



***Introducción e impacto del  
ferrocarril en el norte de México***

**Autor: Roy Ben Brown**  
**Editorial: Universidad Autónoma  
de Ciudad Juárez, México, 2009**  
**ISBN: 978-60-776-2347-2**  
**Páginas 218**

Este libro aborda la cuestión ferroviaria como pretexto para profundizar en aspectos de la civilización del norte de México a través de un prisma muy amplio, que abarca tanto la Historia como la Geografía, la Sociología, la Economía, las movi- lidades, el Urbanismo y los territorios fronterizos, desde la década de 1880 hasta 1914; el denominador común son las repercusiones del ferrocarril<sup>1</sup>. La obra es el producto de la mesa de trabajo “Introducción del Ferrocarril en Chihuahua”, que se organizó durante las jornadas del XI Congreso Internacional

---

<sup>1</sup> Los autores siguen la misma metodología que estrenamos en nuestra tesis doctoral sobre el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, defendida en 2000, en Perpiñán, Francia, y que, según los informes escritos por los miembros del tribunal de este examen, «se transformará en modelo de referencia».

de Historia Regional “Fronteras viejas- fronteras nuevas, analizadas a través de la historia regional” de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, del 17 al 19 de octubre de 2007. Si bien la metodología seguida o el acercamiento no es novísimo, el carácter innovador radica en la puesta en perspectiva de los temas tratados por varios autores en la misma obra. Ésta reúne originalmente seis capítulos escritos por cinco de ellos, una presentación, un epílogo y anexos. En total 218 páginas con documentos, pinturas, fotografías, boletos, figuras, mapas de ferrocarril, cuadros... lo cual llega a ser un caleidoscopio histórico atractivo.

La presentación de Jorge Chávez Chávez expone la visión del Ferrocarril Central Mexicano (FCM) como eje transversal que, a partir de 1884, une la Ciudad de México con Paso del Norte (actual Ciudad Juárez) y permite el desarrollo económico y la integración de las regiones cruzadas por la línea. Va más allá, al incluir la Zona Libre, la región de Juárez-El Paso, que gozaba de franquicias comerciales, así como los caminos de California que el ferrocarril unirá de ahora en adelante, y fomentará económicamente. Ciudad Juárez vendrá a ser receptora de muchos comercios inicialmente instalados en El Paso. Apoyándose en los archivos históricos, Chávez recoge los cambios en la vida cotidiana de los fronterizos de aquel entonces.

El capítulo I, “Introducción. En honor de don Francisco R. Almada”, de Roy Ben Brown, ubica los demás capítulos y los articula para revalorizar la obra de Almada. Se arraiga en el contexto histórico del decenio de 1880, época de cambios políticos,

[232]

económicos y tecnológicos, correspondiendo respectivamente al Porfiriato y la revolución industrial. La burguesía se vio afectada por ellos, lo que acarreó movi­lidades con una reestructuración social. El investigador rinde homenaje al gran historiador y gobernador chihuahuense don Francisco R. Almada, protagonista de esa movilidad, resumiendo su vida y obra. De él destaca su libro *El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*, un homenaje personal a la inauguración de dicha línea y manifes­tación del amor por su patria. Subraya la importancia de este último estudio, como punto de partida para cualquier indagación sobre la historia de los ferrocarriles en Chihuahua. Lo interesante en este trabajo radica en la multiplicitad de intentos por realizar dicho ferrocarril y las pistas que abre.

Brown contextualiza la llegada del ferrocarril a México tanto desde el punto de vista del interior como de Europa y Asia. A continuación, hace un resumen de los artículos que contiene esta recolección, poniendo de relieve el objetivo de la presente obra: completar el postrer libro ya mencionado de Almada, quien se interesó por la integración de la región serrana al Estado de Chihuahua, pero no en la línea del FCM. Continúa recordando, por una parte, los primeros pasos, desde 1849, del francés Hyppolite du Pasquier de Dommartin por establecer una vía interoceánica por los Estados de Chihuahua y Sonora; y por otra parte, la expansión de la red ferroviaria norteamericana, y en particular su conexión con la ciudad de El Paso, Texas, y Ciudad Juárez, Chihuahua, hacia 1880. Expone las premisas de la construcción de la línea del FCM,

resaltando la nueva primacía adquirida por esta ciudad a nivel internacional. Así, vemos cómo los directores de una compañía americana llegaron a ser los creadores del Central Mexicano. Brown resalta el papel del tren como gran factor de modernidad, acortando distancias y tiempos. Luego, resume los artículos siguientes, recalcando los mayores cambios acarreados por la introducción del ferrocarril.

El capítulo II, “El ferrocarril destapó una nueva época en la historia de Chihuahua (Traducción y anotación de la carta de Edwin Lyon Dean del 22 de septiembre de 1882)”, también de R. Ben Brown, se abre con el examen de ciertos documentos sobre la llegada del ferrocarril a Chihuahua, esencialmente *Diarios Oficiales* y la carta de 13 páginas de Edwin Lyon Dean. Sigue con la descripción de los “antecedentes”, o sea cómo se crearon los primeros ferrocarriles a México y al norte de este país; subrayando el entusiasmo por la construcción de estas líneas obstaculizada por la falta de fondos, capitalistas y mercado interno, desde 1850 hasta el Porfiriato. Recapitula los inicios de la construcción de una red nacional volviendo a presentar el proyecto más pormenorizado de Du Pasquier de Dommartin. Se interesa en la política a la vez estadounidense (de expansión hacia el oeste) y mexicana, sin perder de vista la economía y sus consecuencias sociales, en la cual se inserta la creación de la línea de México a la frontera internacional. También incorpora la traducción de la introducción a la citada carta, elaborada por Edwina Antonia Clark, en la que relata la biografía de su abuelo, el mencionado Dean, y las circunstan-

cias en que éste escribió su narración sobre la inauguración del tramo de Juárez a Chihuahua. Hace hincapié en el entusiasmo y el impacto del evento. En fin, Ben Brown realiza un balance económico del FCM a lo largo de su historia.

El capítulo III, “Ferrocarriles e inmigración internacional en el norte de México, 1880-1914”, de Delia Salazar Anaya, analiza en primer lugar la participación del personal extranjero en la construcción y operación de los “caminos de hierro” y sus infraestructuras adyacentes. Venían desde Estados Unidos y Europa esencialmente, a los que se agregaron peones asiáticos, caribeños y centroamericanos. Junto a ellos viajaron en tren los inmigrantes mineros, campesinos y obreros, en el marco del desarrollo del desierto norteño. Estas movilidades se completan con las del tejido social del desenvolvimiento ferroviario, comercial y de servicios. Uno de los alicientes era el salario, incluso más alto que en Estados Unidos. Se muestran los conflictos laborales, fricciones e infortunios que ocurrían entre los inmigrados multiétnicos. También hubo migraciones internas de nacionales por las nuevas vías de ferrocarril. Éste, acortando las distancias y el tiempo, favoreció los intercambios de población, sobre todo desde el centro del país hacia la frontera con EE.UU. Se aprecia la diversidad de las movilidades transfronterizas y multinacionales con sus avatares. A través de muchos casos se apprehenden los flujos migratorios y el papel del ferrocarril como factor de creación de nuevos centros de población y de crecimiento de otras zonas preexistentes, en la amplia región Norte.

En el capítulo IV, “El ferrocarril: un factor en la transformación de la arquitectura de Paso del Norte al final del siglo XIX”, de Francisco Ochoa, se estudia el impulso proporcionado por el ferrocarril a la construcción, al favorecer el transporte de nuevos materiales como la madera, el ladrillo, equipos y tecnología procedentes del medioeste norteamericano recién vinculado a Chihuahua. Al mismo tiempo, el ferrocarril se hizo vehículo de la modernidad arquitectónica. El estudio de Ochoa parte de EE.UU., recordando las grandes ventajas traídas por el tren, generador de la revolución industrial —en particular en Chicago—, para llegar a El Paso-Ciudad Juárez, lugar estratégico como “puerto principal de México” y “nueva Chicago”, trayendo consigo comercio y finanzas. Con las vías férreas El Paso vino a ser el puerto de salida para la producción ganadera y minera de Chihuahua; y de regreso, Chicago tenía su acceso a México para exportar sus productos industriales por la misma vía.

Ochoa examina la configuración arquitectónica de Paso del Norte y El Paso, ciudades de características hispánicas hasta la llegada del ferrocarril. Su arquitectura recibió también la influencia de la modernización, pasando, por ejemplo, del adobe a la madera, el vidrio, las láminas de zinc... Los trenes transportaban los nuevos materiales. Se impuso el modelo del Medio-este norteamericano, con el sistema de construcción llamado *Balloon Frame*, constituido de estructuras ligeras de madera. Se usaban igualmente las *fachadas falsas* y los *edificios prefabricados*, todos hechos en Chicago y vendidos por piezas.

[234]

Luego se recubrieron con ladrillo, material que aumentaba la seguridad. Además, el ferrocarril trajo la arquitectura del *Main Street*. En fin, el ferrocarril provocó una “culturización” norteamericana en ambas localidades, y el abandono de la arquitectura tradicional hispanoárabe.

El capítulo V, “El ferrocarril peninsular de Baja California”, de Lawrence Douglas Taylor Hansen, tiene como objetivo analizar los aspectos del único proyecto de línea “transpeninsular” desde 1860, enfocándose en los años comprendidos entre 1887 y 1892, en los esfuerzos de dos compañías ferroviarias, los obstáculos encontrados en la construcción y el ocaso de la empresa. Los intereses económicos en juego consistían en transportar los productos de exportación a EE.UU. y a otras regiones, y en desarrollar la Península. Primeramente, se contemplan las intenciones de construcción de líneas anteriores. Muy pronto se enfrentaron a la aridez (la arena) del terreno, a su relieve accidentado y al costo elevado de las obras, razones que impidieron su realización. A continuación, otro plan —ya iniciado— fue cancelado por falta de capital. Se sucedieron los designios y las concesiones con el mismo destino.

Con la International Company, los intereses —el guano, la pesca y los minerales— serían explotados por colonos que radicarían en pueblos al sur de la frontera internacional. En 1887, contemplaba construir un ferrocarril entre las colonias de Baja California, Sonora y California, mediante una red ferroviaria de cuatro rutas. En julio de 1888, el tramo San Diego-Ensenada se terminó pero no acudieron los colonos

esperados. Por añadidura, la recesión y otras perturbaciones vinieron a hacer fracasar la obra. Prosiguió la tarea la Compañía Inglesa, formada por un grupo de accionistas ingleses que compraron en 1889. El descubrimiento de yacimientos auríferos en El Álamo, en 1889, dinamizó el proyecto y se crearon infraestructuras. Se instalaron inmigrantes estadounidenses, británicos y mexicanos en el valle de San Quintín. De ahí se construyó un tramo de 27 kilómetros hasta Las Escobas. Desde 1890 surgieron quiebras financieras y otros problemas (mala publicidad en la prensa americana, filibusterismo, recesiones económicas, sequías, restricciones aduanales) que tuvieron como efecto la anulación de la concesión en 1895 que fue transferida al Gobierno mexicano en 1904, que, cuatro años después, mandó desmantelar la vía pues no veía utilidades en mantenerla operativa.

El capítulo VI, “El ferrocarril y la nueva visión de la frontera”, de Ricardo León García, brinda una nutrida reflexión histórica sobre el concepto de frontera, a través del mito, del choque de fronteras, de la idiosincrasia del norteno fronterizo, del ferrocarril como instrumento de transformación y traedor de inmigrantes y modernidad; todo lo cual participa en definir la índole antigua y moderna de la frontera. La antología concluye con un corto epílogo y 21 páginas de anexos.

En su conjunto, esta recopilación constituye una visión panorámica y polifacética del tema abordado, insertada en los contextos político, social y económico. Fruto de una labor colectiva, ahonda en claves que ayudan a comprender los pormenores de la

temática, siendo una obra de primer orden para el especialista o el historiador, pero accesible para cualquier lector. Representa una aportación muy valiosa al conocimiento histórico. Así, permite comprender mejor distintas problemáticas que superan la dimensión regional, del norte de México, para extenderse a todo el ámbito del continente norteamericano.

Por otro lado, su lectura despierta muchos intereses y responde a interrogaciones que uno se hacía. No escasean los ejemplos ni los documentos al respecto. Por lo demás, está salpicada de anécdotas significativas, testimonios, hechos, relatos y otros documentos que le dan una índole humana conmovedora, haciendo de él un libro muy interesante.

Esta obra o, mejor dicho, este conjunto de obras, constituye un eslabón imprescindible de la apasionante epopeya ferroviaria mexicano-norteamericana. Desde el principio hasta el final se focaliza en los aspectos culturales y en el Hombre como pieza esencial en el proceso de evolución de la civilización con el ferrocarril.

Patrick Allouette  
(Université de Perpignan)



*Agua y sociedad en la Época Moderna*

**Coordinador: Alberto Marcos Martín**

**Editorial: Universidad de Valladolid/Instituto Universitario de Historia Simancas. Valladolid, 2009**

**ISBN: 978-84-8448-502-5**

**Páginas: 305**

La importancia del agua como recurso económico está fuera de toda duda, sobre todo en las sociedades orgánicas del pasado. Así lo demuestran los estudios aparecidos en las dos últimas décadas de la mano de autores como M<sup>a</sup> Teresa Pérez Picazo, Antonio Gil Olcina, Ramón Garrabou y José Manuel Naredo, entre otros; además del mismo Instituto de Historia Simancas que ha promovido, junto a la Universidad de Valladolid, al igual que en una ocasión anterior, la publicación de la obra que ahora reseñamos. Verdaderamente se ha escrito mucho sobre el agua, pero quizá no tanto sobre este recurso en la Edad Moderna; al menos, no tanto como para desterrar la imagen de una España seca, aparente y paradójicamente despreocupada del