## Historia del ferrocarril en San Juan del Río, Querétaro

**Ubaldo Neftalí Sáenz Bárcenas**
**Cronista de San Juan del Río, Querétaro**

En 1825 se construyó en Inglaterra el primer ferrocarril que dio servicio público para el transporte de carga en el mundo. En septiembre de 1850, se inauguró el primer ferrocarril de servicio público en México con un tramo de 13,6 kilómetros entre el puerto de Veracruz y El Molino. Auspiciado desde los gobiernos de Ignacio Comonfort, pasando por los de Santa Anna, Maximiliano y Benito Juárez, correspondió al de Sebastián Lerdo de Tejada en 1873 la puesta en marcha del primer sistema ferroviario completo y funcional del país. Su construcción continuó hasta la Ciudad de México y comenzó a funcionar en ese año con 470,8 kilómetros.

El ferrocarril se consideró un invento que aseguraba la prosperidad del país, porque permitía la comunicación entre los centros urbanos con desarrollo comercial, y facilitaba el traslado de trabajadores y viajeros de las principales ciudades del interior hacia la capital del país y viceversa.

Tren de Ferrocarril Central mexicano entre 1884-1897

El golpe militar de Porfirio Díaz causó desconfianza en Europa para invertir en México, a pesar de las garantías ofrecidas. En cambio Estados Unidos aprovechó la oportunidad en un país que presentaba derechos de exportación más favorables; y el Ferrocarril Central Mexicano otorgó la concesión para construir la línea México-Paso del Norte a una empresa de aquel país; así llegó al estado de Querétaro el "camino de fierro".

Antes del año 1880 hubo algunos intentos de construir vías férreas en Querétaro por parte de empresarios locales, pero que fracasaron por falta de capital.

En mayo de ese año se concretó el proyecto de una compañía estadounidense que consistía en construir el primer ferrocarril entre la ciudad de México y la frontera con Estados Unidos comunicando, a corto plazo, al bajío con la capital del país; esta compañía se llamó Ferrocarril Central Mexicano también se le conoció con el apellido de su ejecutivo principal, Symon, quien recibió del presidente Porfirio Díaz un decreto de concesión en septiembre de 1880; los términos del decreto significaron ganancias jugosas para los empresarios del Central.

El ritmo de construcción del Ferrocarril Central Mexicano fue rápido, en promedio se tendió un kilómetro de vía diario; la primera etapa que iba de la Ciudad de México a San Antonio de Tula (Hidalgo), conocido simplemente desde entonces como Tula, un total de 93 kilómetros, se terminó el 15 de septiembre de 1881. Tres meses después, en diciembre de 1881, se finalizó la segunda etapa que tenía 98 kilómetros, e iba desde Tula hasta San Juan del Río en Querétaro. La tercera etapa cubría la distancia de 55 kilómetros, saliendo de San Juan del Río hasta la ciudad de Santiago de Querétaro y se completó el 16 de febrero de 1882. La ruta Ciudad de México a Santiago de Querétaro del Ferrocarril Central Mexicano, sumó un total de 246 kilómetros.

A inicios del año 1880, afanosamente unos quinientos trabajadores fueron tendiendo la vía del ferrocarril de Nopala (Hidalgo) hacia San Juan del Río donde entró de lleno por El Cazadero y posterior a Paso de Mata, horadando colinas y lomas hasta el cerro Pedregoso donde desciende en una gran curva llegando finalmente a la ciudad.

Trabajadores ferroviarios en San Juan del Río Ca. 1935

La tranquilidad adquirida en tantos años de vida de San Juan del Río no perturbaba la rutinaria vida de sus habitantes. La ciudad continuaba con su abundante comercio, con sus carreros y viandantes, con sus diligencias y arrieros, que seguían las viejas rutas de la rosa de los vientos.

Todo era prosperidad, la Calle Nacional, antigua Calle Real y hoy Avenida Juárez, era la vida del pueblo; a los lados de ella se encontraban los mejores mesones y las principales casas de comercio, aquellas que proporcionaban quehaceres a carreros y cargadores, además de un sinnúmero de fondas que daban refrigerio a todo el cúmulo de gente flotante. Pero, un buen día, comenzó a intranquilizar la llegada de los peones de vía y armamentos para la construcción del camino de fierro, y así fue, se trazó la vía del ferrocarril, que pasa aún por el norte de la ciudad.

Arriero en la antigua Calle Real, después Calle Nacional y hoy Avenida Juárez. Es el Camino Real de Tierra Adentro.

El 2 de diciembre de 1881 llegó a San Juan del Río la primera máquina del Ferrocarril Central Mexicano. Semanas antes hubo gran expectación entre los habitantes. Asombro, sorpresa, miedo e incredulidad causó al escuchar el silbato agudo de la máquina que se acercaba aquel viernes y que se asomó en el cerro Pedregoso. Lo mismo al ver y escuchar el estruendo del tren sobre los rieles que hacían temblar la tierra en su trayecto y hasta llegar a donde se construía la estación en terrenos del rancho La Guitarrilla

Máquina de vapor litografía. Finales del siglo XIX

Imaginemos los sentimientos de las personas que pudieron presenciar aquel gran acontecimiento. Las personas corriendo espantadas ante la presencia y tamaño del monstruo de acero que tronaba arrojando chispas mientras frenaba y despedía grandes nubes de vapor por sus lados. No habían visto más que carros y carretas de dos y cuatro ruedas a lo mucho.

**La estación**

Las estaciones del Ferrocarril Central Mexicano no tenían nada de lujoso, proveían a los pasajeros y al movimiento de carga de instalaciones a duras penas cómodas. Algunas estaciones estaban construidas con piedra y tabique, otras sólo con cimientos de obra y el resto de madera y lámina, como el caso de la de San Juan del Río. Incluían una bodega para equipaje, paquetería y carga, la oficina del telegrafista, un mostrador para la venta de boletos, una sala de espera pequeña pobremente amueblada y andenes protegidos eficientemente por el techo metálico liviano acanalado a dos aguas.

Antigua estación del ferrocarril de San Juan del Río, Querétaro. Ca. 1930

Restaurante en estación del ferrocarril

Muy pocas estaciones del ferrocarril contaron con restaurante, la de San Juan del Río contaba con él. La mayoría de las veces en su recorrido, justo a la hora de la comida, era cuando el tren hacía parada en San Juan del Río.

El tiempo que se ocupaba para el abastecimiento del mismo, así como el reacomodo del pasaje, equipajes y demás, permitía a los pasajeros, sobre todo a los que llevaban un viaje más largo, a bajar y alimentarse en el restaurante.

La mayoría de las antiguas estaciones que han sido rescatadas para su uso como museos sobre el tema, bibliotecas y en general como recintos para la educación, cultura y artes, son precisamente aquellas que fueron construidas de materiales duros en su construcción.

Por lo regular, a las estaciones que fueron construidas de materiales perecederos como la madera, no se les da una importancia como para la restauración, quizá es por ello que la estación de San Juan del Río no se ha visto beneficiada con ese rescate que, además, ha sido solicitado y tomado en cuenta por autoridades locales sin lograr la consecución y por lo tanto la realización. Sin embargo podemos disfrutar de su arquitectura e intentar imaginar cómo pudo haber sido en sus épocas el movimiento desarrollado en sus áreas.

Antigua estación del ferrocarril de San Juan del Río, Querétaro. 2015

**El puente de fierro**

Más delante de la estación del ferrocarril, con dirección a la ciudad de Santiago de Querétaro, en inmediaciones del barrio

El Carrizo y para lograr cruzar esta vía por sobre el río San Juan y así dar continuidad al trayecto, se inició la construcción de un gran puente de fierro.

El 26 de mayo de 1881, el prefecto político Jesús Domínguez, colocó la primera piedra en los cimientos de esta construcción, una caja de zinc conteniendo una moneda de las acuñadas en 1881, un calendario de la misma fecha, un número del periódico queretano "La Sombra de Arteaga", un Diario Oficial del Gobierno Federal y un número del "Monitor Republicano", entre otros periódicos y documentos.

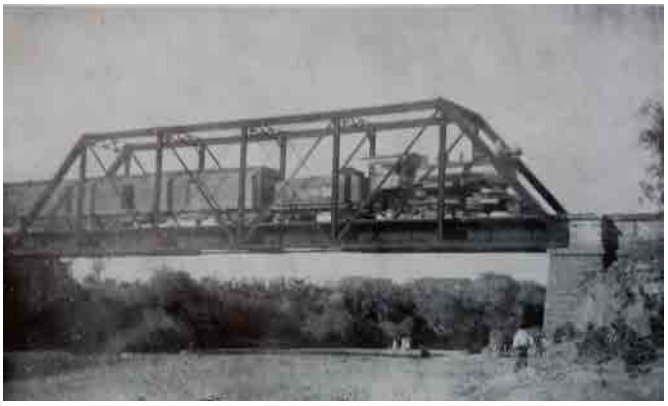
Primer puente de fierro en San Juan del Río, Querétaro. Ca. 1885

El puente de San Juan del Río estaba hecho de acero con la tecnología ideada por Albert Fink, un ingeniero alemán-estadounidense que construyó puentes enormes sobre los ríos Cumberland y Ohio. La aportación de Fink fue la utilización de unos tensores con los que se disminuía marcadamente el número de bases que soportaran al puente en los ríos o barrancas; para un puente mayor de 15 a 20 metros el sistema Fink no necesitaba ningún poste intermedio, bastaba con los apoyos de los extremos.

Este puente duró hasta 1915, año en que fue dinamitado por fuerzas revolucionarias. Francisco Villa solicitó urgentemente a Roque González Garza que las fuerzas de la capital del país cortaran las vías férreas que comunicaban a Álvaro Obregón con Veracruz. Los zapatistas intentaron hacerlo en Ometusco, pero, fueron rechazados por las fuerzas carrancistas el 23 de marzo de 1915. El día 24, Obregón partió hacia San Juan del Río. Sin embargo el puente de fierro situado delante de su estación había sido dinamitado por los villistas que habían sido derrotados en la ciudad de Querétaro y tuvo que emprender su reconstrucción emergente con materiales que dejó la explosión, para dar transito permanente al tren. Esos trabajos se realizaron de día y de noche, bajo la supervisión del jefe de reparaciones y puenteros J.P. Kaftanish. Posteriormente, se instaló otro de fierro, similar, aunque más sólido. En la segunda mitad del siglo XX fue sustituido este puente por el que da servicio hasta hoy y que es el tercero.

El puente del ferrocarril en San Juan del Río dinamitado. 1915

Primer puente de fierro. 1885



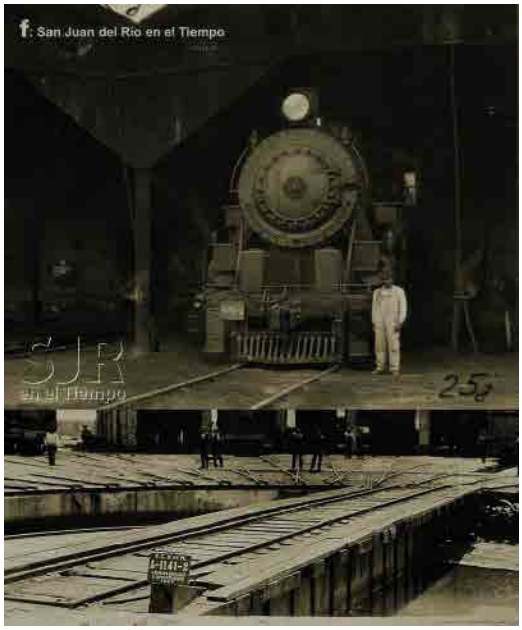
Segundo puente de fierro. Ca. 1920

Tercer puente de fierro (actual). 2017

## La Casa Redonda

"Casa Redonda" era la forma como se le llamaba a los talleres que el sistema de ferrocarriles tenía a lo largo de las rutas ferroviarias, de manera popular se les dio ese nombre debido a su forma semicircular. Estos talleres de mantenimiento en ruta se multiplicaron por toda la naciente red ferroviaria mexicana a finales del siglo XIX. Por aquellos años se disponía de locomotoras de vapor de 22 a 129 toneladas, la cuales no podían desarrollar velocidades mayores de 55 kilómetros por hora.

En San Juan del Río, la Casa Redonda se localizaba muy cerca de la estación del tren, en sus inmediaciones; esta relativa cercanía de las estaciones terminales con el servicio de Casa Redonda se comprende si tomamos en cuenta que para el año 1890, el Ferrocarril Central Mexicano cubría 1,971 kilómetros. Con el paso de los años y el desarrollo de nuevas tecnologías, como la llegada de las locomotoras diesel capaces de desarrollar velocidades más altas y por tanto de cubrir mayores distancias en los mismos tiempos, las casas redondas pudieron espaciarse más allá de los 500 kilómetros, entre una y otra.




Casa Redonda de San Juan del Río. Ca. 1908

La función de estas casas era proporcionar servicio de mantenimiento, inspección, aprovisionamiento, alojamiento y reparaciones menores a locomotoras. Las casas redondas constaban de tres elementos fundamentales: una mesa giratoria, edificios y patios anexos, que alojaba los servicios indispensables para su funcionamiento.

La mesa giratoria consiste en un mecanismo de tres puntos de apoyo, ubicada en un foso al centro radial de la casa redonda, que proporciona una fácil distribución de las locomotoras hacia las fosas de inspección. Contaba con un complejo sistema manual que hacía posible que un trabajador hiciera girar con su sola fuerza una locomotora asentada sobre un tramo de vía, cuyo peso total era de varias decenas de toneladas. Las locomotoras accedían a las fosas de la Casa Redonda por el semicírculo interior del edificio. La fosa de inspección debía tener cuando menos 30 metros de longitud para permitir revisar el piso de las locomotoras.

Un sistema circulatorio para el manejo de materiales. Cada fosa estaba provista de un sistema de gato que se movía sobre una vía transversal a las fosas para sacar por la vía lateral las ruedas por cambiar. Ninguno de los diversos trabajos de mantenimiento que se llevaban a cabo en las casas redondas debía exceder las ocho horas.

En tiempos del vapor las labores consistían en cambios de anillos, bujes, casquillos, pernos, crucetas, tirantes, muelles, una o dos unidades de recalentador, nivelación y ajuste del movimiento, ajuste de válvula de seguridad, reparación parcial de equipo de aire y tubos, lavado y carga de calderas y cambio de ruedas de la locomotora. Algunas de estas reparaciones variaron con el advenimiento de las máquinas diesel.

El personal que laboraba en Casa Redonda era un maestro mecánico -la autoridad máxima del lugar- y su ayudante, un mayordomo de la Casa Redonda, mecánicos, airistas, soldadores, cortadores, carpinteros y albañiles de locomotoras, electricistas, cobreros, limpiadores, ayudantes, auxiliares, proveedores, encendedores, llamadores y guarda herramientas.

La Casa Redonda de San Juan del Río, evidentemente le daba una mayor importancia a la ciudad y a la estación, se ubicaba en los patios aledaños a ella en lo que hoy es el barrio San Isidro. Las transformaciones en el trabajo del sistema ferroviario, provocaron que este edificio funcional por excelencia cayera en desuso, lo que derivó en su abandono y desaparición, las evidencias actuales son casi inexistentes.

**El tranvía**

Para facilidad de los viajeros se estableció el servicio de tranvías de tracción animal que hacía un trayecto desde el templo del Sacro Monte a la estación del ferrocarril. Un año después de la llegada del ferrocarril, el 12 de diciembre de 1882, fue inaugurada esta línea de tranvías urbanos que en esta ciudad se conocería como "el circuito". Podríamos pensar que los transportistas locales desaparecieron inmediato a la llegada del ferrocarril pero no fue así, durante muchos años siguieron su actividad normal, si acaso los arrieros disminuyeron el tamaño de sus recuas y los carruajes hicieron más cortos sus viajes, la vida para ellos continuó igual, surcando la ciudad de San Juan del Río por el viejo Camino Real de Tierra Adentro, que es su arteria principal hasta nuestros días, usando toda la infraestructura que los habitantes habían creado durante más de tres siglos y continuaron, incluso, brincando el río gracias al gran puente de piedra que hoy se conoce como el Puente de la Historia.

Tranvías jalados por mulas en la Avenida Juárez. Ca. 1925

En aquellos tiempos, oficialmente San Juan del Río ya tenía la categoría de ciudad, pero en la cotidianeidad seguía siendo un pequeño pueblo con una zona urbana igualmente exigua.

De la hoy calle Morelos hacia el norte solo eran milpas, sus últimas casas estaban en la antigua calle de Don Eusebio que hoy es la esquina de la calle Rayón con la 20 de Noviembre, que no tenía nombre en aquella época. No había acceso directo al centro de la ciudad porque todavía no existía lo que hoy es la calle Hidalgo norte, a partir de lo que era la Plazuela de San Juan Bautista y que hoy es la Plaza de los Fundadores.

Un año después algunos de los empresarios queretanos que habían perdido la concesión del ferrocarril, Antonio Gayón e Ignacio de la Peña, tuvieron como premio de consolación el poder explotar inicialmente los trenes urbanos en San Juan del Río y en la ciudad de Querétaro.

El sistema urbano de transporte en tranvías de mulitas, consistía en pequeños vagones para pasajeros y plataformas para carga que se desplazaban sobre una vía angosta, con rieles pequeños y delgados cargados a un lado de las calles por donde recorría, siempre respetando las banquetas. La concesión se otorgó con tracción "a sangre", es decir, con jalados por animales. Su funcionamiento estaba regido por un reglamento que implementó el gobierno que era muy específico, incluía las tarifas, cargas permitidas en volumen, número de pasajeros, etcétera, incluyendo lo relativo a presentación y modales de los conductores. Según el número de pasajeros o de carga se podían acoplar varios vagones o plataformas formando un pequeño tren.

La hoy calle 16 de Septiembre con las vías del tranvía tendidas sobre la arteria. Ca. 1925

La ruta que seguía el tranvía tomaba como punto de partida la estación para después dirigirse por la actual calle 5 de Mayo (que era la única calle que llegaba hasta ahí pues no existía la calle Hidalgo hacia el norte ni tampoco la calle Pablo Cabrera), atravesaba milpas y en algunos momentos se fue ensanchando nombrándosele "La Calzada" que finalmente se encontraba con la antigua Calle del Obraje, hoy calle Morelos, donde iniciaba la zona urbana.

Giraba a la derecha hasta llegar a la actual Plaza de los Fundadores (en ese entonces llamada Plazuela de San Juan Bautista) misma que rodeaba porque tenía una barda que fue del atrio de la hoy Parroquia de San Juan Bautista.

Al terminar ésta vuelta, doblaba a la izquierda frente a la antigua Calle de la Amargura (hoy Matamoros) para tomar lo que era la Calle del Curato (hoy 16 de Septiembre) hasta encontrarse con la actual Avenida Juárez, donde giraba a la izquierda para llegar a la Plazuela del Sacro Monte, hoy conocido como el Jardín de la Familia. Aquí terminaba una parte del recorrido que era desde la estación hasta el centro.

Luego daba vuelta para continuar por toda la Avenida Juárez desde el Sacro Monte y hasta el Puente de Piedra (Puente de la Historia). Del puente regresaba a la Plazuela del Sacromonte, donde retomaba el trayecto de regreso a la estación retomando el primer trayecto. El circuito podía hacer varias paradas si eran necesarias pero tenía de fijo hacer en ciertos sitios como paradas fijas: Plazuela del Sacro Monte, el Puente de Piedra y la estación.

Por las noches los tranvías se guardaban en una propiedad ubicada junto al antiguo Portal de Cardoso (hoy portal de La Covacha) que también funcionaba como taller y corrales de las mulas.

La concesión de los tranvías se dio a empresarios queretanos que habían perdido, a su vez, la concesión del ferrocarril en su tramo de San Juan del Río a Querétaro, los señores Antonio Gayón e Ignacio de la Peña, quienes tuvieron como premio de consolación el poder explotar inicialmente los trenes urbanos en San Juan del Río y los de la ciudad de Querétaro. En los últimos años, la concesión estuvo en manos de Severino Ayala, padre de Rafael Ayala Echávarri, quien fue además en dos ocasiones presidente municipal de San Juan del Río, dueño de la hacienda de Santa Rita y quien también tenía concesionado el servicio del restaurante de la estación.

Los tranvías funcionaros pues de 1882 a 1926, año en que llegaron los primeros vehículos automotores a San Juan del Río.

**Los vendedores**

Desde la época colonial los vendedores ambulantes ofrecían una gran variedad de productos. En la segunda mitad del siglo XIX, con el inicio de las operaciones de las diversas rutas ferroviarias que se fueron construyendo, y con su apertura al servicio de pasajeros, muchos de estos vendedores de las ciudades y poblaciones pequeñas trasladaron su punto de venta a las estaciones, lugares en los que podían ofrecer todos sus productos a los pasajeros que viajaban en el tren. La presencia de estos comerciantes se fue haciendo cada vez más evidente y necesaria, al grado de convertirse en parte de la vida de una estación. Además, estos personajes finalmente fueron considerados parte de la gente ferrocarrilera.

Vendedores en la estación del ferrocarril de San Juan del Río, Querétaro. Ca. 1930

En la línea ferroviaria principal conocida como Ferrocarril Central Mexicano, que iba de la Ciudad de México a Ciudad Juárez, había un sinnúmero de vendedores en diversas estaciones, una de ellas la de San Juan del Río.

En muchas de las estaciones se podía conseguir, sin moverse del asiento, un vaso de leche, una taza de café, un pocillo de chocolate, frutas o dulces, chalupas o taquitos, enchiladas, tamales y otros antojitos más, lo único que debía hacer el pasajero era asomarse por la ventanilla del vagón para que rápidamente estuvieran frente a él los vendedores.

Lo mismo vendían cuerdas, cestos, materiales de cuero, telares, entre otros, de los que se fabricaban en San Juan. Los viajeros por ferrocarril siempre llevaban en sus bolsillos monedas de baja denominación, porque los vendedores generalmente no tenían cambio, y mientras buscaban quien les cambiara el dinero el tren emprendía su marcha.

"La jarciería es cosa de mecates y reatas, las mejores reatas de lazar se hacían en San Isidro, todos se dedicaban a hacer pura reata de ixtle, en la estación siempre estaba lleno de reateros vendiendo reata de San Juan; era muy famosa, podía competir casi con las chavindas, nomás que la de Michoacán era un poco más fino el hilo, ixtle más delgado, aquí era un poquito más gruesa la fibra, por eso quedaban más rasposas, pero de resistencia eran tan buenas con las de Chavinda; San Isidro y el Espíritu Santo (barrios) se dedicaban a hacer reatas y mecates, ayates" contaban los sanjuanenses de antaño.

En el recuerdo quedaron los momentos de la venta en las estaciones, esos pocos minutos de tráfico y gritería, momentos de folclor, de fiesta, de tertulia, los cuales no volverán porque se fueron con el tren, pero que quedaron registrados en la memoria de todos aquellos pasajeros que viajaron en este medio de transporte, así como en los recuerdos de las tripulaciones de los trenes, de los jefes de estación, del telegrafista, de los cargadores, y de las propias vendedoras y vendedores.

**La modernización**

En el último tercio del siglo XX, el ferrocarril y en general todo lo que con ello conlleva, fue modernizado en México. Obras para adecuar las vías y rutas para el naciente tren rápido de pasajeros de doble vía y de sistema eléctrico, fueron construidas. En San Juan del Río un imponente puente fue levantado para cruzar el río San Juan. Este puente se inició en septiembre de 1969 y fue terminado en diciembre de 1971, tiene 270 metros de longitud y 70 de altura sobre el lecho del río, precisamente donde se encuentra la Presa San José o Constitución de 1857; tuvo un costo aproximado de doce millones de pesos en aquella época.

Puente del ferrocarril sobre el río San Juan construido en 1969. 1996

En esas mismas fechas la Secretaría de Obras Públicas federal terminó otra sorprendente obra de ingeniería, el túnel Palmillas de 464 metros de longitud.

Mientras que a finales del siglo XIX, tiempo en que llegó el primer ferrocarril a la ciudad de Querétaro, el tren tardaba nueve horas en hacer su recorrido de México a Querétaro, con la modernización de las vías y la construcción de importantes obras como este puente, paso a hacer un tiempo de dos horas y media. Con la introducción de esta doble vía hubo que modificar el trayecto del tren en su paso por San Juan del Río, es entonces que se construye una nueva estación del ferrocarril en la zona oriente de la ciudad, precisamente en el cerro Pedregoso, y se sacó al tren de la zona centro de la ciudad.

este nuevo trayecto, la vía circunda a la ciudad por su lado sur. La primera estación del ferrocarril entonces ya es nombrada como antigua o vieja y tanto ella como las vías de la antigua ruta sirven hoy día para dar servicio a los parques industriales por medio de "espuelas" que llegan de forma directa a varias fábricas.

Antigua estación del ferrocarril de San Juan del Río, Querétaro. 2016

Vías sobre el puente de fierro de San Juan del Río, Querétaro. 2016