucho más eficaces. Se aplicaban técnicas más refinadas

de destrucción. Ya no se atacaba sólo a los puentes sino también a las estaciones y al material móvil. Levantaban los rieles e incendiaban los durmientes. Los desperfectos causados a las vías férreas hacían difícil el transporte de las tropas y de los avituallamientos. Así, el 22 de marzo de 1912, fue notificado al Ministro del Interior, de la Guerra y las Comunicaciones que, en la noche del 3 de marzo anterior, un grupo de revolucionarios rompió los cristales de la estación de Aldama y cometió destrucciones y depredaciones (AGN, 1913, f. 8). El 22 de julio de 1912, la estación de San Sóstenes fue incendiada, igualmente la casa de sección con sus vagones. Esos desperfectos fueron causados por el jefe orozquista Toribio Reza, cuando pasó por San Sóstenes mientras iba para Falomir, en donde se incorporó el grueso de la columna mandada por Orozco. Podemos suponer que todos los puentes incendiados al oeste de San Sóstenes lo fueron por ese mismo Jefe Reza, al pasar. El 30 de agosto de 1912, fueron incendiados los edificios de la estación de Falomir. Según informes de los vecinos de dicho lugar, obtenidos por la empresa ferroviaria, esos estragos fueron causados por la fuerza mandada por el hijo de Pascual Orozco, cuando estaba yendo para Ojinaga. Cuatro furgones, uno de los cuales, de la *Compañía del Ferrocarril Noroeste de México*, y cinco plataformas se perdieron entonces. En este mismo año, fue deteriorada la línea telegráfica entre los kilómetros 25 y 136, del Distrito de Chihuahua. El origen de este deterioro queda bastante vago, como lo explica un documento de archivo de la SCOP:

[...] por las informaciones recogidas, sólo se sabe que el desperfecto lo ocasionaron los revolucionarios, lanzando el alambre, aventándolo y luego entre varios individuos estirándolo a cabeza de silla, rompiendo espigas y derribando los postes en largos tramos. Esta operación la repitieron en trechos considerables, habiendo dejado la línea telegráfica en un deplorable estado (AGN, 1913, f. 2-3).

56

El 15 de agosto de 1912, 1153 durmientes fueron quemados en el kilómetro 115. Los revolucionarios de Villa, lo mismo que los otros ejércitos, deshacían continuamente la vía férrea, principalmente entre Falomir,

Chihuahua y Sánchez, lo que acarreaba una interrupción casi permanente del tráfico, impactando social y económicamente las zonas comunicadas por esta red ferroviaria.

El año 1913 marcó una transición pues ya no se trataba solamente de retrasar o impedir el tráfico ferroviario, sino que los trenes tomaron una importancia estratégica y táctica. Carranza emprendió las acciones bélicas contra Huerta por el ataque de un convoy el 23 de febrero de 1913.

La Revolución provocó numerosas perturbaciones y degradaciones en la línea del *Kansas City, México y Oriente*, los equipos y las instalaciones: sus estaciones, material móvil, líneas, puentes, terraplenes, rieles, durmientes, depósitos de agua, líneas telegráficas eran destruidos, sea por las fuerzas revolucionarias, sea por las del Gobierno Federal obligadas a ejecutar tales actos. Se puede hablar de una “crisis del Ferrocarril hasta un punto gravísimo”, según la SCOP (AGN, 1921, 227/103-1, f. 14 vº). La destrucción se inició casi desde el principio del movimiento maderista con sabotajes de puentes que los revolucionarios hacían volar o quemaban. Se atacaban igualmente a los trenes. El tramo de la línea *Kansas City, México y Oriente* más dañado fue el que está entre Márquez y San Sústenes. La ampliación del mapa (figura 13) muestra, en el tramo mencionado, la sección más afectada en color amarillo.

llamar un “sabotaje general” por la interrupción general del tráfico ferroviario relatada por Almada (1965):

[...] determinaron al Primer Jefe del Ejército Constitucionalista a ordenar a los gobernadores y jefes militares [...], que suspendieran las comunicaciones ferrocarrilera y telegráfica con el territorio denominado por la División del Norte, desde Aguascalientes hasta la frontera septentrional, ya que los actos anteriores del Gral. Villa y los suyos no podían considerarse dentro de un plano de conciliación y de unidad revolucionaria.



Deterioro de la red férrea del Chihuahua al Pacífico durante la Revolución.
(Foto ofrecida por un ferrocarrilero jubilado.)

Figura 14. Fotografía de la destrucción de líneas ferroviarias.

La figura 14 evidencia los daños espectaculares ocurridos en este lugar (no mencionado): la vía, el convoy y el equipo, todo está destruido, retorcido y hecho pedazos. Así se comprende mejor por qué fue el “Jefe Supremo de todas las Operaciones” de la División del Norte, el general Francisco Villa, quien sugirió una serie de medidas, el 3 de febrero de 1915, para volver a poner las cosas en orden y limitar los abusos. Fueron tomadas desde la ciudad de Aguascalientes, seleccionada entonces como centro de operaciones e igualmente verdadero centro de la red férrea mexicana, con sus talleres de construcción y de reparación del material móvil. A continuación, envió una carta circular a sus generales, jefes y oficiales de la “Gran División del Norte” estipulando esas medidas o “reglas” como las llamaba, que estaban destinadas a redorar

su prestigio, granjearse el apoyo de la opinión pública y rendirse digno de su confianza:

IV. Los ramos de ferrocarriles, comercio e industria, deberían ser considerados completamente independientes del ramo militar y los primeros no se considerarían como equipo de guerra, sino como empresa que cooperaba en las operaciones militares, con sujeción a sus reglamentos propios. Para ocupar máquinas, coches, carros, etc., era menester la orden del Cuartel General, bajo penas severas a los infractores (Almada, 1965, p. 274).

Al final de este tercer periodo, los asaltos contra los trenes fueron frecuentes, particularmente los de los fugitivos o rebeldes o, simplemente, asaltantes y ladrones. Mas, valerosamente, los ferrocarrileros volvían a poner manos a la obra. Carranza había nombrado a un llamado Felipe Pescador como director de los ferrocarriles y este realizó una obra de calidad. Carranza, en un primer tiempo, prohibió a sus tropas ese género de embargos y el uso arbitrario del equipo de los ferrocarriles.

Durante un decenio, el funcionamiento de los ferrocarriles mexicanos fue muy aleatorio, motivo de múltiples inconvenientes y riesgos. Las operaciones militares no eran desgraciadamente la sola causa de los daños. Tenemos que contar los que estuvieron creados por la corrupción y el gasto, así como el mantenimiento insuficiente – incluso inexistente – del material, a los cuales se añadían muchos bandidos que aprovechaban la ocasión para inmovilizar y saquear los trenes a su logro.

60 Todo esto cobró tal amplitud en el territorio nacional que los mexicanos adquirieron una fama de especialistas de la guerra ferroviaria. Para muchos, llegaron a ser expertos en materia de asalto y sabotaje de trenes y sus equipos. Blasco Ibáñez hasta habló de un “arte nacional”. En 1920, escribió:

Para los mexicanos, no es necesario formar parte del personal de los ferrocarriles para cortar una vía férrea. Hacer volar un tren con dinamita o destruir rápidamente los rieles en unos doce kilómetros se ha vuelto, tras diez años de revolución, un arte nacional al alcance de todos» (Oudin, 1989, p. 99).⁹

El impacto en las finanzas de la compañía

La situación revolucionaria afectó también a las finanzas de la compañía, provocando un estancamiento de sus ganancias y acarreando fuertes pérdidas. Se cometieron abusos, incluso por parte de Francisco Villa, utilizando la red ferroviaria con fines militares al máximo, como está expuesto en la primera parte de este artículo (figura 15), como lo afirma Francisco R. Almada: “explotaba los Ferrocarriles sin limitación y sin conocimiento del gobierno” (Almada, 1964, p. 204).



Pancho Villa on the steps of a Kansas City, Mexico y Oriente day coach - THE INTERNATIONAL LIBRARY, SAN MARINO, CALIF.

Pancho Villa en los escalones de un carro de día del Kansas City, México y Oriente.
(John Leeds KERR, *Destination Topolobampo: The Kansas City, Mexico & Orient Railway*, San Marino, California, Golden West Books, 1968, p. 94.)

Figura 15. Única fotografía que hallamos de Francisco Villa en relación con la línea KCMO.

Para dar un orden de importancia tan solo del costo de los desperfectos sufridos bajo la revolución orozquista, del 2 de febrero al 6 de octubre de 1912, el importe se alzó a \$55 720.14 pesos (AGN, 1925, 227/116-1).

Los documentos de archivo exponen muy detalladamente los servicios prestados por el ferrocarril a ambos bandos en este conflicto, de 1912 a 1916. El caos revolucionario no impedía que se reportaran y consignasen muchos datos no sólo de daños cometidos contra los trenes y sus equipos sino también en relación con los servicios ferroviarios.

Según los datos consignados documentos de archivo, el primer servicio prestado por el ferrocarril fue la renta de equipo por \$318 449.40 pesos, superando de más de siete veces el segundo importe de \$43 606.66 pesos por la venta de pasajes. Esto significa que, durante ese periodo, las facciones necesitaban prioritariamente los equipos ferroviarios (de los cuales no se dispone del detalle) que alquilaban, probablemente convoyes enteros para transportar a los soldados. Se puede pensar que se trataba en la mayoría de los casos del ejército federal que podía pagar esos servicios mientras que los jefes del otro bando, por ser revolucionarios, no tenían derecho ni acceso para recaudar fondos de la nación; como ya lo hemos mostrado, se apoderaban de los trenes bajo la fuerza. Esa venta de pases se hacía a menor escala ya que debía de servir esencialmente para los oficiales que necesitaban moverse en tren, como ya lo hemos visto, por ejemplo, para ir a encuentros en las estaciones. El tercer rango está ocupado por el servicio de carga cuyo importe apenas se eleva a \$13 092.86 pesos, o sea tres veces menos que el de la venta de pasajes y 24 menos que del equipo. Por lo visto, no necesitaban mucho trasladar materiales ni productos por vía férrea, por lo menos como servicio de carga. Los otros tres rangos siguientes son casi iguales, oscilando entre los \$3 000 y \$3,500 pesos en cifras redondas, para el agua, la leña y el material por orden decreciente.

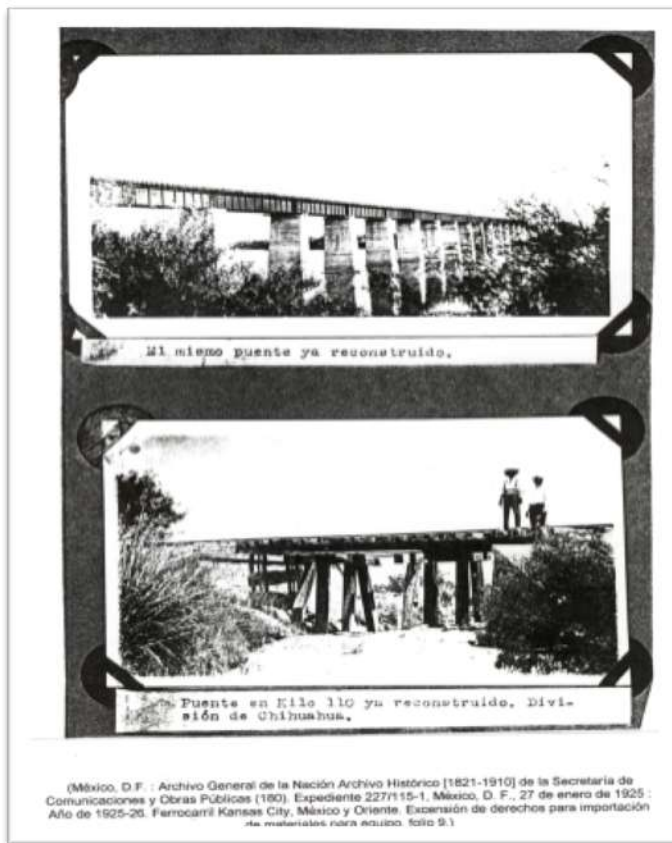
Por un documento de archivo de la compañía ferroviaria, sabemos que “el déficit o pérdida total causado por exceso del costo de explotación sobre el monto de los ingresos en las diferentes secciones del ferrocarril” para el periodo del 1° de julio de 1910 al 1° de enero de 1912,

ascendió a \$65 146.03 moneda de oro de los Estados Unidos. Por el contrario, solamente la División del Pacífico dio una ganancia neta de \$12 591.05. Esto no toma en cuenta “los réditos sobre el capital invertido en la construcción y explotación de las líneas y la pérdida por depreciación y reparaciones, y todo esto último debe considerarse como una pérdida [...] la cual ha sido enorme” (AGN, 1928, 227/99-1, f. 9). Este estado de cuentas y déficits concluye comentando acertadamente la situación financiera catastrófica.

Los daños fueron tan considerables y tan desastrosos, para el crédito de la empresa en los mercados financieros de Europa y de los Estados Unidos, que la compañía tuvo que suspender el pago de sus obligaciones y pedir el nombramiento de interventores, por los tribunales en los Estados Unidos y el ejercicio de la acción hipotecaria, por los portadores de bonos en el Distrito Federal de la República, a fin de que tomaran a su cargo la explotación de las líneas. Los portadores de bonos hipotecarios nombraron una comisión de capitalistas, banqueros y financieros londinenses para ser representados. Esta comisión formó un plan para la reorganización financiera de la compañía. El costo total de los perjuicios causados a las líneas de la empresa del *Ferrocarril Kansas City, México y Oriente*, por los revolucionarios del norte y por las fuerzas del gobierno federal se alzó para ese periodo a \$ 56 080.14.

Los trabajos de reconstrucción se iniciaron desde 1917, cuando más del 40% de las locomotoras y de los coches estaban fuera de uso, lo mismo que la mayor parte de los puentes, estaciones, rieles y durmientes gravemente perjudicados. Según estadísticas, las pérdidas de equipo durante los años de la Revolución fueron de 40 coches, 1734 vagones y 11 locomotoras. Por añadidura, había centenares de coches y vagones gravemente dañados y locomotoras que necesitaban refacciones importantes y urgentes. En algunos lugares, ya no había durmientes y los rieles estaban torcidos, doblados o en un estado lamentable. Largos tramos de terraplenes, los puentes e incluso muchas estaciones y talleres fueron destruidos o habían desaparecido. Durante el periodo revolucionario en México, podemos decir de manera global, que ciento

cuarenta y un kilómetros de líneas férreas fueron perjudicados o completamente destruidos en la red del *Chihuahua al Pacífico*.



64

Figura 16. Fotografías de puentes destruidos y reconstruidos en líneas férreas de Chihuahua. *Fuente:* AGN (1928).

Las fotografías de la figura 16 muestran puentes destruidos y reconstruidos, lo cual permite ver la realización de las obras de restauración. Todo esto viene, por tanto, documentado y archivado, lo que denota la importancia dada a esta línea que había que reconstruir

a todo coste, aunque todavía a finales de la Revolución, quedaba inacabada, faltándole 248 kilómetros en el tramo serrano.

Hemos hecho un balance de los daños y reclamaciones concernientes directamente al ferrocarril estudiado, a modo de resumen. Entre la serie de dificultades que sufrió la compañía, tenemos que evocar la Primera Guerra Mundial y sobre todo el problema mayor de las finanzas; así como las crisis económicas que surgieron en los Estados Unidos y que repercutieron en México. La situación revolucionaria afectó gravemente a las finanzas de la compañía, esclerosando sus ganancias y trayendo grandes pérdidas. El 7 de mayo de 1912, los 1 530 kilómetros de vías del *Ferrocarril Kansas City, México y Oriente* pasaron de la jurisdicción de Stilwell a la de la administración judicial. A raíz de ese momento y hasta 1940, la administración de la empresa fue transitoria y separada en tres tramos. El 8 de diciembre de 1915, un plan de reorganización fue hecho y la nueva empresa cambió de nombre de *Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente* a *Compañía de Ferrocarril Kansas City, México y Oriente*.

Los peligros de viajar en los trenes: criminalidad y accidentes

Dado que hasta los años 1920 era peligroso viajar en tren, entre 1912 y 1920, el gobierno se vio obligado a proteger las líneas y los trenes civiles de viajeros y de carga. Para evitar desperfectos mayores, tropas acantonaban a lo largo de algunos tramos. En las principales líneas férreas, los trenes regulares estaban precedidos de poderosas escoltas militares muy bien armadas. Se usaban también vagones blindados y se adaptó, con fines militares, ciertos coches. Pese a eso, los convoyes eran atacados frecuentemente: los asaltantes mataban a los militares, a los pasajeros, así como el personal móvil y las escoltas eran aniquiladas. El servicio en algunas líneas de importancia fue suspendido por largos periodos. Los trenes militares lentos, con largos convoyes sobrecargados, eran presas fáciles. El resultado era el mismo, como lo recalca Bernard Oudin: “Indispensables para el transporte de los

ejércitos, los trenes de tropas eran igualmente muy vulnerables con sus vagones sobrecargados y sus techos saturados de hombres y mujeres. Era relativamente fácil asaltarlos o hacerlos descarrilar” (Oudin, 1989, p. 99).¹⁰ El vencedor forzaba a los trabajadores de la vía a conducir los trenes y reparar los daños cometidos. En caso de rechazo, se arriesgaban a ser fusilados en seguida. Venustiano Carranza ordenó la confiscación de varios vagones transformados y prohibió dar a los vehículos otro uso para el que fueran construidos.

Los acontecimientos y disturbios debidos a los actos militares durante la Revolución en Chihuahua y Sinaloa causaron grandes prejuicios a la Compañía ferroviaria. La parálisis del tráfico en estos estados hizo que la empresa tuviera que explotar sus líneas con una pérdida constante y siempre con un déficit entre el costo de explotación y los ingresos. Peor, al finalizar los movimientos armados, esas perturbaciones dejaron la red férrea en un estado pésimo que no permitía realizar un servicio ferroviario y aún menos construir los tramos faltantes.

Conclusiones

Esta investigación y el análisis realizado muestran que la línea del ferrocarril *Kansas City, México y Oriente* desempeñó varios papeles de primera importancia en el norte de México, uno de los lugares estratégicos durante la Revolución mexicana. Tanto las tropas federales como los Revolucionarios lo usaron, a tal punto que llegó a formar parte de las armas, teniendo a menudo una gran relevancia. Los dos bandos lo integraron a las batallas, a la táctica militar en ataques y retiradas, inclusive como lugar de escondite; usándolo como medio de transporte para las tropas, los oficiales, los caballos y como parque militar; sirviéndose también de su infraestructura, como sus estaciones (puntos de encuentro), depósitos, material rodante, coches como cuartel general rodante, incluyendo un campamento para Villa, y hasta un convoy que servía de hospital de campaña. Empero, el uso estratégico, para frenar u obstaculizar al ejército federal, impulsó a los

revolucionarios a destruir la vía, muchos puentes e instalaciones, causando daños muy importantes que dejaron esta red ferroviaria en pésimo estado al finalizar la Revolución, conduciendo esto a reclamaciones y reparaciones de gran envergadura.

Por consiguiente, se puede destacar dos aspectos del impacto de la utilización del ferrocarril en las luchas armadas de la Revolución: el primero que ayudó a gran escala la causa revolucionaria y el segundo que fue la causa de la interrupción en la construcción de aquella gran red ferroviaria retrasando la terminación de las obras y, peor consecuencia, dañando gravemente su infraestructura.

No obstante, el período revolucionario no resultó nefasto por completo para el ferrocarril, pues no sólo hubo indemnizaciones, sino que todo fue reconstruido o reparado entre 1922 y 1925. Así, el tema central estudiado en este artículo puede abrirse al del impacto positivo de la Revolución que radica en el hecho de que se llegó a reconsiderar la importancia de la línea, a través de la reconstrucción y la construcción de los ferrocarriles del Noroeste de México con una técnica y medios adaptados. El desenlace fue la construcción del tramo faltante entre San Pedro y Creel. A partir de la adquisición del ferrocarril en 1940, el gobierno mexicano tomó conciencia del valor de ese medio de transporte y de la necesidad, haciéndose a cada sexenio cada vez más imperativa la necesidad de acabar la construcción del eslabón faltante a la red ferroviaria. En 1961, el gobierno eligió el motivo del homenaje al quincuagésimo aniversario de la Revolución de 1910, para celebrar la inauguración de la línea completa, que fue nombrada *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico* (CH-P). En consecuencia, pese a todos esos impedimentos, la Revolución mexicana y sus prolongamientos tuvieron como efecto el de estimular la puesta en práctica de las últimas obras –que habían planteado inmensos problemas técnicos y financieros– y su terminación. Se puede hablar de un efecto de dinámica debido a la Revolución. Con respecto a eso, los autores de la publicación para el XXV aniversario del CH-P no vacilaron en hablar de “obra positiva de la Revolución Mexicana” (*XXV Aniversario del CH-P, que une y engrandece cada día a nuestro México*, 1986, p. 1). Por lo demás,

unos suelen decir en México que el Ferrocarril al Pacífico es la obra más importante construida por la Revolución mexicana. El viejo proyecto que el ingeniero norteamericano Albert Kimsey Owen había concebido en 1872, que Stilwell había recuperado y que había pasado por un breve período de gloria, entre 1897 y 1910, se vio totalmente aniquilado por el soplo revolucionario. Mas este último tuvo también un efecto positivo inesperado: habrá permitido la terminación del proyecto.

Referencias

- Allouette, P. (2000). *Mexique: Le Chemin de Fer Chihuahua-Pacifique : Voie de communication, Histoire y Société (De 1849 à nos jours)* (vol. 2) [thèse de doctorat, sous la direction du Professeur Pierre-Luc Abramson]. Université de Perpignan, France.
- Allouette, P. y Hernández Orozco G. (2010). *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (1849-2000)*, Universidad Autónoma de Chihuahua, 2 tomos.
- Almada, F.R. (1964). *La Revolución en el Estado de Chihuahua*. México, DF: Talleres Gráficos de la Nación.
- Almada, F.R. (1965). *La Revolución en el Estado de Chihuahua. Tomo II. 1913-1921*. México, DF: Talleres Gráficos de la Nación.
- Almada, F.R. (1971). *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, DF: Editorial Libros de México.
- AGN. [Archivo General de la Nación]. (1912). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/105-1, f. 6, México, D. F., 4 de julio de 1912: Año de 1912. Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente. Solicita para que se abone el tiempo perdido en la construcción de sus líneas por las causas que indica y que la impiden dar cumplimiento al contrato relativo. Ciudad de México.

- AGN. (1913). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/116-1, f. 8, México, D. F., 9 de junio de 1913: Año de 1913. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente. Costo aproximado de daños causados por la revolución al ferrocarril en división Chihuahua. Ciudad de México.
- AGN. (1921). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/103-1, f. 14 vº: México, D. F., 25 de junio de 1921. Año de 1921-26. Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente. Solicitud para que no sea declarada la caducidad del contrato. Reseñas de las Finanzas y construcción de la línea de dicho Ferrocarril. Ciudad de México.
- AGN. (1925). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/115-1, ff. 42-46, México, D. F., 27 de enero de 1925: Año de 1925-26. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente. Exención de derechos para importación de materiales para equipo. Ciudad de México.
- AGN. (1925). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/116-1, ff. 1-2, México, D. F., 27 de enero de 1925: Año de 1925-26. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente. Exención de derechos para importación de materiales para equipo. Ciudad de México.
- AGN. (1928). Archivo Histórico [1821-1910] de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (180), Expediente 227/99-1, f. 118: México, D. F., 20 de mayo de 1925. Año de 1928. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente. Contrato concesión de junio 10 de 1925, reformando el de 22 de abril de 1912, para la construcción del Ferrocarril de Miñaca a Topolobampo y de Chihuahua a Presidio. Ciudad de México.
- Camp, J. (1953, 24 janvier). *En selle avec Pancho Villa*. Paris, France: Illustration Le monde Illustré.

- Congreso Mexicano de Historia (1955). *Memorias y revistas del Congreso Mexicano de Historia. Estudios históricos de Sinaloa*. XI Congreso Mexicano de Historia. Culiacán, Sinaloa, México.
- Enrique Creel Cuilty, (s/f). En Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Enrique_Creel_Cuilty
- Gilly, A. (1995). *La Révolution mexicaine 1910-1920. Une révolution interrompue. Une guerre paysanne pour la terre et le pouvoir* [Collection Coyoacán]. Paris: Editions Syllepse.
- Guzmán, M.L. (1984). *Memorias de Pancho Villa*. México: Porrúa.
- Ortiz Hernán, S. (1974). *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica n° 777*. México, DF: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Oudin, B. (1989). *Villa, Zapata et le Mexique en feu* [Coll. Découvertes Gallimard, n° 54]. Paris: Gallimard.
- Piñera Ramírez, D. (1994). *Visión histórica de la frontera norte de México, Tomo V, De la Revolución a la segunda guerra mundial (2ª. Ed.)*. Mexicali, BC: Universidad Autónoma de Baja California / Editorial Kino / El Mexicano.
- Reed, J. (1975). *Le Mexique insurgé* [traduit de l'anglais]. Paris: Maspéro.
- Reyes, A. de los. (1985). *Con Villa en México: Testimonios sobre camarógrafos norteamericanos*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rigo, M. (2020). *Plan de la Empacadora: Postulados, Consecuencias*. Recuperado de: <https://www.lifeder.com/plan-empacadora/>
- Rivera Madrid, J. (s/f). Apuntes históricos del Chihuahua-Pacífico y la Revolución. *Actas del XIX Congreso Nacional de Historia de la Revolución*.
- Sánchez Pasos, M. (1910). *Parte de la primera batalla de importancia de la Revolución mexicana, San Andrés del 21 de noviembre de 1910, Chihuahua, 2 de diciembre de 1910*. Recuperado de: http://www.sedena.gob.mx/index.php?id_art=64

Valadés, E., y Leal, L. (1960). *La Revolución y las letras, 2 estudios sobre la novela y el cuento de la Revolución mexicana*. México: Instituto Nacional de Bellas Artes / Departamento de Literatura.

XXV Aniversario del CH-P, que une y engrandece cada día a nuestro México. (1986). México, DF: Editora Adelante por México / Adelante por el Norte / Adelante Extra.

Este artículo se publica bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional, y puede ser usados gratuitamente para fines no comerciales, dando los créditos a los autores y a la revista.



Notas:

¹ Albert Kimsey Owen (1847-1916) fue ingeniero civil especialista en vías terrestres, creador del Canal de Texcoco y Huehuetoca, el Canal de Tastes, el *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico* como línea internacional (siendo el pionero de este concepto), The Credit Foncier Company y la colonia socialista utópica Pacific City (1886-1895) que se convertiría, años más tarde, en la ciudad de Topolobampo.

² La Sociedad de Estudios Históricos del Estado de Chihuahua nos dio un ejemplar de los folios correspondientes a este artículo, sin precisión del lugar de edición, ni la casa editorial, ni de la fecha.

³ Trad. Libre de P. Allouette. Texto original: “À l'exemple des généraux de la Première Guerre mondiale, il installe un quartier général roulant, dirigeant les opérations depuis son wagon-salon.”

⁴ Texto en francés (traducido del inglés) “C'était un wagon rouge avec des rideaux aux fenêtres. Je voyais là le fameux petit wagon dont Villa s'était servi dans toutes ses marches jusqu'à la prise de Ciudad Juárez. Une cloison le séparait en deux parties: l'une pour la cuisine et l'autre pour le logement du général. Ainsi, ce petit espace d'environ trois mètres sur sept était le cœur de l'armée constitutionnaliste. Malgré le manque de place pour contenir les réunions des quinze généraux, c'était là que se tenaient tous les conseils d'état-major. [...] L'intérieur était peint en gris sombre. Sur

les parois on pouvait voir des photos d'actrices dans des poses théâtrales, un grand portrait de Carranza, un autre de Fierro et enfin celui de villa lui-même. Pliés contre la paroi, deux lits doubles aux cadres en bois: dans l'un dormait Villa et le général Ángeles, et dans l'autre José Rodríguez et le docteur Raschbaum, médecin particulier de Villa.” Trad. Libre de P. Allouette.

⁵ “Il fallut alors à Villa près d'une semaine pour réorganiser sa petite armée. Les hommes avaient besoin de nourriture et commençaient à ne plus vouloir de cette viande boucanée et fade qui constituait dans la montagne leur unique menu. Les chevaux réclamaient du fourrage. Il fallait aussi préparer de la farine à emporter pour les marches prochaines. Villa fit marcher des moulins, broyer des grains, préparer d'amples rations de tortillas et se fit suivre dès lors d'un train des équipages qui rendrait de grands services au cours des futures campagnes.” Trad. Libre de P. Allouette.

⁶ “Il posséda jusqu'à quarante wagons-hôpitaux, revêtus intérieurement d'émail blanc, dotés des installations les plus modernes, équipés d'un matériel chirurgical complet et qui permettaient d'évacuer sur le champ les blessés vers l'arrière.” Trad. Libre de P. Allouette.

⁷ Diputado local y federal (1909-1910), inicialmente antirreeleccionista (organizador de la campaña en contra de Porfirio Díaz), orozquista y también huertista hasta que vino a ser el jefe superior del bando opuesto a Villa, quien, después de tomar Chihuahua, lo hizo prisionero.

⁸ José Luis Gonzaga Jesús Daniel Terrazas Fuentes, conocido comúnmente como Luis Terrazas- político, empresario y militar mexicano que nació en 1829 y murió en 1923.

⁹ Trad. Libre de P. Allouette. Texto original: “Pour les Mexicains, il n'est pas nécessaire de faire partie du personnel des chemins de fer pour couper une voie ferrée. Faire sauter un train avec de la dynamite ou détruire rapidement les rails sur une douzaine de kilomètres est, après dix ans de révolution, devenu un art national à la portée de tous.”

¹⁰ Trad. Libre de P. Allouette. Texto original: “Indispensables pour le transport des armées, les trains de troupes étaient également très vulnérables avec leurs wagons surchargés et leurs toits encombrés d'hommes et de femmes. Il était relativement facile de les attaquer ou de les faire dérailler.”