

Bernardo García Díaz\*

En diciembre de 1996 fue publicado, bajo los sellos del Sector Comunicaciones y Transportes y de los Ferrocarriles Nacionales de México/Ferrocarril Sureste, el libro *La terminal ferroviaria de Veracruz* del historiador veracruzano Bernardo García Díaz.

En primer término, hay que señalar que la edición de esta breve pero bella obra es producto de un proyecto más amplio de Ferrocarriles Nacionales de México -empresa que actualmente vive una trascendente etapa de reestructuración y privatización-, cuyo objetivo principal es rescatar, preservar y promover el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural ferrocarrilero del país. Pero también hay que decirlo, este libro es fruto de la ya larga experiencia de García Díaz dentro de la historia regional y gráfica veracruzana, y, sobre todo, de su profundo conocimiento y su desbordada pasión por el pasado y la cultura popular del puerto.

En segundo lugar, este ejemplar constituye una valiosa y útil historia

panorámica de una estación ferrocarrilera casi nonagenaria, que da cuenta, en un lenguaje claro, directo y sencillo, de la importancia que dicha terminal tuvo a nivel local, regional y nacional desde el punto de vista económico, político, arquitectónico, laboral, deportivo, turístico y festivo.

Y en tercer lugar, cabe destacar en este volumen la feliz combinación del texto con una serie, muy bien pensada y ordenada, de fotografías y planos —localizados en la fototeca de Pachuca del Instituto Nacional de Antropología e Historia, el Museo Nacional de los Ferrocarriles, el Archivo General del Estado de Veracruz, la misma estación ferroviaria del puerto y algunas colecciones particulares—, que no sólo “ilustran” el libro sino que evidentemente tienen una vida propia.

Ciertamente, como bien advierte el autor, Veracruz es la ciudad con más largo historial ferroviario del país, pero asimismo hay que reconocer que se trata de un historial muy poco conocido fuera, por supuesto, de un minúsculo círculo de especialistas y estudiosos del ferrocarril en México.

Revisemos pues, brevemente, algunos aspectos de dicho historial

\* García Díaz, Bernardo, *La terminal ferroviaria de Veracruz* Sector Comunicaciones y Transportes/Ferrocarriles Nacionales de México/Ferrocarril Sureste, México, 1996.

mencionados y analizados en la obra que nos ocupa. Uno de ellos tiene que ver con las cuatro líneas que a la postre confluyeron en una sola estación: el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interocéánico, el Ferrocarril del Pacífico o de Veracruz al Istmo y el Ferrocarril de Veracruz a Alvarado. La llegada al puerto de todos ellos, jugó un papel decisivo en la gradual transformación del paisaje urbano y la cotidianidad de Veracruz en el último tercio del siglo XIX. Además, convirtió a éste en el centro ferroviario más importante de la región y del oriente y sur del país, así como en "la estación terminal de uno de los cuatro sistemas principales que conformaban la red ferroviaria nacional".

Muy interesante resulta, en este sentido, el detallado relato del progreso de cada uno de los cuatro ferrocarriles mencionados, que incluye, por ejemplo, la exacta ubicación de las primeras estaciones e instalaciones, extramuros e intramuros de la ciudad, de cada uno de ellos.

Destaca, por sobre todos, el caso del Ferrocarril Mexicano, cuyas obras de ingeniería representaron una auténtica hazaña técnica de la época, por los muchos retos que le presentó la quebrada orografía mexicana a lo largo de todo su recorrido (como puede apreciarse en el plano desplegable que está entre las páginas 16 y 17 del libro). Además, el Mexicano

—nunca está por demás recordarlo— fue el primero en horadar, al principio por el sur y luego por el norte, la obsoleta muralla que desde el siglo XVIII rodeaba a Veracruz, dándole a éste una extraña y trasnochada apariencia semifeudal; el primero en construir, con el fin de facilitar la carga y descarga de mercancías de los barcos —que entonces sólo se hacía en las rústicas grúas de madera del antiguo muelle fiscal—, un fondeadero metálico —posteriormente conocido como "muelle inglés"— con una extensión de más de 200 metros y cuatro grúas hidráulicas capaces de levantar hasta dos toneladas de peso; y el primero, en fin, en construir intramuros de la ciudad una modesta pero elegante estación con techo, de tejas de barro, de dos aguas, correspondiente al llamado modelo "lateral", es decir, "su levantamiento se realizaba junto y al lado de los rieles".

De ahí que el Mexicano fuera visto por algunos escritores y la prensa de la época como el símbolo más acabado de la idea de "progreso", idea que en buena medida, como nos recuerda García Díaz, quedó cristalizada en las fotografías de C.B. Waite, Abel Briquet y Michaut, y en las pinturas y litografías de artistas de la talla de José María Velasco.

Por cierto, fue justamente —como señala el autor— esta "incoherencia entre la modernidad del nuevo medio de locomoción te-

restre, representado por las máquinas de vapor, y el atraso del embarcadero de Veracruz, que recibía las mercancías de los barcos por medio de lanchas de remo o de vela, mismas que las trasladaban hasta el muelle", lo que hizo impostergable la modernización del puerto. Ésta se llevó a cabo entre 1882 y 1902 e incluyó una serie de instalaciones exteriores (diques y rompeolas) e interiores (malecones, muelles, dragado de la bahía, canales de navegación con profundidad suficiente). Sale sobrando mencionar, desde luego, la conocida y definitiva intervención en estas obras portuarias de la poderosa compañía inglesa Pearson and Son, propiedad del más famoso empresario británico de la época: Weetman Dikison Pearson. Muy reveladores de esta etapa de transición de la ciudad y puerto de Veracruz, son los planos e imágenes que aparecen entre las páginas 20 y 45.

Ahora bien, la inauguración en 1902 de estas instalaciones portuarias—sin las cuales es impensable el ulterior desarrollo del puerto en el siglo XX, sobre todo a partir de la década de los cuarenta— y la construcción—por cuenta del gobierno federal—de los edificios de la aduana marítima, correos y telégrafos, y faros, "principal complejo arquitectónico de la obra material del antiguo régimen en la ciudad", hicieron patente la urgente e insoslayable necesidad de

edificar la terminal para las cuatro líneas ferroviarias que, en diferentes momentos habían, por fin, llegado a Veracruz, refrendando la secular vocación de éste como "puerta mayor de la casa mexicana".

Sin embargo, no fue sino hasta el 6 de abril de 1906, es decir, cuatro años después, cuando se firmó en la ciudad de México un contrato entre el Ejecutivo de la Unión y las líneas ferrocarrileras en cuestión, "relativo a la construcción y explotación de una estación terminal en Veracruz, y de los edificios, vías y accesorios apropiados para su uso en el puerto y en el tráfico de importación y exportación que tenía lugar en él". Todos los consorcios quedaban obligados a crear una empresa que se llamaría Compañía Terminal de Veracruz, S.A., cuyo objetivo principal sería "hacer expedito el tránsito ferrocarrilero y realizar el movimiento de carga y descarga y diversos servicios".

Según García Díaz, este contrato "tuvo el cometido principal de unir los caminos de hierro con los cambiantes y turbulentos senderos invisibles que sobre el mar trazaban los grandes buques, para preservar así la preeminencia de Veracruz como primer puerto nacional, y desde luego, obtener las ganancias adecuadas en el negocio de los transportes".

La Compañía Terminal de Veracruz -como puede verse en el

plano de la página 42- se estableció en unos terrenos situados al norte de la ciudad, originalmente propiedad del Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Interocéánico, la Compañía Pearson and Son, el gobierno federal y el municipio de Veracruz, que en conjunto alcanzaron la considerable cantidad de 620054.97 metros cuadrados.

Entre la totalidad de la infraestructura e instalaciones portuarias y ferroviarias de la Compañía Terminal (bodegas 11 y 12 sobre el muelle Porfirio Díaz —luego muelle número 4—, la Casa Redonda, el departamento de calderas y herramientas, el taller de máquinas, los almacenes de la aduana, los almacenes generales de depósito, la casa para la Compañía Nacional de Express, etcétera) tiene un lugar relevante la estación de pasajeros. Este edificio fue proyectado desde 1907 pero inaugurado hasta el 1º de julio de 1911 sin pena ni gloria, y sin la presencia de uno de sus más caros promotores: el general Porfirio Díaz, quien veinte días antes (11 de junio) había salido rumbo a Europa a bordo del vapor Ipiranga, obligado por el movimiento revolucionario encabezado por Francisco I. Madero.

Sobre la trascendencia arquitectónica e histórica de la estación de pasajeros, el autor comenta:

La estación de pasajeros del ferrocarril constituye sin duda uno de los edificios más relevantes de comienzos del siglo XX en Veracruz. Lo mismo por su diseño

arquitectónico que por su funcionalidad, también se le puede catalogar como uno de los principales monumentos, dentro del amplio y rico conjunto de las estaciones del sistema ferroviario nacional. Incluso en la historia de la arquitectura mexicana ocupa un lugar importante, ya que fue uno de los primeros edificios públicos en que se utilizó, con imaginación y buen gusto, el nuevo sistema de construcción de concreto armado. Por último, desde el punto de vista histórico tiene todas las cartas en regla (tanto por el cúmulo de acontecimientos de que fue escenario la Compañía Terminal, como por la trascendencia permanente que alcanzó en la vida cotidiana del puerto) para ser considerada como un monumento histórico esencial. (p. 49)

En cuanto a la descripción estilística y los usos del edificio, baste decir que éste es un "ejemplo de la arquitectura ecléctica del periodo, que asimila influencias semiclásicas y neobarrocas", y que han sido utilizados en sus dos plantas de acuerdo a las exigencias del momento: a principios de siglo, por ejemplo, la estación de pasajeros contaba con una sala de espera, una sección de envíos, oficinas para la intendencia y el superintendente, y ofrecía servicio de telégrafo, cantina, restaurante y hotel tanto a los mismos trabajadores ferrocarrileros como a los pasajeros que llegaban o salían.

Los primeros años de la estación fueron bastante difíciles, como puede verse en el penúltimo capítulo del libro denominado "La década de 1910". En 1914, como se sabe, la estación y sus instalaciones fueron

ocupadas por los soldados estadounidenses durante siete meses, debido sobre todo a su estratégica posición militar y geográfica. Posteriormente, la estación fue de nuevo invadida, pero ahora por un nutrido contingente de revolucionarios, propagandistas y agitadores provenientes del altiplano y del norte del país. "En efecto —comenta García Díaz— al lado de los ejércitos, viajaban las ideas animadoras del huracán revolucionario".

A partir de la tercera década, la suerte de la estación ferroviaria de Veracruz cambió radicalmente. Particularmente en las décadas de los treinta y cuarenta, la estación fue el lugar obligado de salida o llegada de importantes grupos de turistas de la región veracruzana y del centro del país, atraídos por los famosos balnearios porteños como Villa del Mar y el Club de Regatas, en las vacaciones de verano o Semana Santa, o por el rumboso Carnaval de Veracruz; de célebres viajeros como el escritor español Blasco Ibáñez, Alejandra Kollontai, primera embajadora rusa en México, el pintor mexicano Diego Rivera y el mismísimo General de Hombres Libres, Augusto Cesar Sandino; de personajes políticos (candidatos a puestos de elección popular, presidentes de la república, embajadores); de líderes sindicales; de clubes y sindicatos; de grupos estudiantiles; de equipos de fútbol y beisbol y de sus

fervientes seguidores; y hasta de los restos mortales de celebridades como el periodista antiporfirista Filomeno Mata y el poeta Amado Nervo. "En suma —comenta el autor—, éste era un edificio lleno de la vida y de los ruidos del mundo. Saturada de multitudes que salían o llegaban, que venían a despedir o a recibir a sus amigos o familiares, la terminal poseía un hálito vivificante y una energía permanente a lo largo de todo el año".

Por cierto, todo este bullicio e incesante movimiento al interior de la estación, fueron captados por la ya imprescindible lente de Joaquín Santa María, cuya titánica labor a lo largo de varias décadas cada vez nos asombra y deslumbra más. De hecho, todavía está pendiente el estudio y la valoración de su obra dentro de la historia de la fotografía en México.

Otra temática que toca la obra de pasada y que merece un estudio más amplio y puntual, es el que se refiere a los trabajadores ferrocarrileros, tanto por su importancia para la economía local como por el espíritu reivindicativo de su sindicato, así como por su destacada participación en el beisbol y el carnaval jarocho.

De su entusiasta participación en la máxima fiesta del puerto, dan fe de manera por demás elocuente las imágenes que aparecen en las páginas 74, 75, 88 y 90, en las que se aprecia la gracia y el buen humor pero también

la fuerza, la autonomía y la gran capacidad organizativa de los trabajadores del riel de la estación de Veracruz.

A pesar de que la Compañía Terminal amplió su radio de acción -sobre todo por la concesión que se le hizo del muelle número 6- y modernizó parcialmente sus instalaciones, diversos problemas económicos, todavía no muy bien estudiados y explicados, obligaron al gobierno de Adolfo López Mateos a disolver la empresa el 9 de febrero de 1962. De acuerdo a un decreto publicado en esa fecha, los bienes muebles y inmuebles de la Compañía Terminal serían divididos en dos zonas: la marítima y la ferroviaria. La primera sería administrada por la Secretaría de Marina y la segunda "se incorporaría al patrimonio del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México, que tomaría a su cargo el mejoramiento, así como la conservación, la administración y la explotación de los servicios que allí se desempeñaban".

Sin embargo, la terminal continuó teniendo una gran actividad tanto ferroviaria como marítima. Actualmente, tiene una gran importancia administrativa por ser la sede de la dirección del Ferrocarril Sureste.

En fin, si tomamos en cuenta la devastación que ha sufrido el patrimonio arquitectónico de Veracruz en la presente centuria, vale la pena reflexionar el comentario sobre el sino de la terminal ferroviaria con el que Bernardo García Díaz concluye el libro:

[...] hoy en día nuestra terminal es un edificio histórico vivo que, no obstante el cambio que vive el sistema ferroviario nacional, o quizás más bien a consecuencia de ellos, está llamado no sólo a conservar sus valores arquitectónicos originales, sino a revalorarlos y enaltecerlos una vez que se cumpla una buena, cuanto necesaria, labor de restauración y de libramiento de los elementos arquitectónicos y decorativos que no concuerden con las características del inmueble. Se vincularía así su origen, de principios del siglo XX, con su destino durante el nacimiento de un nuevo milenio. (p. 77)

*Horacio Guadarrama*