

MARKETING FERROVIARIO

El Tren Maya desde la perspectiva cultural



Manuela Camacho Gómez
Coordinadora

Manuela Camacho Gómez
1ª. Edición 2022
DR © 2022 Manuela Camacho Gómez
72070
Puebla de Zaragoza, México
www.incunabula.com.mx
incunabula.mx@gmail.com
ISBN: 978-607-99612-9-9
Hecho en México /Made in Mexico

El contenido de la presente obra es responsabilidad exclusiva de los autores. En términos de la Ley Federal de Derechos de Autor queda estrictamente prohibido su almacenamiento o introducción a cualquier sistema de recuperación de datos. Queda estrictamente prohibida su reproducción o transmisión en cualquier medio conocido o por conocer, sin importar el propósito. La reproducción sólo podrá realizarse previa autorización por escrito del titular de los derechos. Se autoriza su reproducción parcial siempre y cuando se cite la fuente.

De acuerdo a lo establecido por la Ley Federal del Derecho de Autor, se someterá a proceso a aquél que PRODUZCA, REPRODUZCA, ALMACENE, DISTRIBUYA, TRANSPORTE O COMERCIALICE COPIAS DE LA OBRA SIN LA AUTORIZACIÓN DEL TITULAR DE LOS DERECHOS.

Diseño de portada: Editorial Águila - Jaguar
Revisión de la edición: Manuela Camacho Gómez, Carlos Alberto Paz Gómez, Jenner Priego Padrón y Carlos Mario Flores Lázaro.
Editor: Manuela Camacho Gómez

Índice

- Cap. 1 El marketing viaja en el Tren Maya
Manuela Camacho Gómez / 12
- Cap. 2 Transporte ferroviario turístico, percepciones
del consumidor mexicano
*Arlen Cerón Islas, Juan Gabriel Figueroa Velázquez,
Alejandra Vega Barrios / 32*
- Cap. 3 Marketing 4.0 entorno digital para el marketing ferroviario
Marcos Pérez Mendoza, María Cruz Cuevas Álvarez / 47
- Cap. 4 Necesidades y Expectativas turísticas y mercadológicas de un
nicho de mercado, respecto al Tren Maya
*José Luis Susano García, Martha Adela Bonilla Gómez,
Gabriela del Carmen Rivero Solana / 67*
- Cap. 5 Marketing ferroviario: el Tren Maya
como marca gubernamental
Emigdio Larios-Gómez / 83
- Cap. 6 Expectativas turísticas de la Ruta Maya
*Manuela Camacho Gómez, Carlos Mario Flores Lázaro, Manuela
Camacho Domínguez / 100*
- Cap. 7 Estación Dos del Tren Maya: Boca del Cerro, Tenosique, de
recursos a un producto turístico
*Rosario del Carmen Suárez Jiménez, Domingo Román Guillén,
Mary Carmen Rodríguez Suárez / 117*
- Cap. 8 Perspectivas de las unidades económicas de servicios de
alimentos y bebidas en la Ruta del Tren Maya
*Judith Amalia Pérez Mendoza, Ángel de Jesús Osorio Ochoa.
Ernesto Amozoc Calyeca / 134*

Cap. 9 Perspectivas del Tren Maya como
proyecto socialmente responsable
Gladys Hernández Romero / 156

Cap. 10 Una historia de vida en torno al Tren del Sureste: Pueblos
ferrocarrileros de México
*Rosa María Martínez Jiménez, Lisbeth Jacinto Castillo,
Deisy María Jerónimo Jiménez / 175*

Cap. 11 Mundo Maya: cultura, historia y naturaleza
*Manuela Camacho Gómez, Laura Beatriz Vidal Turrubiates,
José Pablo Oliveros Coello / 193*

Cap. 12 Tren Maya: inclusión y rescate cultural
en el sureste mexicano
Liliann Brown Herrera / 211

Cap. 13 El ferrocarril mexicano en el siglo XIX
*Manuela Camacho Gómez, Carlos Alberto Paz Gómez,
Jenner Priego Padrón / 231*

Cap. 14 El Tren Maya: inversión con visión de futuro
Faustino Adolfo Torres Álvarez, Óscar Pérez Jiménez / 263

Cap. 15 Análisis comparativo económico y social: Tren maya
*Nancy Verónica Sánchez Sulú,
Patricia del Rosario Cerecedo Núñez / 278*

CAPÍTULO 13

EL FERROCARRIL MEXICANO EN EL SIGLO XIX

Manuela Camacho Gómez
Carlos Alberto Paz Gómez
Jenner Priego Padrón

Resumen

Los medios de transporte han sido determinantes para el desarrollo y la comunicación de los países. En este contexto, el tren tuvo sus primeros visos a principios del siglo XIV en Alemania. Sin embargo, fue hacia los años 1770 cuando hizo su aparición un tren público en Inglaterra. En el caso de México ocurrió a principios del siglo XIX cuando en 1837 se dio paso a la construcción de las vías férreas y se otorgó la primera concesión. Así, la incursión de este medio coadyuvó al desarrollo de las comunicaciones, movilidad y progreso social y económico del país. La presencia del transporte ferroviario ha prevalecido desde entonces, pasando por un periodo de auge durante el porfiriato donde alcanzó su máximo esplendor, enlazando a un gran parte del país. Después vendría una debacle post revolución mexicana donde su infraestructura quedó dañada, que a la postre pudo ser recuperada. En 1937 el presidente Lázaro Cárdenas decretó la creación de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), absorbiendo así el sistema de transporte ferroviario. Hacia los años 90 FNM fue privatizado para después desaparecer. El objetivo de este capítulo es realizar un recuento breve de la historia del ferrocarril en México orientado al transporte de pasajeros. El método utilizado fue descriptivo basado en análisis de literatura y de artefactos. Los principales hallazgos dan cuenta de la importancia política y social que representó la llegada, desarrollo y esplendor de este medio de transporte. Destacan su primera ruta Veracruz-México, las compañías ferrocarrileras, sus principales líneas, sus estaciones, el marketing y la gastronomía ferroviaria son destacados, al igual que el papel de los ferrocarriles durante la revolución.

Palabras clave: Ferrocarriles, historia ferroviaria en México, transporte de pasajeros.

Introducción

Los medios de transporte terrestre son hoy por hoy uno de los más utilizados. En el caso del ferrocarril mexicano, está próximo a cumplir 200 años desde sus primeros esbozos. Su historia es vasta y se caracteriza por periodos de desarrollo, crecimiento, esplendor, post-primera, rescate, desaparición, y un frágil resurgimiento en su vertiente de pasajeros.

Sus inicios formales se remontan al periodo mandado por el presidente Anastasio Bustamante, cuando en 1837 autorizó las primeras concesiones a particulares extranjeros y nacionales, con el propósito de emprender la construcción de vías férreas, denominadas también “camino de hierro”. No obstante después de varios intentos, la formal incursión de los ferrocarriles ocurrió a finales del siglo XIX, en 1873, durante el periodo presidencial de Sebastián Lerdo de Tejada, quien inauguró la ruta Veracruz a Ciudad de México con el Ramal Puebla.

Aunque los ferrocarriles tuvieron en su arranque la lógica económica y comercial, al concebirlo primordialmente como transporte de mercancías; con el paso del tiempo el transporte de pasajeros llegó a ser significativamente importante debido a la rentabilidad que les representaba a las compañías ferroviarias. Estas ofrecían trenes de 1ª, 2ª, 3ª clase y pullman, cuyo precio se fijaba con tarifas previamente aprobadas por las autoridades de transporte. De tal manera que, con la ampliación de las vías férreas, líneas y ramales disponibles, pudieron diseñar servicios turísticos que hacían su recorrido desde la ciudad de México hasta la frontera norte (Márquez, 2013).

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX los ferrocarriles eran el transporte icónico, insuperable en velocidad, flexibilidad, durabilidad, economía y potencial de crecimiento (Levit, 1960). Los inversores a quienes el gobierno mexicano les concesionaba la construcción de vías férreas y después la administración de trenes, eran de la iniciativa privada, la mayoría extranjeros provenientes de los Estados Unidos de América, aunque también de Inglaterra, Italia y Francia.

Por lo tanto, este capítulo tiene como propósito hacer una revisión breve sobre la historia y utilización de los trenes en México, orientando los esfuerzos hacia el estudio de servicio a pasajeros.

Revisión de literatura

Hoy en día el ferrocarril es sinónimo de tren, pero en sus inicios, este vocablo significaba un tipo de camino, de rieles. Después, a la institución que construía y administraba una de esas vías se le llamaba igual. En el contexto del siglo XIX ferrocarril era el conjunto del equipo: estaciones, material rodante, camino. En ese periodo, el tren era una serie de vehículos arrastrados por una locomotora de vapor o por un tronco de mulas (Aguayo, 2003). El tren fue el primer dispositivo autónomo destinado al transporte, y esto lo convirtió en el antepasado de referencia para todos los medios actuales. (Pérez y Gardey, 2015). Los denominados carros con ruedas tienen sus antecedentes en Reino Unido, cuando en 1750 los carriles con hierro fundido con reborde vertical en el lado interior para mantener las ruedas de los carros en posición iniciaron su construcción y se probaron experimentalmente entre 1767 y 1776. Sin embargo, en este país el ferrocarril se desarrolló rápidamente con el crecimiento de la minería y la metalurgia después de 1790 (Clapham, 1939).

Hacia 1860 el equipo de ferrocarril se clasificaba en material fijo y material rodante. El primero de ellos referido a la superestructura, compuesta por vía (rieles, durmientes y los accesorios que fijan los rieles a los durmientes) y las obras de arte, en relación a las instalaciones que se construyen para que la vía salve ríos y oquedades del camino (alcantarillas, puentes, viaductos), en tanto que, el material rodante hace alusión a todo lo que circula sobre las vías: locomotoras y todo tipo de vagones, coches de pasajeros, carros de carga, plataformas y otros vehículos (Aguayo, 2003).

En 1845 el ferrocarril se había proyectado principalmente para el transporte de mercancías, pero frecuentemente se encontraban ocupados en el transporte de pasajeros. De 66 ferrocarriles que operaban, 22 obtenían la mayor parte de sus ingresos del transporte de mercancías, es decir, 75% de las ventas provenían del transporte de pasajeros y el resto de transporte de mercancías. Ante esta situación impusieron impuestos por traslado de cada pasajero (Clapham, 1939).

Con respecto a México, se tienen datos de que el primer decreto que alude a los ferrocarriles fue fechado en 1824, y en 1833 se publicó en Nueva York un documento anónimo titulado Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos, que planteaba la comunicación ferroviaria entre México y Veracruz (México desconocido, s/f).

Las primeras acciones de este medio de transporte iniciaron en 1837 durante la gestión del presidente Anastasio Bustamante, quien otorgó la primera concesión para que se construyera una vía férrea que fuera de México a Veracruz, pero debido a que el proyecto del concesionario pretendía unir Veracruz, Puebla y México dejando aisladas a Córdoba, Orizaba y Jalapa, sus esfuerzos no fructificaron y la concesión caducó sin que se colocara un solo riel (Baz y Gallo, 1874). Consecuentemente en 1842, el presidente Antonio López de Santa Anna autorizó una segunda y tercera concesión. Al no obtener resultados, en 1856 dio otra concesión a partir de lo cual se avanzó en el proyecto (Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal). Una de las condiciones con las que tenían que cumplir las empresas concesionadas era la contratación de personal mexicano, sin embargo, en los dos primeros años de construcción del ferrocarril nacional se contrató 13 ingenieros mexicanos de un total de 45 (Lambarria-Gopar, 2017).

Estos hechos históricos evidencian el transcurrir de 20 años para que finalmente arrancaran los trabajos de construcción de las vías férreas, por lo que se observa que no solo requería de la inversión monetaria, sino de la habilidad y astucia de los inversores, de la participación de personal técnico calificado, de expertos en el tendido de vías y la inserción de equipo rodante para que funcionara de manera integral, esto es, empresas con experiencia que garantizaran lo planeado y pusieran en funcionamiento vías y ferrocarril (Lambarria-Gopar, 2017).

Posterior al inicio de las acciones, los trabajos continuaron durante el gobierno de Benito Juárez, quien en 1867 impulsó la capacitación y profesionalización de ingenieros mexicanos a través de una estrategia educativa para promover los aspectos ferroviarios y la industria (Lambarria-Gopar, 2017, P. 111). En 1869, el presidente Juárez inauguró los 47 kilómetros de vía del ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano (Bonilla, 2019). Empero, la inauguración de la ruta México-Veracruz ocurrió hasta 1873, con el presidente Sebastián Lerdo de Tejada (Instituto nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, 2017).

Problema/Justificación

Conocer la historia del ferrocarril en México ante la llegada del Tren Maya se torna relevante, debido a que se pueden visualizar las bondades,

desafíos, los aspectos del micro y macro entorno. Asimismo, la intervención política, los aspectos económicos, sociales y culturales que sobre este medio de transporte influyeron pero que también coadyuvaron al desarrollo del país en materia de movilidad y comunicaciones.

Método

La investigación se desarrolló con enfoque fenomenológico sistémico, basada en la historia de los servicios ferroviarios en México. Se privilegió el uso de las técnicas de recolección: análisis de documentos y artefactos que permitieron observar repetidas veces los datos en la revisión literaria, con el propósito de protocolar el fenómeno descrito en su contexto natural (Martínez, 2004). Los hallazgos se analizaron una vez que se observó el fenómeno en su hábitat consustancial, obteniendo los datos en un solo momento (Hernández, Fernández & Baptista (2014). Se estructuró la información para dar sentido a lo encontrado en las etapas del tren mexicano

Hallazgos

Después de la revisión de literatura y análisis de artefactos contemplados para esta investigación, se identificaron elementos clave que enmarcan la historia del ferrocarril en México, entre ellos el gran propósito de este medio de transporte, las decisiones gubernamentales sobre el particular, los actores relevantes, las inversiones, el proceso de construcción de las vías férreas, la conectividad de las rutas, las líneas con sus estaciones y ramales, transporte de pasajeros y marketing ferroviario.

Inicios del ferrocarril en México

Desde 1810 con la independencia de México, el ferrocarril ha formado parte de la historia del país. Su presencia ha desempeñado un papel fundamental en las diferentes etapas del desarrollo económico y social del país. Estos se construyeron con inversión privada, proveniente en su mayoría, de empresarios norteamericanos. Así, hacia finales del siglo XIX y principios del XX alcanzó una longitud de aproximadamente 20.000 kilómetros red ferroviaria (Gorostiza, 2021).

En 1825 se empezaron a delinear los trazos del tren Veracruz-Ciudad de México y en 1833 se publicó en Nueva York un documento denominado *Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos* (Cumplido, 1837).; pero fue hasta el 22 de agosto de 1837, cuando Anatasio Bustamante,

General de División y Presidente de la República Mexicana, concedió a Don Francisco Arrillaga, privilegio exclusivo para establecer un camino de hierro desde Veracruz hasta la capital del país (Brown, 2015). El periodo de la concesión abarcó 30 años y se comprometía un camino de hierro de doble carril por la dirección más recta (Cumplido, 1837, P. 7). La elección de esta ruta como prioritaria se debió probablemente a que el puerto de Veracruz participaba con más de la mitad de las importaciones de la época. Aunque al parecer, el enfoque era hacia la carga de mercancías “El pescado fresco en todas sus excelentes y variadas clases del mar, de los ríos y lagunas que puede venir con la frescura de la noche en diez o doce horas, todos los días del año, ha de ser uno de los objetivos grandes de consumo en esta populosa ciudad y la de Puebla (Cumplido, 1837, P. 53). Con la puesta en marcha del ferrocarril se esperaba que el puerto de Veracruz obtuviera beneficios con el fomento considerable del comercio exterior e interior, aumentando la pesca, siembra de algodón y la exportación a Europa. Así, la formalización del acuerdo se llevaría a cabo en Londres por parte de los principales accionistas de la compañía de trenes, cuya inversión sería de tres millones de pesos, mientras que los accionistas nacionales harían lo propio con dos millones más 500,000 pesos para construir el ramal de Puebla (Cumplido, 1837).

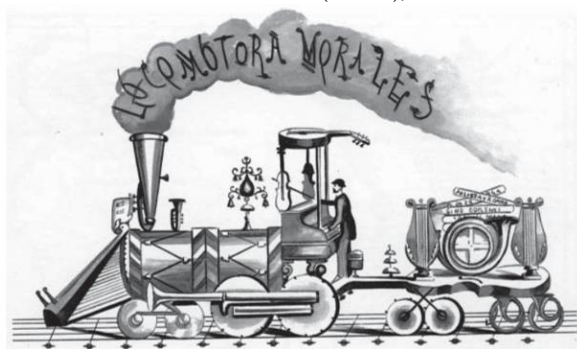
En 1842 Don Antonio López de Santa-Anna, hizo un contrato con los antiguos acreedores, en el cual se asentó que el 2% de los impuestos adicionales a la importación que se obtuviese en la aduana de Veracruz, se dedicaran a la construcción de un ferrocarril de Veracruz al Río de San Juan y a la reposición de la carretera de Perote. Cuando se derogó este decreto en 1849 no se había construido más de una legua en el espacio de siete años (Baz y Gallo, 1874). La tercera concesión fue otorgada el 31 de octubre de 1853 al británico John Laurie Rickards. Sin resultados, el privilegio fue anulado en agosto de 1855 (Gorostiza, 2021). A partir de este año, los distintos gobiernos federales otorgaron aproximadamente trece concesiones para la construcción y manejo de líneas ferroviarias en el norte de México. Pero fue hasta 1880 que se constituyó el Ferrocarril Central Mexicano, construyendo una línea que enlazara Ciudad Juárez a la Ciudad de México (Brown, 2015).

Para 1854 otorgó un privilegio exclusivo a los señores Mosso hermanos para la construcción y explotación del ferrocarril al puerto de Santa Anna de Tamaulipas y el 2 de agosto de 1855, los señores Mosso obtu-

vieron el privilegio para construir un ferrocarril de San Juan a Acapulco (Márquez, 2005). El 31 de agosto 1857, Don Antonio Escandón obtuvo del Presidente Ignacio Comonfort el privilegio de la construcción de un camino de Veracruz al Pacífico, además de que compró por 750,000 pesos el tramo de Veracruz a San -Juan, fue así que se formalizaron los trabajos para unir a Veracruz con la capital del país (Baz y Gallo, 1874).

Después de concluida la Guerra de la Reforma, en enero de 1861, Benito Juárez garantizó una nueva concesión a los hermanos Escandón, quienes formaron una empresa denominada “Compañía Ferro-carril de México a Puebla” (Howes, 1970, P. 25). Para agosto de 1864, Antonio Escandón organizó una nueva compañía en Londres a la cual llamó “Imperial Mexican Railway Company, Limited” (P.27). Así, el 21 de enero de 1867, Maximiliano de Habsburgo inauguró 139 kilómetros que correspondían a la sección que iba de México a Apizaco, el empalme para el ramal Puebla. (P. 30). El 16 de septiembre de 1869 un tren que transportaba al presidente Juárez y a una numerosa comitiva realizó el viaje inaugural entre México y Puebla (memoriamexico.gob.mx, s/f). Para celebrar la inauguración del tramo a Puebla, el compositor de moda en esa época, el señor Melesio Morales, realizó una composición musical titulada La locomotora; y para ilustrar la partitura, el artista HesiQUIO Iriarte diseñó su grabado Locomotora Morales (Aguayo, 2003, p. 39) (Ver figura 1).

Figura 1. Locomotora Morales, fantasía imitativa en forma de obertura (detalle), 1869



Fuente: Aguayo, 2003. p. 40

En este contexto, la primera línea ferroviaria del Ferrocarril Mexicano, construido y operado con capital inglés, fue inaugurado por el Presidente Sebastián Lerdo de Tejada el primero de enero 1873. Un

tren especial trajo al presidente, quien había sucedido a Benito Juárez en julio de 1872. Al día siguiente de la inauguración el periódico El Federalista describió de manera entusiasta el acontecimiento “¡Qué espectáculo tan hermoso! La locomotora y la larga fila de vagones corren casi constantemente al borde de vertiginosos abismos. A veces la línea se corta de la roca viva” (Howes, 1970).

Durante el Porfiriato (1876-1910) la red ferroviaria creció con rapidez y se convirtió en uno de los medios de transporte primordiales. Esta red era de capital privado y el gobierno porfirista apoyaba su expansión (Medina, 2013). También se promovió la construcción ferroviaria mediante concesiones a los gobiernos estatales y a particulares mexicanos, era el tiempo de locomotoras de vapor (Ver figuras 2 y 3). De esta manera, los gobiernos estatales construyeron las líneas de Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto. Mientras que los particulares mexicanos desarrollaron el Ferrocarril de Hidalgo y las líneas de Yucatán. (Gorostiza, 2021). Así, en abril de 1886, el presidente Porfirio Díaz aprobó un contrato el gobierno del Estado de Oaxaca para la construcción y explotación de un ferrocarril “que una la ciudad de Oaxaca con la de Tehuacán, pudiendo extenderlo hasta un punto del Ferrocarril Mexicano a la ciudad de Puebla”. Después se extendió el contrato a la ciudad de Tehuantepec (Lambarria-Gopar, 2017). El ferrocarril en Oaxaca recorría 11 estaciones y dos paraderos. Por su parte, el presidente Díaz contaba con un tren presidencial (Ver figura 4).



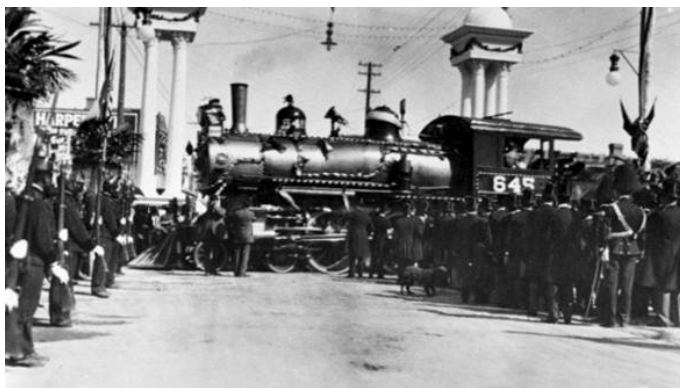
Figura 2. Locomotora de vapor /Fuente: Fusión Empresarial, 2018

Figura 3. Locomotora 4-4-0 en 1879/ Aguayo (2003) p. 174

En esta fase las inversiones de los Estados Unidos en México ascendieron a cerca de quinientos millones de dólares. En septiembre de 1880 el presidente Porfirio Díaz otorgó concesiones a compañías norteamericanas para la construcción de dos largos ferrocarriles desde la frontera con los Estados Unidos, en El Paso y Laredo, hasta la

ciudad de México. La construcción de estos ferrocarriles, representó la primera suma considerable de capital que los Estados Unidos invirtió en México (Pletcher, 1953).

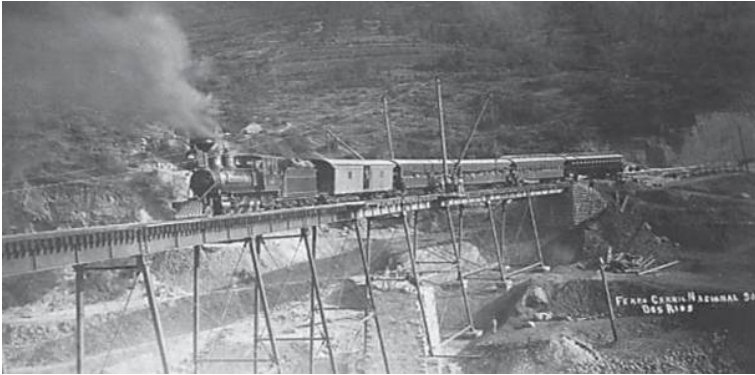
Figura 4: Tren presidencial Porfirio Díaz



Fuente: Colección Casasola, fototeca INAH

En el ínter-régimen de Manuel González, ocurrido entre 1880 y 1884 se construyó el Ferrocarril Central Mexicano que enlazó el Estado de Chihuahua con el centro de México (Brown, 2015) y para diciembre de 1881 llegó a San Juan del Río la primera máquina del Ferrocarril Central Mexicano, lo que causó asombro, sorpresa, miedo e incredulidad entre los habitantes al escuchar el silbato agudo de la máquina que se acercaba y el estruendo del tren sobre los rieles que hacían temblar la tierra en su trayecto (Sáenz, 2018). Con el regreso de Porfirio Díaz al poder, en 1885 se continuaron los trabajos de infraestructura ferroviaria (Ver figura 5).

Figura 5. Puente de San Francisquito en construcción. Estado de México, 1885



Fuente: Gove & North 776, en Aguayo, 2003

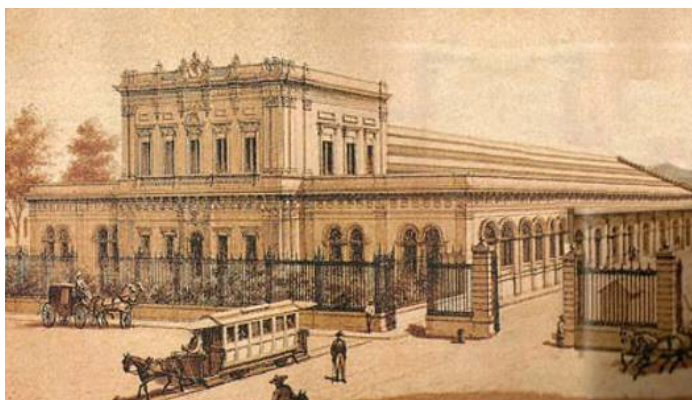
El 12 de febrero de 1891, los directivos del Ferrocarril del Sur, presentaron a los accionistas el nuevo contrato celebrado con los señores Read & Campbell para la construcción de la segunda etapa del camino de Tecomavaca a Oaxaca (Lambarria-Gopar, 2017). En noviembre de 1892 se inauguró la estación de Puebla; la gente se congregó esperando a los dos trenes que habían de arribar, el primero entró a las 7:20 p.m., una gran comitiva descendió y minutos después arribó el tren presidencial, del cual salió el Sr. Presidente junto a una destacada delegación de funcionarios y representantes de la empresa (Lambarria-Gopar, 2017, P. 100). La estación ferroviaria fue, por cerca de diez años, la única que prestó servicio de pasajeros y de carga en Puebla, por lo que se convirtió en el punto de encuentro tanto de pasajeros como de la carga de productos que se introducían a la ciudad (Bonilla, 2019).

Estaciones del tren

A principios del siglo XX las compañías ferroviarias y sus líneas se habían incrementado, en consecuencia, el número de estaciones también. Si bien cuando iniciaron sus operaciones, las estaciones del ferrocarril se ubicaron en la periferia de las ciudades o poblaciones, con el paso del tiempo quedaron inmersas dentro de la ciudad formal y de ese modo, estimularon el desarrollo de actividades en su entorno. Requerían para ello, de una estructura urbana equipada que le diera soporte (Ibarra y Becerril, 2019). En este contexto, el simbolismo

político también jugaba un papel importante ya que fueron los presidentes de México quienes impulsaron el desarrollo de este medio de transporte. En la figura 6 se aprecian tres medios de transporte de la época: los tranvías de mulitas que brindaban extensos recorridos urbanos, la estación del nuevo ferrocarril y los carruajes de alquiler de tracción animal (Mexicomaxico, 2004). En lo general, se aprecia que el diseño y la arquitectura de las principales estaciones del tren construidas en su mayoría durante el siglo XIX, gozaban de una buena imagen (Ver figuras 7, 8 y 9).

Figura 6. Litografía de la estación del Ferrocarril Mexicano, ruta México-Veracruz, 1873.



Fuente: Aguirre, 2004.

Figura 7. Una de las 4 estaciones del ferrocarril en Puebla



Fuente: Newsweek (2018).

Figura 8. Estación de San Lázaro, a finales del siglo XIX



Fuente Aguirre, 2004

Figura 9. Estación del ferrocarril en Veracruz



Fuente: México en fotos, s/f.

De acuerdo con la investigación realizada, hasta 1899 existían seis compañías ferroviarias operando 10 líneas con tres ramales y con distintos paraderos en 20 estados del país (Ver tablas 1 y 2).

Tabla 1. Líneas del Ferrocarril en México periodo 1895-1899

Compañía	Línea	Paraderos por entidad	Ramal
Ferrocarril Mexicano (FCM)	Ciudad de México a Veracruz		Puebla
Ferrocarril Interoceánico	Ciudad de México a Veracruz	Distrito Federal, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz	
	México a Puente de Ixtla,	Distrito Federal y Morelos	
Ferrocarril Nacional Mexicano (FCN)	Ciudad de México a Laredo Tamaulipas	Estado de México, Michoacán, Guanajuato, San Luis Potosí, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas	
	Ciudad de México al Salto	Distrito Federal, Estado de México, Hidalgo, Guanajuato, Michoacán	
Ferrocarril Central Mexicano (FCCM)	Ciudad de México a Ciudad Juárez	Distrito Federal, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zatecas, Durango, Coahuila, Chihuahua	Marfil (Guanajuato: Silao, Marfil) Pacífico.
	Irapuato a Ameca,	Guanajuato, Jalisco, Michoacán	
	Yurécuaro a Chavinda		
Ferrocarril Mexicano del Sur	Puebla a Oaxaca		Tehuacán
Ferrocarril Kansas City, México y Oriente	Topolobampo a Kansas City		

Fuente: Elaboración con datos de Aguayo, 2003 y Catarina, s/f).

Tabla 2. Líneas del Ferrocarril en México periodo 1902-1910

Compañía	Línea
Ferrocarril nacional	Tehuantepec del puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico a Puerto México en el Golfo de México
Ferrocarril mexicano del pacífico	Guadalajara a Manzanillo
Ferrocarril Sud-Pacífico	Empalme a Mazatlán
Ferrocarriles unidos de Yucatán	Ramal Mérida-Campeche
Ferrocarril Panamericano	Tapachula a Nacional de Tehuantepec
Ferrocarril Noroeste de México	Ciudad Juárez a la Junta en Chihuahua.

Fuente: Elaboración con datos de Catarina (s/f).

Marketing Ferroviario

Publicidad

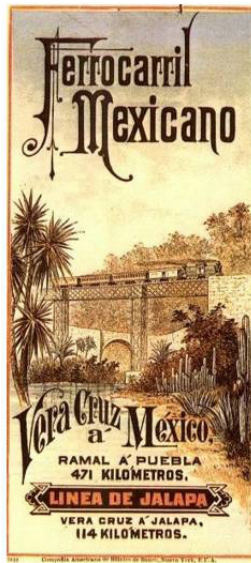
En términos de marketing ferroviario correspondiente al siglo XIX se localizaron el poster o cartel utilizado para dar a conocer la inauguración de la Ruta México-Veracruz, cartel publicitario de la ruta Veracruz – México (Ver figuras 10 y 11). También se encontraron revistas, periódicos, portadas de libro.

Figura 10. Cartel publicitario inauguración del primer ferrocarril en México

Fuente: Mirada Ferroviaria, 2017



Figura 11. Cartel publicitario de la segunda mitad del siglo XIX. Fuente: Cuauhtémoc, 2017



En cuanto a la portada del Libro *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México*, publicado en 1874, su diseño muestra la ideología sociopolítica de la época; donde potentes locomotoras y puentes de metal coexisten con la “naturaleza feraz”, modernos operarios y el pueblo pintoresco. Se trata de construcciones culturales de la elite para mostrar la imagen de felicidad de una sociedad sin contradicciones (Aguayo, 2003, P. 70) (Ver figura 12).

Figura 12. Portada del libro Historia del Ferrocarril Mexicano



Fuente: Baz y Gallo, 1874

También se localizaron datos de la Revista FERRONALES, el órgano de difusión más importante de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (La Campiña, 2020). Esta se publicó por primera vez en junio de 1930 (The Passenger, 2020). Se destaca en este análisis, la sección de El Feminismo en los Ferrocarriles y gastronomía ferroviaria. En agosto de 1931, se publicó en la Revista Ferronales una nota de la redacción titulada A las damas ferrocarrileras en la que se informaba a los lectores sobre la intención de publicar “datos e informes relativos a las honorables y simpáticas damas que prestan sus servicios en estos ferrocarriles” (Ferronales No.8., 1931 P. 7, citado por Mirada Ferroviaria, 2018). En noviembre del mismo año se dio a conocer que la compañía ferrocarrilera Baltimore & Ohio establecida en Estados Unidos editaría un magazine para resaltar el trabajo de la mujer ferrocarrilera mexicana (Revista Ferronales No. 11, 1931 P.7, citado por Mirada Ferroviaria, 2018). Fue así que se dieron a la tarea de convocar al personal de Ferrocarriles Nacionales de México para participar con propuestas de mujeres rieleras, y con ello generar contenido de la nueva sección El Feminismo Ferrocarrilero (Ver figuras 13 y 14).

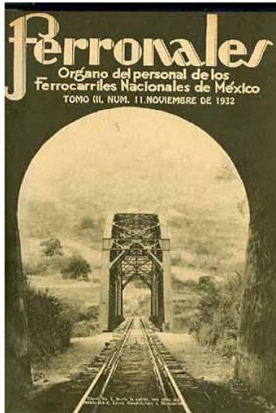


Figura 13. Revista Ferronales de los Ferrocarriles Nacionales de México Fuente: Mirada Ferroviaria, 2018

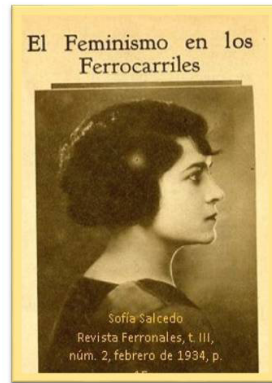
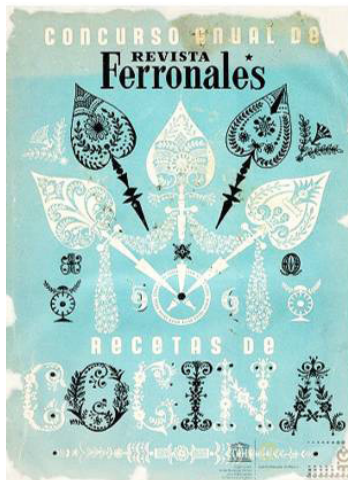


Figura 14. Sección del Feminismo en los Ferrocarriles en la Revista Ferronales. Fuente: Mirada Ferroviaria, 2018

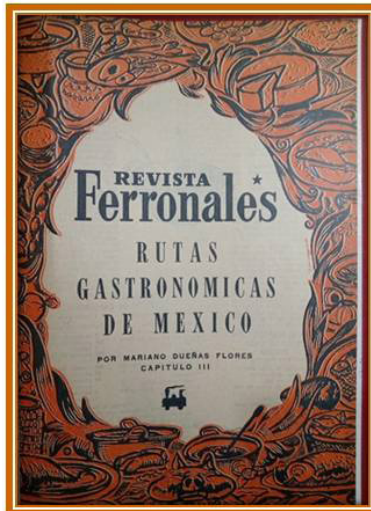
Algunas de las comidas que se servían en el tren mexicano fueron compiladas en un recetario desde 1931 en la Revista Ferronales, el cual fue reeditado en 1960 (La campiña, 2020). En esta revista se incluyó una edición especial sobre Rutas Gastronómicas de México donde se incluyeron 76 recetas de la gastronomía ferroviaria, recetas de cocina que aparecieron en la sección de Vamos a Cocinar, correspondientes a los años 1959, producto del concurso anual de recetas de cocina y que forman parte de un recetario publicado en 1960 (Museo Nacional de Ferrocarriles Mexicanos, vamos a cocinar) (Ver figuras 15 y 16). Otro medio de difusión de los ferrocarriles mexicanos fue El Ferrocarril: periódico independiente y liberal cuya cuarta época fue del 17 de marzo al 1 de diciembre de 1898. (Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, s/f).

Figura 15. Convocatoria de la Revista Ferronales para publicar recetas de cocina.



Fuente: Passenger, 2020

Figura 16. Revista Ferronales en la edición especial de Rutas Gastronómicas de México



Fuente: Mirada Ferroviaria, 2017

Gastronomía Ferroviaria

En el plano internacional, el vagón comedor junto con el vagón dormitorio, fueron de las primeras innovaciones que tuvieron los trenes que recorrían largas distancias. En un principio, el vagón comedor estaba equipado con sillas y mesas pero los pasajeros debían proveerse de alimentos por su propia cuenta. Fue hasta mediados del siglo XIX cuando al incorporarse nuevos ramales, se construyeron estaciones y allí instalaron restaurantes en los que se preparaban comidas que el pasajero elegía a través de un menú durante el viaje, el cual se transmitía por telégrafo a la estación ferroviaria (Krebs, 2007). En el caso de México, el auge de los vagones comedor se dio durante el periodo de Porfirio Díaz, se contaba con restaurantes en las estaciones, en los coches-comedor integrados al tren y también en los andenes, donde se ofrecía todo tipo de alimentos (La campiña, 2020). Así, al comer en escenarios ferroviarios, mientras se viaja o en la parada de una estación, es un placer, una refección momentánea mientras se llega al destino (Guerrero y Krausse, 2022).

Los comedores en las estaciones estaban reservados para las de mayor importancia, aunque también había restaurantes en Aguascalientes, Veracruz, Ciudad de México y Zacatecas, entre otras. (La campiña, 2020). Esta experiencia gastronómica, no solo implicaba la forma en cómo se comía sino también las formas de preparación de los platillos, los cuales fueron adaptados, dando como resultado una cultura gastronómica ferroviaria (La campiña, 2020) (Ver figuras 17 y 18).

Figura 17. Carro comedor del tren presidencial de Porfirio Díaz



Fuente: Fototeca INAH

Figura 18. Comedor en el tren de Puebla.



Fuente: la campiña, 2020

Pasajeros

En sus inicios el tren de pasajeros no era confortable, así lo señalan Baz y Gallo (1874): *los pasajeros aglomerados en un solo vagón descubierto, reciben de plano los rayos del sol, pudiendo en cambio de tanta molestia, admirar en panorama los paisajes que se le presentan en todo el camino* (P. 269). Pero, hacia finales del siglo XIX cuando el servicio de transporte en trenes se formalizó, las empresas ferroviarias ofrecían servicio de pasajeros con tarifas previamente aprobadas por las autoridades de transporte (Márquez, 2013), debido a que en 1899 se había expedido la primera Ley General de Ferrocarriles (Tres Museos s/f). Este medio de transporte inicialmente era utilizado por personas de todas las clases sociales (Ver figura 19).

Figura 19. Despedida de los viajeros



Fuente: Tres Museos s/f

A finales del siglo XIX y principios del XX las compañías pusieron a disposición del público una serie de servicios que incluyeron trenes ordinarios y de recreo o turísticos con coches de 1ª, 2ª, 3ª y pullman, compartiendo el espacio con el equipaje; comedor especial, dormitorios y observatorio (Márquez, 2013). Las rutas con servicio pulman introdujeron en los trenes, coches cama y coches comedor (Figuroa, 2013). Los coches de 1ª clase tenían 56 asientos que eran removibles, una estufa para leña, dos gabinetes de aseo y dos excusados; los coches de 2ª clase incluían 56 asientos con respaldos fijos y dos excusados, mientras que los de 3ª. clase, contaban con 80 asientos formados por bancos corridos a lo largo de los costados del coche y una banca central, además de 1 excusado (Márquez, 2013).

La seguridad a finales del siglo XIX no era promisorio, ya que los ferrocarriles estaban a expensas de desórdenes externos “Ningún tren de pasajeros sale de México o Veracruz sin ir bien escoltado por una compañía de soldados que lo proteja contra asaltos y robos (Pletcher, 1953). Si bien la seguridad en los caminos no estaba garantizada, con el ferrocarril, el país logró un gran avance en las comunicaciones y el desarrollo económico. De tal manera que, a lo largo de los años, viajar en tren se convirtió en un estilo de vida para los pasajeros, bien para trasladarse de un lugar a otro, o bien para disfrutar un viaje de placer (Ver figura 20).

Figura 20. Pasajeros esperando la salida del tren.
Estación de tren Buenavista. Años 60



Fuente: Archivo fotográfico el Universal, tomado de Villasana y Gómez (2018).

El tren de pasajeros era de gran importancia para las compañías ferroviarias pues buena parte de sus ganancias provenía de su traslado. En 1891, se transportaron sólo en la línea del Central Mexicano 742 993 pasajeros (Márquez, 2013) y en 1910, Ferrocarriles nacionales de México movió a 25 millones de pasajeros, más del 50 por ciento de lo reportado al inicio del conflicto armado (Gorostiza, 2021).

Para 1980, se transportaron 23.6 millones de pasajeros por ferrocarril y en 1990 la cifra se redujo a 17 millones. En 1999 se redujo considerablemente y sólo se movieron por tren 801 000 viajeros y en 2011, disminuyó a 191 000. La principal causa de la caída del transporte ferroviario de pasajeros fue la falta de rentabilidad, por lo que al privatizarse el sistema ferroviario, las nuevas empresas decidieron suspender el servicio (Márquez, 2013). Sin embargo, en 2008, entró en funcionamiento el tren suburbano Cuatitlán en la ciudad de México, según Medina (2013), se desplazaron a 41.7 millones de pasajeros en el año 2011.

Revolución mexicana y trenes hospital

Desde 1878 existió en México un servicio médico en los Ferrocarriles del Centro, consistente en un sistema de atención de urgencia con centros atendidos por médicos colocados en el recorrido en puntos estratégicos. El ferrocarril México Veracruz tenía dos divisiones y contaba con dos enfermerías, una en Apizaco y otra en Orizaba: cada médico contaba con una “caja de auxilio”, un vagón con una camilla móvil y una caja de amputación sólo para maniobras primarias, dejando las amputaciones o cirugías mayores para ejecutarlas en la estación de Buenavista en la ciudad de México (Rodríguez y Vázquez, 2009). Sin embargo, es durante la revolución mexicana que los trenes-hospital emergen como una figura icónica hasta llegar a ser un referente internacional.

En este orden de ideas es muy conocido el papel que jugaron los ferrocarriles durante la revolución mexicana tanto para un bando y como para el otro. El dominio de las vías férreas fue determinante desde el comienzo de la sublevación y el uso militar de los ferrocarriles se generalizó y adquirió importancia táctica y estratégica en la lucha armada (Ver figura 21).

Figura 21. El uso del tren durante la revolución mexicana



Fuente: Gorostiza, 2010

De tal manera que, los trenes revolucionarios no sólo servían para el transporte de tropas sino también como dormitorios y comedores de jefes y oficiales; cuarteles trincheras oficinas telegráficas; asimismo los trenes de la revolución eran hospitales (Gorostiza, 2021). Durante el periodo revolucionario los ferrocarriles de guerra abrían la brecha, atrás los trenes de mando y en tercer línea los trenes quirófano que ubicaban a las plataformas con las camillas y los quirófanos en el tercio distal del tren para rápidamente resolver los problemas operativos (Rodríguez y Vázquez, 2009).

Para llegar a sus objetivos los ejércitos hacían grandes recorridos “5,000 soldados cubrieron distancias de más de 2,000 kilómetros utilizando como único medio de transporte el ferrocarril” (Rodríguez y Vázquez, 2009). “La reunión se disolvió, y quedamos listos los que marcharíamos a Hermosillo en tren de pasajeros. Este viaje tenía algunos peligros, pues nosotros éramos identificados como partidarios del señor Madero” (Obregón, 1984). En este tiempo, los hospitales civiles y militares eran escasos, por lo que tornó fundamental el recurso de los trenes hospital.

Para 1915 contaban con tren quirófano los ejércitos de la División del Norte del General Francisco Villa (Ver figura 22). Lo mismo ocurría con el Ejército del Noreste del General Pablo González y el del ejército del Noroeste del General Álvaro Obregón. En todos los ejércitos el convoy estuvo constituido de varias secciones, iniciaba con un carro donde iban los enfermos de entidades médicas, luego los

infecto-contagiosos o sifilíticos, dichos carros eran vagones de almacenaje acondicionados con camillas paralelas a lo largo del vehículo, sujetas al techo y piso en tres líneas una sobre otra; tras este carro seguía uno de médicos que atendía a dichos pacientes no quirúrgicos, era un vagón de pasajeros acondicionados con camas individuales y sala de estudio. Seguía el carro quirófano que era una caja de almacenamiento, en cuyo lateral se encontraba una mesa de cirugía fija de mármol, en el tercio posterior la Central de Esterilización de Equipos; otro vagón con camas en lo que vendría siendo un “Área de recuperación” delante la sala (Vagón) de lesionados, un vagón de médicos (quirúrgicos) y en los vagones posteriores a el de quirófano, sala vagón de impedimenta y vendajes; al final existían plataformas que llevaban camillas, carros o vehículos guayn (Tipo Ford T con plataforma), donde se transportaba a los heridos del frente al tren hospital. El desplazamiento de trenes siempre iba en relación a los movimientos militares, y se dictaban puntos fijos para puestos de socorro u hospitales donde concluyeran su convalecencia los heridos intervenidos en estos ferrocarriles; un ejemplo fue el caso de la cirugía realizada al general Álvaro Obregón en la segunda batalla de Celaya (Rodríguez y Vázquez, 2009).

Figura 22. Tren personal del General Francisco Villa



Fuente: López (s/f).

Al terminar la Revolución Mexicana, la infraestructura ferroviaria quedó en mal estado, lo que llevó a su rehabilitación, comprando

nuevo equipo, corrigiendo trazos y construyendo vías para facilitar la integración nacional y comunicación entre los principales centros de producción y distribución del país (Brown, 2015). En 1912, con Francisco I. Madero en la presidencia se inició la construcción de la primera locomotora nacional. El diseño se tomó de los planos de la maquinas 37, 38, y 39 de la clase B-13 (0-6- 0) de la Baldwin Works Company. Pesaba casi los 65,000 kilos y su capacidad de arrastre alcanzaba 53 vagones (Brown, 2015). No obstante, la situación financiera de los ferrocarriles no era satisfactoria y a partir de 1913 ya presentaba fuerte déficit mismo que se incrementó para 1917 (Gorostiza, 2021). En 1908, se creó el organismo ferrocarriles nacionales de México mediante la fusión del ferrocarril central y el ferrocarril nacional. Después de la revolución mexicana fue necesario reconstruir los ferrocarriles que fueron destruidos durante la contienda armada (Gorostiza, 2021). Para 1937 el presidente Cárdenas, mediante decreto del 23 de junio, estableció una compañía pública: Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), propietaria de la totalidad del sistema de transporte ferroviario nacional (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, s/f) (Ver figura 23).

Figura 23. General Lázaro Cárdenas expropia el sistema ferroviario



Fuente: Carmona, 1937

Conclusiones

La actividad ferroviaria marcó un precedente en México, impulsó la modernización del país, el desarrollo económico y social. Asimismo,

representó un gran desafío para los gobiernos de la época que intentaron una y otra vez el otorgamiento de concesiones, algunas fallidas y otras exitosas. Los inversores mayormente extranjeros liderados por los norteamericanos contaban con los conocimientos técnicos para el desarrollo de los caminos de fierro, la fabricación de carros y locomotoras y en general, todo los componentes necesarios que harían del ferrocarril un medio de transporte efectivo tanto para el movimiento de mercancías como para el traslado de pasajeros.

Las diversas compañías generaron rutas, líneas y ramales donde el gobierno consideró prioritaria la presencia de este medio. La principal línea y que requirió 36 años para desplegarse, fue la de Veracruz-Ciudad de México con un ramal en Puebla, iniciada en 1837 e inaugurada en 1873. Esta era operada por Ferrocarril Mexicano. Posteriormente durante el periodo del porfiriato los trenes vivieron un tiempo de esplendor, se apoyó la incursión de compañías quienes ampliaron las vías férreas y crearon nuevas rutas con sus respectivas líneas, así, a finales del siglo XIX existían seis empresas ferroviarias y 10 líneas que abarcaban al menos 20 estados del país. Por lo tanto, se aprecia que el ferrocarril a no solo significó movilidad y comunicaciones, sino también un estilo de vida, desarrollo profesional especializado, gastronomía y arte. En el ámbito político los presidentes de la época tenían en los ferrocarriles sus mayores logros. El tren era símbolo de poder para los personajes de la política, por ejemplo, Porfirio Díaz y Francisco Villa poseían sus propios trenes. Durante la Revolución Mexicana el ferrocarril jugó un papel determinante, además del movimiento de ambos bandos, también fue utilizado como hospital rodante, conocido como trenes-hospitales. En la gastronomía, la vida ferrocarrilera produjo su propia cultura que era compartida con sus pasajeros, derivado de concursos que se llevaban a cabo anualmente por parte de la FNM.

Posterior a la Revolución Mexicana, en 1937, los Ferrocarriles Nacionales de México fueron nacionalizados por decreto; absorbiendo el sistema de transporte ferroviario nacional. Así, este capítulo deja ver la importancia histórica de los ferrocarriles en México, con la expectativa de una nueva época para el transporte de pasajeros, particularmente con la llegada del Tren Maya, un proyecto de gran valor para nuestro país.

Referencias bibliográficas

- Aguayo, F. (2003). Estampas Ferrocarrileras. Fotografía y grabado 1860-1890. México: Instituto Mora
- Aguirre Botello, M. (2004). Las cinco estaciones. Las estaciones del Ferrocarril de la Ciudad de México. Recuperado de <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/ESTACIONES%20FC/Estaciones.htm>
- Baz, G. y Gallo, E.L. (1874). Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial. México: Gallo y Compañía Editores. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.
- Biblioteca virtual Miguel de Cervantes. El Ferrocarril: periódico independiente y liberal. Recuperado de <https://www.cervantes-virtual.com/obra/el-ferrocarril-periodico-independiente-y-liberal-1132999/>
- Bonilla Galindo, M.I. (2019). 150 años de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla. Mirada ferroviaria. Centro Nacioanl para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. No. 36
- Catarina (s/f). Antecedentes históricos del Ferrocarril. Recuperado de https://www.google.com/search?rlz=1C1CHBF_es-MX877MX884&xsrf=ALiCzsZKimQeEeWMOL_ksUVJqFUK-vFOuwQ:1666046605842&q=L%C3%ADnea+del+tiempo+-del+ferrocarril+en+M%C3%A9xico&sa=X&ved=2ahUKewj4_qgq-j6AhUNmIQIHeTtDhsQ1QJ6BAg7EAE&biw=1242&bih=516&dpr=1.1
- Clapham, J.H. (1939). An economic history of modern britain. The early Railway Age. 1820-1850. Cambridge At The University Press. Recuperado de <http://pombo.free.fr/clapham39.pdf>
- Cuahutemoc, T. (mayo 23, 2017). Material promocional que comunicaba el ferrocarril México Veracruz. Recuperado de https://twitter.com/cuauhtemoc_1521/status/867105691684794368?lang=da
- Cumplido, I. (1837) Impresor. Primer camino de hierro de la República, desde El Puerto de Veracruz a la capital de México. Biblioteca nacional de México
- Editorial GEA (s/f). 180 Aniversario del Ferrocarril en México. Recuperado de <https://www.editorialgea.com.mx/180-aniversario-del-ferrocarril-en-mexico/>

- Fusión empresarial (diciembre 19, 2018). El corredor transísmico : proyecto añejo, sueño posible. Recuperado de <https://revista-fusionempresarial.mx/el-corredor-transismico-proyecto-anejo-sueno-posible/>
- Gorostiza, J. (2010). [Photographer]. El informador, ciudad de México. Recuperado de <https://www.informador.mx/Cultura/Los-trenes-de-la-Revolucion-20101128-0206.html>
- Gorostiza, F. (agosto 12, 2021). La historia de los ferrocarriles en México. Video conferencia magistral. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=8ODCBkWAj7o>
- Howes, W.R. (1970). Te development of the Mexican Railway System from its early beginnings down to 1911. The University of British Columbia. Recuperado de file:///C:/Users/Hp/Downloads/UBC_1970_A8%20H68_2.pdf
- Ibarra Deras, M. y Becerril Sánchez, T. (2019). El papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad de México del siglo XIX. Mirada Ferroviaria No. 36. Recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/el-papel-de-las-estaciones-del-ferrocarril-en-la-ciudad-de-mexico-del-siglo-xix-the-rol-of-train-terminals-on-the-city-expansion-of-xix>
- Krebs, M. (2007)- Historia del vagón comedor. Recuperado de <https://www.historiacocina.com/narraciones/trenes/trenes.htm>
- La campaña, 2020. Gastronomía ferroviaria, un viaje por los sabores del tren en México. Recuperado de <https://revistalacampina.mx/2020/12/03/gastronomia-ferroviaria-un-viaje-por-los-sabores-del-tren-en-mexico/>
- Lambarria-Gopar, G.G. (2017). Camino de hierro. El mexicano del sur en Oaxaca. USA: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Asociación Nacional de Docentes Universitarios, A.C.
- López, C. (s.f), [Photographer]. Memoria política de México, ciudad de México. Recuperado de http://memoriapoliticademexico.org/Biografias/Im/TrenpersonaldeVilla_2.jpg
- Márquez Martínez, T. (2013). Muy breve historia de los trenes de pasajeros. II Encuentro Internacional de Ferrocarriles. CONACULTA. Recuperado de http://dicyg.fi-c.unam.mx/~eventos/Sistemas/ferrocarriles/5M_Tren%20de%20Pasajeros.pdf
- Medina Ramírez, S. (2013). Comercio Exterior (63), No. 4 pp 7-13 Memoricamexico.gob.mx (s/f). Del Ferrocarril Imperial al Mexicano

- 1837-1873. Recuperado de https://memoricamexico.gob.mx/es/memorica/Del_ferrocarril_imperial_al_mexicano
- México en fotos (s/f). Estación terminal del ferrocarril. Recuperado de <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/veracruz/veracruz/estacion-terminal-del-ferrocarril-MX13229838190993>
- Mirada Ferroviaria, 2018. Ferronales t. 2 No. 8, agosto 1931, p. 7
- Mirada Ferroviaria, 2018. Revista Ferronales t. 2 No. 11, noviembre de 1931, p. 7
- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (s/f). Vamos a cocinar “Pan de fogonero”. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=6beRz_8tGLE&t=236s
- Newsweek (mayo 15, 2018). Puebla la ciudad de los trenes. Recuperado de <https://newsweekespanol.com/2018/05/puebla-ciudad-de-trenes/>
- Obregón, A. (1984). OCHO MIL KILÓMETROS EN CAMPAÑA fragmentos. México: Gobierno del Estado de Sonora. Recuperado de [https://redescubramossonora.mx/Libros_1979-1985/Obreg%C3%B3n,%20A.%20\(1984\).%20Ocho%20mil%20kil%C3%B3metros%20en%20campa%C3%B1a%20\(fragmentos\).pdf](https://redescubramossonora.mx/Libros_1979-1985/Obreg%C3%B3n,%20A.%20(1984).%20Ocho%20mil%20kil%C3%B3metros%20en%20campa%C3%B1a%20(fragmentos).pdf)
- Osorio Vargas, C. (s/f). ¿Qué tiene que ver el ferrocarril y la gastronomía? Recuperado de http://web.uaemex.mx/Culinaria/segundo_numero/articulo03.htm
- Pérez Porto, J. y Gardey, A. (2015) Definición de tren. Recuperado de <https://definicion.de/tren/>
- Pletcher, D.M. (1953). México, campo de inversiones norteamericanas: 1867-1880. *Historia Mexicana*, 2(4), pp. 564-574. Recuperado de <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/521/412>
- Rodríguez Paz, C.A., Vázquez Ortega, R. (2009). Los trenes hospital de la Revolución Mexicana (1912-1915). *Cirujano General* (31) No. 1 pp. 46-50 Recuperado de https://museodelferrocarril.org/Saludymedicina/pdf/TrenesSanitarios/Trenes_hospital_Revolucion_mexicana.pdf
- Rutas gastronómicas de México libro <https://www.miradaferroviaria.mx/resena-del-libro-%EF%BF%BCrutas-gastronomicas-de-mexico-%EF%BF%BCdel-periodista-%EF%BF%BCmariano-duenas-flores/>
- Sáenz Bárcenas, U.N. (2018). Historia del ferrocarril en San Juan del

- Río, Querétaro. Recuperado de https://www.sanjuandelrio.gob.mx/files/2018_2021/HISTORIA_DEL_FERROCARRIL.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (s/f). Llegó el tren. Recuperado de <https://elmirador.sct.gob.mx/pita-pita-y-caminando/llego-el-tren>
- The Passenger (junio 28, 2020). Gastronomía ferroviaria, recetas de la gastronomía ferroviaria. Recuperado de <https://thepassenger-mag.com/2020/06/28/gastronomiaferroviaria-recetas-de-la-gastronomia-ferroviaria/>
- Villasana, C. y Gómez, R. (septiembre 26, 2018). Cuando la gente viajaba en tren. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/mochilazo-en-el-tiempo/cuando-la-gente-viajaba-en-tren>

Composición y trabajo editorial:
Editorial Incunabula
www.incunabula.mx

Impresión digital:
Editorial Incunabula

Primera edición, limitada a 1002 tomos
en impresión digital.
noviembre, 2022

Composición y trabajo editorial:
Editorial Incunabula
www.incunabula.mx

Impresión digital:
Editorial Incunabula

Primera edición, limitada a 1002 tomos
en impresión digital.
noviembre, 2022