Capítulo 12

EL TREN DE VAPOR

Panorama 1
Tráfico de herradura 1
Aparece el transporte férreo 1
El ferrocarril, el Gobierno y el pueblo 2
Un puente en el río Lerma 4
Así empezamos 7
El "granero" se incorpora 8
Incidentes y accidentes 10
Algo anda mal 11
Fricciones menores 12
Ahora sí 16
Semblanzas 18
Una fiesta en el andén 20
Epílogo 21

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

EL TREN DE VAPOR

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

PANORAMA

A fines del siglo pasado el progreso era aceptado como un hecho, según nos dice V. Gordon Chailde, ***"El comercio crecía, la productividad de la Industria iba en aumento, y la riqueza se acumulaba.***

Los descubrimientos científicos prometían un avance ilimitado de dominio humano sobre la naturaleza, y por consiguiente, posibilidades de ampliar la producción".

TRANSPORTE DE HERRADURA

En nuestra región del Bajío, en las épocas mencionadas y en el pueblo que historiamos, la mesonería era un negocio próspero.

De tal manera que proliferaron estos establecimientos por doquier, para dar posada a los arrieros y viajeros. Llegaron a superar la cifra de 14, todos ellos en servicio.

En los ***"partes"***, que diariamente rendían a la Jefatura Política, asentaban el nombre de los pasajeros, número de bestias (burros, mulas y caballos), así como la carga que llevaban, igualmente apuntaban la procedencia y destino de los huéspedes.

Esto creó la necesidad de buscar sistemas de trasporte más seguros, rápidos y económicos, para personas y productores.

Como dice Sara Sefchovich, ***"los países metropolitanos (como Estados Unidos) requieren de materias primas y mercados y los países periféricos (como México) se los surten y compran sus productos".***

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

APARECE EL TRANSPORTE FERREO

-Estas condiciones especiales, se propiciaron para que en la época del presidente interino Lerdo de Tejada, se llevara a cabo la instalación y funcionamiento, del Ferrocarril México-Veracruz, que, ¿después de 6 años, al final de 1872 se juntaron el las Cumbres de Maltrata, los rieles del primer gran Ferrocarril. El primero de enero de 1873 el Presidente Lerdo, en medio de una multitud entusiasta, y a

punto de tomar el tren, declaró unida la Capital, con el mayor de los Puertos, con el único al t ravés de la cual comerciábamos con los demás países del orbe".

Luis González nos sigue diciéndo "La culpa del creciente intercambio con Estados Unidos la tuvieron, la prosperidad alcanzada por ellos y los ferrocarriles. Díaz: recibió una vía ferroviaria de 640 km.; de hecho, el ferrocarril México-Veracruz. En su primer Presidencia no pudo duplicarla, Manuel González en cambio la duplicó en 1880 el F. Central Mexicano hizo la línea de México al Paso, Texas, y el Gral. González se la pasó en gran parte inaugurando tramos de esa línea y de muchas otras, para no hace cuento sin fín, del final de 1884 ya estaban en servicio 5,731 km. de vías férreas y se podía ir en tren desde México a Toluca, las Ciudades del Bajío Guanajuatense, Zacatecas, Chihuahua, y al Paso del Norte, y también estaba en uso el Ferrocarril de Nogales a Guaymas y varios ramales de la Región Central.

La segunda presidencia de Díaz añadió otros 3,000 km. durante la década de 1877-87, se construyeron un promedio de 700 km por año" (Historia General de México 1976 el Colegio de México S.E.P. Pág. 211)

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

EL FERROCARRIL, EL GOBIERNO Y EL PUEBLO

¿Qué significaba el tren para la gente común, para la mayoría de los mexicanos, para los campesinos, que veían pasar el monstruo de fierro negro que resoplaba echando fuego y humo, como un gigantesco gusano salido del averno, con gentes extrañas dentro, que hablaban un idioma diferente y vestían distinto?

Ese monstruo que no pasaba indiferente, ante las señoras que se persignaban y los niños campesinos, que se preguntaban: ¿Hasta dónde llegaría el poder del enorme aparato?.

Pronto se dieron cuenta que aparte de ser poderoso, era sagrado, cualquier atentado cierto o supuesto, era castigado con energía ilimitada, al considerarlo delito contra los bienes nacionales.

Muchas páginas del Periódico Oficial están escritas con los juicios contra campesinos, que en mala hora se les ocurrió tirarle o poner piedras en la vía, robarse un clavo o una planchuela.

Llegaron a la exageración de juzgar a un niño, que puso una rata rellena de tierra en la vía; y de otro que habló, que un día había tirado una piedra al tren, y una señora que oyó lo denunció.

Todos estos casos, ciertos o supuestos, eran investigados exhaustivamente y juzgados por la Ley del 8 de Junio de 1895, que suspendía las garantías que otorgaban los artículos 13, 19, 20 y 21 de la Constitución, a los salteadores de caminos.

En la fracción primera del artículo 2, en concordancia del artículo 3º del Reglamento de la misma Ley; considera como tales a quienes separen, inutilicen o destruyan las locomotoras, vagones, furgones u otros carruajes de trasporte en las vías férreas.

Así empezó este medio de transporte apoyado por una ley coercitiva, además era elitista pues sólo viajaban familias connotadas, cuya lista de nombres se daba a conocer en los diarios capitalinos; cuando se inauguró el ferrocarril Torreón-Durango (1892), se anunció:

"Habrá para el transporte carros-palacios-pullman".

20 años más tarde (1910), el pueblo, que tanto temía al mounstro resoplante, tuvo amplio acceso a él, habiéndole servido en gran manera para luchar por sus anhelos de una vida mejor.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

UN PUENTE EN EL RIO LERMA

- Con este panorama Nacional regresamos a nuestra Patria chica, a Valle de Santiago, que el día 6 de noviembre de 1888, aparece en el Diario Oficial del Estado, el contrato para la construcción del ferrocarril Salamanca-Valle...

Antes de saber, sobre condiciones y cláusulas del contrato, así como personajes que intervinieron en el ambicioso proyecto, recordémos con justicia a quienes 10 años antes, o sea, 1877 hicieron el primer intento de comunicar a Valle con Salamanca vía ferrocarril:

Gobernaba el Estado de Guanajuato el General Francisco Z. Mena y en Valle de Santiago el Jefe Político Francisco Salgado.

Don Francisco, recibió el 14 de mayo de su homólogo de Salamanca, la siguiente comunicación transcrita:

"Necesitándose en Salamanca los aparatos y maquinaria del pozo artesiano que existe en esa Ciudad, a fin de servirse de ella para reconocer el terreno más a propósito, para el puente que se trata de construir sobre el Río Lerma; ha dispuesto el Gobierno que se sirva Ud. entregar dicha maquinaria y aparatos a la Jefatura Política de Salamanca"...

Al siguiente día...

"Tengo la honra de acompañar a Ud. la orden respectiva de la superioridad, para que se sirva entregar los aparatos y maquinaria que allí existen del pozo artesiano y, que deben servir para reconocer el punto donde deberá sentarse, el puente que se trata de construir sobre el río de esta Villa, como dije a Ud., en mi telegrama de hoy solo de la llegada a ésta de la relacionada maquinaria, depende la venida del Ingeniero Sr. Alberto Malo a quien se ha encomendado por el Gobierno el reconocimiento del terreno.

Libertad en la Constitución Salamanca mayo 15 de 1877
Apolinar Sánchez

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

- ... 7 días después, la Secretaría de Gobierno del Estado, envía al Jefe Político de Valle de Santiago, la siguiente noticia:

Esta Sría. con fecha 18 del Actual, dirige al C. Alberto Malo la municación que sigue:

"El Gobierno ha tenido a bien comisionar a U., a fin de que se sirva formar el plano y presupuesto del puente sobre el Río Lerma, comisión dada por vía de contrata; y a este efecto pasará U. a Salamanca donde debe construirse dicho puente, para hacer el reconocimiento respectivo. Como los vecinos de esta Villa, así como los de Valle de Santiago, han manifestado buena disposición, p.a dar

el material necesario p.a la obra, tratará U. de fijar especificadam.te y en conjunto los auxilios ofrecidos, ya consisten en material, ya en otra cosa conforme a las instrucciones adjuntas a este oficio, del cual se da conocimiento con esta fecha a las Autoridades de Salamanca y del Valle.

Y la transcribo a U. por acuerdo del C. Gobernador, a fin de que convocando una junta de vecinos, se sirva exitarlos p.a que presten conforme a la buena voluntad que tienen manifestada, su eficaz cooperación a la obra del puente que ha de emprenderse, advirtiendo a U. que el C. Malo llegará a esa población, del próximo jueves en adelante"...

..."Se recibió con la atenta nota de Ud. núm. 580 y fecha de ayer la maquinaria para abrir pozos artesianos que existían en ese lugar y que el Spmo. Gobierno del Estado dispuso fuese trasportada a esta Villa.- Libertad en la Constitución.- Salamanca mayo 21 de 1877.- Apolinar Sánchez."

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Y al día siguiente:

"Se ha enterado el Gobierno por el oficio de U. numero 381 fecha de antier, de que el propio día y con la lista que adjunta, remitió a la Jefatura de Salamanca los aparatos y maquinaria que existían en esa ciudad para el pozo artesiano. Libertad en la Constitución.- Guanajuato. mayo 22 de 1877"...

- Al otro día y proveniente de Guanajuato: "Habiendo encargado el Ministerio de Fomento, al C. Ingeniero Vicente Velazco la dirección del puente que se trata de construir en Salamanca sobre el Río Lerma, por acuerdo del C. Gobernador lo pongo en conocimiento de U. a fin de que haciéndolo así saber a ese vecindario, procure U. según los términos que se estimen como más convenientes, poner a disposición suya la porción de material que a bien tengan ofrecer los habitantes de esa población. Así pués por esta comunicación queda modificada la que con hecha 22 se le dirigió relativa al C.

Alberto Malo, quien continuará sin embargo asociado a los trabajos del C. Velazco, en el reconocimiento y formación del proyecto.

Concluyo manifestando a U. de parte del Gobierno, que en mucha estima la expontánea cooperación ofrecida por los dignos vecinos de esa ciudad, suplicando a U. lo haga así presente y asegurándoles que el Gobierno procurará en lo que de él dependa llevar a cabo tan importante mejora.

Libertad en la Constitución.- Guanajuato, mayo 23 de 1877."

... El C. Gobernador Gral. Francisco Z. Mena pidió al Congreso una licencia para separarse del Gobierno y el Congreso se la concedió el 27 de agosto de 1877, quedando como Gobernador interino el Lic. Manuel Lizardi; también en Valle, Francisco Salgado Jefe Político, había entregado a su sucesor Ramón Dávalos Obregón quien tomó posesión de la Jefatura el día 8 de agosto de 1877.

- Fué en diciembre 16, cuando Ramón Dávalos Obregón recibió el siguiente telegrama, a la una cuarenta de la tarde:

"C. Jefe Político hoy he recibido del Sr. Gral. Francisco Z. Mena, el siguiente telegrama: ***ayer votó la Cámara de Diputados la Ley de Causación para el Ferrocarril.***

Creo que el ejecutivo lo promulgará dentro de tres o cuatro días, ya me ocupo del negocio, referente a la herramienta.- F.Z.Mena

Lo comunico a U. para su satisfacción y el de los vecinos de ese Departamento". Firma M. Lizardi. (Gobernador)

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

ASI EMPEZAMOS

-... ***"El Ejecutivo"*** tardó más de ***tres o cuatro días*** para promulgar la Ley de Causación para el Ferrocarril...

Toca a otras personas 10 años después, encausar los trabajos que llevarían a cabo el ferrocarril, tramo Salamanca-Valle-Jaral.

Al recordar, lamentándo que Valle de Santiago no hubiese estado comunicado desde 1877.

Nos damos cuenta del poder de la Historia, pues si esto hubiese sucedido, el historiador Pedro González al escribir a quien se debían las mejoras y dijo: ***"El Ferrocarril, al Sr. Gral. Dn. Manuel González; cuando pudo decir: El Ferrocarril, al C. General Francisco Z. Mena, si así hubiera sucedido.(¡!)."***

Se explica que la historia se hubiera cambiado, si Francisco Z. Mena hubiese terminado sus gestiones, desafortunadamente fue llamado al centro.

Se cree que, con el fin de que el camino se consolidara no se puso en marcha inmediatamente el uso del tramo Salamanca-Valle, tal vez por falta de máquinas de vapor.

Dos noticias de distintas fuentes llegan hasta nuestro días, una del geógrafo historiador Pedro González, y la otra del Jefe Político Gral. Francisco Franco; que no se contradicen más bien se complementan.

Don Pedro dice: "Estrenando el ferrocarril como vía de tracción animal ***el 16 de septiembre de 1889***.(Pasarían 13 años con este tipo de servicio, durante los cuales se prolongó la vía hasta Jaral) se hicieron ***"escapes"*** en algunas haciendas como San Vicente, que tendió rieles desde su finca hasta la vía principal, donde se instaló la estación ***"Garma"*** otro escape o ***"cambio"*** quedó frente a la hacienda de la Compañía que llevó por nombre ***"Estación Covadonga"***, sin faltar uno frente a la hacienda del propietario de la vía, en la ***"La Bolsa"***; (quince años para completar la información que dicho historiador nos proporciona) *"y adquirida esta línea por la compañia del nacional de México el 19 de mayo de 1904 a las 4 de la tarde, se unió ésta con el ramal de Salamanca, con la que se desprende de la Estación González de Chamacuero".*

- A su vez el Gral. Franco dice en 1829: *"finalmente en el **mes de octubre** del año anterior se inauguró la vía férrea que pone en comunicación a esta ciudad con la villa de Salamanca; esta vía tiene tres estaciones la de Salamanca, Los Lobos y la de esta ciudad que esta situada al oriente".*

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Con lo anterior se complementa la información,y que para la inauguración se escogió en forma simbólica, el 16 de septiembre, pero en realidad el servicio regular se inicia en el mes siguiente y así por toda la última década del siglo.

EL "GRANERO" SE INCORPORA

- En el acta de apertura del 3er. período de Sesiones Ordinarias de la actual Legislatura del Estado de Guanajuato, el 15 de septiembre de 1889, el C. Gobernador Gral. Dn. Manuel González se dirige a los Sres. Diputados:

"En cumplimiento del precepto constitucional, he venido a presentaros una breve reseña de la situación del Estado, al inaugurar vosotros el 3er. período de vuestras sesiones legislativas".

Entre otros informes dijo lo siguiente:

"Con notable actividad se ha procedido en la construcción del ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago, que , como, sabeís, es una de más ricas regiones agrícolas del Estado.

El Ingeniero nombrado por la Secretaría de Fomento del Gobierno de la República, recibió hace poco y aprobó, catorce kilómetros de aquella vía, y los pocos que faltan, para que la misma toque a su término, quedarán concluidos tan pronto como lleguen los rieles que faltan, estando ya enteramente listos para recibir los durmientes y todas las necesarias obras de terracería..."

- Después de oír el informe de otras actividades el Congreso, su Presidente contestó:

Sr. Gobernador "Con profunda satisfacción ha escuchado la Cámara, la reseña que os habeis dignado presentarle de la bonancible situación del Estado y que se debe en muy notable parte a la prudencia, al acierto y a la ilustración del ejecutivo"...

El Presidente del Congreso enfatizó el siguiente párrafo:

*"Débese especialmente celebrar el progreso hecho en la construcción de la presa, **Gral. Manuel González**, que cambiará el porvenir de esta Capital; y la próxima conclusión del ferrocarril entre*

Salamanca y el Valle de Santia
cuantiosa producción de aquella con
de su agricultura"...

... Para concluir el Presidente Ca
ser intérprete de los sentimiento
ejecutivo por la situación en que s

... "Acreedor por lo mismo a la esti
y a la fundada confianza de la Cár
como siempre ha contado, con la co
en cuanto pueda necesitarla para
elevadas miras en favor del Puebl

- De nuevo en el Periódico Oficia
primero de diciembre del mismo af
que el C. Presidente de la Repúblic
aprobar ocho kilómetros más que h
a Valle de Santiago autorizando a

Esos ocho kilómetros unidos a lo
22 kms. que hay en distancia entre
válidos oficialmente, las aseveracio
Pedro González resultan histórica

Al especificar el General Franco
dicho ramal nos está asegurando c
en construcción el tramo a Jaral.

Es muy posible que exista algún
se encuentre la fecha de conclusi

De este asunto se tiene noticia
en su ***"parte"*** notifica:

"Durante el Primer trimestre de
la vía férrea urbana que parte de
pues el propietario de ella (don F
concretado a conservar la vía Her

Ese primer trimestre de 1899 qu
pues en mayo de ese mismo año, e

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Salamanca y el Valle de Santiago, quedando fácil salida a la cuantiosa producción de aquella comarca, asegurará el mejoramiento de su agricultura"...

... Para concluir el Presidente Camaral dijo: *"Creo Sr. Gobernador ser intérprete de los sentimientos del Congreso, felicitando al ejecutivo por la situación en que se encuentra el Estado"...*

... *"Acreedor por lo mismo a la estimación del pueblo guanajuatense y a la fundada confianza de la Cámara, puede el ejecutivo contar, como siempre ha contado, con la cooperación del poder Legislativo, en cuanto pueda necesitarla para la realización de esas nobles y elevadas miras en favor del Pueblo del Estado de Guanajuato."*

- De nuevo en el Periódico Oficial, pero en su número del viernes ...ero de diciembre del mismo año, se informa (sin decir la fecha) que el C. Presidente de la República Gral. Porfirio Díaz *"tuvo a bien aprobar ocho kilómetros más que han construido de aquel ferrocarril a Valle de Santiago autorizando a su vez su explotación"*.

Esos ocho kilómetros unidos a los catorce ya autorizados nos dan 22 kms. que hay en distancia entre Salamanca y Valle; declarados válidos oficialmente, las aseveraciones del General Franco y de Dn Pedro González resultan históricamente exactas.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Al especificar el General Franco las estaciones con que contaba, dicho ramal nos está asegurando que apenas en esa fecha, estaba en construcción el tramo a Jaral.

Es muy posible que exista algún documento en ese lugar donde se encuentre la fecha de conclusión de la vía.

De este asunto se tiene noticia en 1899 cuando el Gral. Franco en su ***"parte"*** notifica:

"Durante el Primer trimestre de 1899 ningún adelanto ha tenido la vía férrea urbana que parte de Salamanca y termina en Jaral, pues el propietario de ella (don Feliciano Rodríguez) sólo se ha concretado a conservar la vía Herrada que tiene en explotación".

Ese primer trimestre de 1899 que sería el útlimo de su mandato, pues en mayo de ese mismo año, entrega el Gral. Franco la Jefatura

Política a don Pedro González; por lo que respecta a la ***"vía herrada que tiene en explotación".***

Esta funcionó con eficiencia sirviendo para llevar plataformas cargadas de costales de maíz, trigo, frijol de las distintas haciendas del municipio.

Trayendo de regreso abarrotes que se consumían en la región.

Sus elegantes carros de pasaje construidos en Alemania, hacían el servicio de trasporte humano de Salamanca a Valle y Jaral, tirado por flamantes mulas de bruñidos guarneses.

INCIDENTES Y ACCIDENTES

-No se puede negar que guardadas medidas y proporciones se provocaran accidentes, lamentables unos, tragicómicos otros.

Una muestra de cada uno: 27 de marzo de 1902, *"Diego Rojas conductor de unos carros de carga de la empresa de tranvías de Salamanca al Jaral, fué ayer atropellado y lesionado gravemente de ambos pies, en el Puente Grande de esta Ciudad.*

A fin de que U. se sirva averiguar si en ese hecho hubo culpa por parte de alguien, hónrome ponerlo en su conocimiento, debiendo hacerle presente, que el Jefe de Estación de este lugar, desobedeció la orden que se le mandó para que remitiera al herido al Hospital, y lo envió á Salamanca en donde se encuentra y de donde U. librando las respectivas órdenes mandará traerlo para las diligencias respectivas."

Lib. y Const. Valle de Santiago.

Al. C. Juez de Letras.

... Otro caso singular... *"El señor don Feliciano Rodríguez, dueño representante del* ***"Ferrocarril de Salamanca al Jaral"****, se dirigía de su hacienda de la Bolsa, en un coche especial ,a encontrar al Sr. Ingeniero Quijano, nombrado por la Secretaría de Comunicaciones para hacer a dicha vía una visita de inspección, cuando en el kilométro número 30 descarriló el coche lléndose a la acequia del Laborio que hace paralela al camino herrado, de lo que resultó que*

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

las mulas quedaran bajo el agua, donde murieron aplastadas por el vehículo, que los cocheross salieron ilesos y que el Sr. Rodríguez, que venía leyendo quedara también sumergido en el agua pero dentro del coche de donde hubo de sacarle habiendo resultado con un golpe contuso en el costado izquierdo y con el brazo derecho luxado.

Al mismo tiempo y por el rumbo opuesto de la vía en el kilómetro número 18, un furgón del F.C.C. que con cargas viajaba para esta población, no pudo ser detenido a tiempo por sus conductores y arrolló las mulas de las que una quedó muerta sobre la vía.

El Sr. Inspector que sin novedad pasó y volvió ayer hacia México tuvo conocimiento de los accidentes referidos, que ahora tengo la honra de participar a Ud. como novedad digna de ser elevada a conocimiento del C. Gobernador. Me es muy grato reiterar a Ud. mi respetuosa consideración.

Lib. Y Const. Valle de Santiago, Sep. 13 de 1899

(ambas firmas del J. P. Pedro González)

ATC. Srio de Gob. Guanajuato.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

ALGO ANDA MAL

-Nos sorprende el año nuevo, del nuevo siglo, con nuevas disposiciones que inquietan a los habitantes pacíficos de nuestro Valle.

El Jefe Político local escribe a don Epifanio Solache a la sazón Jefe Político de Salamanca:

"Estimado amigo. El itinerario de Tranvias, como U. sabrá cambió hoy de la manera siguiente.

Sale de aquí un coche a las 6:30 a.m. para transbordar a los pasajeros de los Lobos, al otro coche que viene de esa ciudad y que se vuelve luego, regresando el de aquí hasta el Jaral para en la tarde hacer el viaje redondo como se ha acostumbrado al fin de que los pasajeros de en la mañana tengan escoltas en todo el trayecto, le

suplico se sirva mandar poner dos o tres soldados que vengan hasta los Lobos que yo haré"... (lo que sigue completamente ilegible, pero se intuye que tambien el Jefe Político de Valle mandaría contingente para la escolta.)

FRICCIONES MENORES

- En el año de 1902, se significa en el asunto que tratamos, por falta de entendimiento, entre funcionarios del ferrocarril y los propietarios de predios que habian sido afectados por el paso de éste.

Dos asuntos que se ventilaron en la Jefatura Política de Valle y aun más, pasan al Juez de Letras y llegan hasta la Justicia Federal, nos referimos a Ricardo González en la Hacienda de la Compañía y a Dn. Amado Olivares en la Hacienda Grande.

El Jefe Político, al tratar el asunto de Ricardo González da lugar a los siguientes documentos:

- 3 de junio de 1902 *"Al ocurso presentado por U, con esta fecha en que se le pre.te el auxilio necesario para que el administrador de los tranvías de Salamanca al Jaral no le destruya una calzada que hizo U. en* ***"La Compañía"*** *se recayó al acuerdo siguiente:*

"Como se pide y a efecto de que el representante del F.C. de Salamanca al Jaral se abstenga de hacer justicia por sí mismo, destruyendo la obra de que se trata, prevéngase al Sr. Eduardo Garay que cualquier cosa que pretenda hacer, recabe la órden de la autoridad respectiva. E.J.P. =Pedro González= Tengo la honra de transcribirlo a U. para su conocimiento."

Asimismo el 9 de julio al Juez de Letras con la siguiente comunicación: *"A fin de que Ud se sirva proceder como corresponda, original tengo la honra de remitirle, una carta que me dirije el Sr. Eduardo Garay, Administrador del Ferrocarril de Salamanca a Jaral con ésta misma fecha", Pedro González.*

- Casi saliendo el año de 1902 don Ricardo recibe el siguiente

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

comunicado:

"Con esta fecha, me dirijo al Sr. Feliciano Rodríguez y le digo lo que sigue: en vista de la escritura de propiedad del terreno locación del ferrocarril de Ud. sin prejuzgar resoluciones judiciales y como lo pide, de conformidad con los derechos que le asisten para reponer a su Estado las cunetas de la vías respetando la servidumbre de paso del C. Ricardo González, esta Jefatura a resuelto impartirle el auxilio necesario en caso de oposición a Ud. practique en su propiedad las obras que le parezcan".

Y tengo la honra de transmitir a Ud. para su servido conocimiento protestándole mi atenta consideración y aprecio".

Pedro González

- Algo más grave sucede entre el Sr. Olivares propietario de la Hacienda Grande y los representantes del ferrocarril, Dn. Amado Olivares recibe el siguiente comunicado:

"Al ocurso presentado por Ud. con fecha 12 de corriente recayó el acuerdo siguiente "Que siendo recíprocos los perjuicios que causan al Sr. Olivares en las obras del Ferrocarril y la administración de éste en los terrenos de aquel, la Jefatura no puede ni dara el auxilio que se solicita, por ser el resorte de la autoridad judicial, quien ya tiene antecedentes sobre el presente asunto.

=P. González=

Lo que trascribo a Ud. para su conocimiento. - 16 junio de 1902. - aA. Olivares.

Y esta noticia es para el Juez de Letras en representación de la Justicia Federal *"Esta Jefatura ha tenido conocimiento de que el C. Román Maldonado de orden de su amo don Amado Olivares y con la peonada de la Hacienda Grande, ejecuta en dicha finca varias obras que ocacionan perjuicios a la vía ferrocarrilera que de Salamanca conduce al Jaral cuya vía sufrió un deslave en gran*

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

trecho por la avenida de las aguas impidiendo tráfico.

Y tengo la honra de consignar a Ud. el hecho a fin de que se sirva proceder a lo que hubiera lugar.- Libertad y Constitución.- Valle de Santiago, 26 de julio de 1902.

Pedro González.- Rubricado

-Terminó el período de don Pedro González y principió el del Lic. Agustín Lanuza y el asunto del ***"Bordo Olivares"*** tuvo su clímax con la intervención del Inspector de dicho ferrocarril, según los siguientes comunicativos:

'La Secretaría de Gobierno del Estado en nota fechada el 25 de agosto último, me dice lo que copio enseguida:

El C. Srio. de Comunicaciones y Obras Públicas en oficio No. 2670 fecha 21 del actual, dice al Gobierno lo que sigue:

El representante de la compañía del Ferrocarril Nacional de México, en oficio fecha 5 del actual, dijo a esta Sría. lo siguiente entre otras cosas: próximo al ferrocarril de Salamanca al Jaral, existe un bordo para represar al agua que tenía medio metro de elevación cuando el Ferrocarril fué construido.

Después lo ha estado elevando el propietario a través del derecho de vía hasta llegar al nivel de la parte superior del terraplén.

El año pasado se rompió el borde y barrió con un kilómetro de la vía; el propietario anterior del Ferrocarril Sr. Rodríguez para evitar el peligro que constantemente amenaza al Ferrocarril, hizo un corte en el borde.

-Comisionado el Inspector Friaco Luján, para que informara sobre el particular con fecha 15 del actual, le dice:

"En contestación de la nota de Ud. No. 2019 de fecha 7 del actual, en la que sirvió comisionarme para reconocer un bordo de tierra cuya existencia tiene el Ferrocarril Nacional de México resulten perjuicios de consideración a su propiedad del ferrocarril de Salamanca al Jaral y a los trenes que transitan por dicha vía.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Tengo la honra de informar a Ud. que pasé a reconocer el bordo en cuestión y con los datos tomados en el terreno, formé croquis y perfil que tengo la honra de acompañar para mayor inteligencia.

En el perfil se ve hasta dónde subió el agua en las últimas lluvias (nivel de los durmientes) y pasó por encima de la vía en un punto situado como a quinientos metros atras del bordo.

Temiendo un serio perjuicio, la compañia del Ferrocarril practicó la abertura del bordo que se ve en el mismo perfil con líneas punteadas y que está dentro del derecho de la vía, para defender de una manera más permanente sus terraplenes, la empresa comenzó y esta a punto de concluir el puente de tres metros atrás del bordo, y que ayudará al escurrimiento de las aguas indebidamente represadas por el bordo hacia los terrenos más bajos.

Por lo demás ocupando el bordo de que se trata el derecho de vía, ede en mi concepto una resolución para que dicho bordo no sea levantado en el terreno perteneciente al derecho de vía.

Todo lo que tengo la honra de trascribir a Ud. acompañandole una copia de croquis y perfil que se indican y recomendándole se sirva librar las ordenes conduncentes para evitar el mal señalado.

Con este motivo permítame recordar a Ud. las indicaciones del Inspector de dicho Ferrocarril, Ing. Santiago Méndez contenidas en oficio No. 244 del 17 del corriente que dirigió a ese gobierno de su digno cargo, a causa de unas presas que se están contruyendo junto a la vía y en jurisdicción de ese Estado.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Lo que tengo la honra de trascribir a Ud. a fin de que se cumpla la determinación que entraña la nota inserta, así como las indicaciones que contiene la comunicación que en copia acompaño juntamente con el croquis de que se ha hecho mérito.

Lo que a mi vez tengo la honra de comunicar a Ud. acompanándole copia de las indicaciones, por separado, a que se refiere la presente transcripsión así como la del croquis levantado con motivo de la reclamación que de Ud. hace la Empresa del Ferrocarril Nacional de

México."

Lib. Y Constitución
Valle de Santiago, septiembre 2 de 1903
Firma.- Agustín Lanuza.- y José Sardaneta.- Srio.
Al C. Amado Olivares.- Presente
Lib. P-143 asiento Núm. 591

- Las vicisitudes de la construcción férrea, no terminarían allí, ni entonces, las ***"bajadas de agua"*** causadas por trombas o rupturas de presas arrastrando los durmientes (en el trayecto Valle-Jaral) y los rieles a grandes distancias; sus postes telégraficos por los ventarrones, o en combinación con las aguas.

Todavía en la década de los 30s. se veían los daños del combate del Gral. Obregón al cortar la retirada a ***"Fierros"***. Postes metálicos perforados por los 30-30 y aún rieles que servían de trinchera a los obregonistas, agujerados en la parte más angosta. (Frente a la loma de la Compañía)

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

AHORA SI

Regresemos a 1903, el gran acontecimiento; llegaría a Valle de Santiago el tren de vapor para su inauguración.

Un jefe de estación jubilado, Dn. Ricardo Navarro del Río, muy digno de todo credito, me platica haber visto la fotografía de una locomotora en la estación de Valle con fecha de 1902, lo cual no contradice que la inauguración, o recepción del tren de vapor, haya sido en 1903.

Aunque bien pudieron hacer desde 1902, pruebas de la vía; para en definitiva, establecer el servicio, el 21 de agosto de 1903.

Como se asientan en estos documentos.(Libro P-143. Asiento Núm. 566)

"Sirvase Ud. poner a disposición del Sr. Dn. Crescencio Saavedra, Tesorero de la Junta General de Vecinos de esta Ciudad, convocada ayer para el festival con que deberá recibirse, en la misma, ***el 21 del***

actual el primer tren de vapor del F.C.C.N.M. que sustituirá el servicio de tranvias del antiguo (ilegible) de Salamanca a Jaral, la cantidad de $20.00 veinte pesos de fondo Economias y Artificios (¡!) con cuya cantidad contribuye el Ayuntamiento de mi presidencia para el expresado festival, recogiendo el recibo correspondiente.- Libertad y Constitución.- Valle de Santiago, Gto. Agost. 18 de 1903.- Agustín Lanuza.- J. Saavedra Srio. Al C. Tesorero Mpal.

- El siguiente documento es para dar las gracias a Dn. Crescencio Saavedra por el servicio prestado.- (Núm. 584)

"Oportunamente fué en poder de esta oficina el sobrante de $12.64 que se sirvió Ud. remitir prontamente con el expediente tomado de lo recaudado y gastado en la fiesta de Inauguración en esta ciudad del Ferrocarril Nacional de México.

Al significarle las más expresivas gracias por su valiosa cooperación, me es grato reiterarle las protestas de mi distinguida estimación.- Lib. y Const. Valle de Santiago, Sep. 1º de 1903.- A. Lanuza.- J. Sardaneta Srio Al. C. Crescencio Saavedra.- Presente.

Y así es como se completa la información histórica de cuando don Pedro González dijo:

"Y adquirida esta línea por la Compañía de Nacional de México, el 19 de mayo de 1904 (al año siguiente de su inauguración), se unió ésta con el ramal de Salamanca, con la que se desprende de la estación González de Chamacuero"

(Chamacuero ahora se llama Comonfort y la Estación González, Empalme Escobedo)

Un dato curioso nos proporcionó el Profr. Higinio Vázquez, que coincidentemente el día del estreno del tren de vapor, yacía en su lecho de muerte, el cochero conductor de los tranvias de tracción animal.

EL TREN EN VALLE

- Con la llegada del ferrocarril al Valle de Santiago (tren de vapor), se abre una etapa histórica de progreso, se dió en la región la

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

la afluencia de ***"Agentes Viajeros"*** que con su estancia hicieron prosperar los hoteles y casas de huéspedes; siempre ha servido en ese sentido la competencia, apareció la publicidad ***"desleal"*** que mutuamente se hacían... el señor mengano, quien se quejaba de que aquella perengana señorita, mandaba una propaganda por adelantado hacia la comunidad de los Lobos, para convencer en el camino a su posible cliente y que, cuando éste llegaba a Valle ya lo traía ***"amarrado"*** derechito a hospedarse en su hotel, y con cargador propio. A propósito de cargadores, el Archivo Histórico Municipal conserva un libro de registro de estos trabajadores, que como requisito debían manifestar su fortaleza corporal y muy sobre todo u honestidad, que debía de ser a toda prueba, pues en ese tiempo, algunos agentes de ventas tenían que cargar bolsas de lona con mil monedas de plata o mercancía de alto costo.

SEMBLANZAS

- Con un limpio atuendo, tocado de sombrero chilapeño, que en otro tiempo luciera algún ***"amo"***, su grueso fieltro protegía la cabeza, del bien elaborado mecapal, cuya cuerda era enredada diagonalmente en el pecho, una cadena delgada de eslabones de bronce, de la cual pendía una placa y en la placa un número.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

Así conocí a Dn. Wenceslao Alfaro, hombre honestísimo que portaba la placa número 6, cuyo retrato aparece en el libro del Archivo Histórico Municipal, libro número P-255-1919, retrato que, como los de su época divulgados por Claudia Canales, salen en exhibiciones del I.N.A.H.

Me acuerdo de su casita situada el norte y frente a la Alameda, protegida y limitada con una hermosa cerca de ***"órganos"*** plantados uno junto a otro y de una altura de más de 4 metros.

UNA FIESTA EN EL ANDEN

- La llegada de ***"tren de vapor"*** fué el principio de una revolución en Valle, digo esto, porque cada llegada de tren nocturno provocaba

una verdadera tertulia andante; vendedores de camote ***"pasado"***, que en esta comparación no es odiosa, semejante en fama a las cajetas de Celaya, así era el ***"Camote de Valle"***.

Cultivado en forma sofisticadamente especializada, los últimos cultivadores de este producto, fueron don Benito Delgado, don Bonifacio Baltazar, juntos en la Hacienda ***"La Compañía"***, los dos eran medieros.

Verdadero espectáculo cuando se iba ***"a abrir corte"***, se calificaba, el tamaño y la finura del producto: Uncida la yunta de los mejores bueyes de la Hacienda para que ésa ocasión casi siempre ***"estrenaban"*** coyundas, entraban los peones a ***"pelar la rama"*** dejando el surco de 12 (cuartas), limpio de yerba, al entrar el arado de madera con orejera chica abría dicho surco, dejando a la vista los preciosos camotes de color rojo y morado mientras que el ***"amo"*** Dn. Guadalupe Ramírez que era el administrador, aprovaba con beneplácito, montado en su manso caballo. Después otra serie de manipulaciones a cargo del camotero, desde el lavado, asoleado, reposado, asado, y pasado a dos fuegos, cada uno de dichos procesos hecho con escrupulosa atención que redundaba en calidad del producto. Como todo trabajo, tenía sus secretos profesionales que a veces se trasmitían de padres a hijos.

El País de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net

¿Qué me trajites de Valle? - ¡pos camotes! ¡camootes! ¡las raaices!, gritaban los vendedores cuyas voces se ahogaban con el resoplar jadeante de la "burra". Que así le decíamos al tren de vapor que hacía este recorrido.

La romería, consistente por gente del ***"Pueblo y la Sociedad"***, como dijera don Chencho Saavedra, con esa facilidad pueblerina, convirtieron en paseo los andenes del ferrocarril. Masticando ***"cañas"*** traídas de Jaral, donde, porque no decirlo, se cultivaban las más suaves y dulces, que eran las del ***"primer año"***, pues las que se dejaban para la elaboración de piloncillo duraban dos años, de allí el mote de los jaralenses ***"jaraleños corvas dulces"*** y de los de Valle ***"Colajes"*** (camotes chicos).

Valle ***"Colajes"*** (camotes chicos).

Fácil era identificar a las damitas y catrines. ***"Catrinas ellas"*** identificarse por su atuendo, aparte que llegaban a la estación en el tranvía ***"Ferrocarril Urbano".***

Desde arriba del tren se veía un río de sombreros que se agitaba y flotando entre ellos los blancos ***"canotier"*** de paja que tocaban las envaselinadas cabezas masculinas.

Los auditores, garroteros y conductores con sus bien cortados trajes de casimir azul y gorras del mismo color, parecían los árbitros de aquel evento.

Gorditaaas, cañaaaas.... fruta de horno para regalaaaar, gritaban los pasteleros, el tren pitaba, y el conductor gritaba... vámonoooos, es salía rumbo a Jaral y mientras regresaba, la gente continuaba dando la ***"vuelta"*** en el andén: al regreso del Jaral en su paso rumbo a Salamanca el tren jalaba el telón, de la fiesta pueblerina de cada noche.

Ultimos resoplidos de vapor que parecían suspiros de la máquina al alejarse del Valle, rubricando con su silbato vifónico su lamentoso sonido...

Regresaba al ***"centro"*** el tranvía repleto de gente, con su coche de lujo fabricado en Europa del que tiraba una mula criolla en su aprendida rutina...

El velador apagaba las luces excedentes quedando apenas visible... una alfombra de aquello que fueran, dulces cañas del Jaral.

EPILOGO

En el triunfo de la Revolución, fue decisivo el concurso del tren, se inicia también la construcción de caminos carreteros, entre más, más funcionales.

El perfeccionamiento de vehículos de combustión interna y ruedas de goma, aunado a la versatilidad de éstos, en conjunción con la organización de grandes empresas de trasporte; han dado una mayor rapidez al flujo de pasajeros y de carga, teniendo como

consecuencia una competencia vial q el ferrocarril, el mesón ya desaparec jalar los carros y carretas.

La nueva forma de vida exige rapi el carro particular, el autobus mode sentidos y de alta velocidad.

El ferrocarril por su parte mejoró su las pintorescas máquinas de va aerodinámicas de consumo de die usado los mismos carros para traspo aumentados por el uso.

Recientemente se han presentad recreo, con todos los lujos y como cuando se dijo en el siglo pasado: que ***pullman"*** y esto ha sido una realid los nombres de ***"El Constituciona***

La aviación también tuvo su part pero allí están aún funcionando... d su lema: ***"Unir-Servir".***

FERROCARRILES NACIONAL

El País de las Siete Lumbreras
www.valledesantiago.net

consecuencia una competencia vial que en cierta forma está perdiendo el ferrocarril, el mesón ya desapareció como también las bestias para jalar los carros y carretas.

La nueva forma de vida exige rapidez y confort, servicio que ofrece el carro particular, el autobus moderno y las supercarreteras de dos sentidos y de alta velocidad.

El ferrocarril por su parte mejoró su sistema de tracción, cambiando las pintorescas máquinas de vapor, por las convencionales aerodinámicas de consumo de diesel; pero por mucho tiempo ha usado los mismos carros para trasportar pasajeros con sus defectos, aumentados por el uso.

Recientemente se han presentado al servicio, trenes especiales de recreo, con todos los lujos y comodidades que se soñaron, como cuando se dijo en el siglo pasado: que se contruirían ***"carros-palacio-pullman"*** y esto ha sido una realidad en los trenes bautizados con los nombres de ***"El Constitucionalista"***, ***"El Tapatío"***, etc.

La aviación también tuvo su parte en lo obsoleto de este servicio, pero allí están aún funcionando... dando servicio... presentes, con su lema: ***"Unir-Servir"***.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

El Valle de las Siete Luminarias
www.valledesantiago.net