



PITA, PITA Y CAMINANDO

LOS TALLERES FERROVIARIOS MÁS GRANDES DE LATINOAMÉRICA

El estado de Aguascalientes, uno de los estados más pequeños de la República mexicana, fue un lugar predominante para el sistema nacional ferroviario por su céntrica ubicación, su hermosa y funcional estación y, sobre todo, por sus impresionantes talleres que dieron servicio a todas las líneas ferroviarias del país*.

EL FERROCARRIL LLEGÓ A AGUASCALIENTES

En 1880 la compañía del Ferrocarril Central Mexicano inició la construcción de la ruta México-Paso del Norte. En julio de 1882 la vía llegaba hasta la ciudad de León; en septiembre de 1883 se terminó el tramo Lagos-Aguascalientes, y para diciembre el de Aguascalientes-Zacatecas.

El 24 de febrero de 1884 autoridades y pueblo de Aguascalientes estuvieron de fiesta. Ese día hacía su entrada a la ciudad, el primer tren de pasajeros del Ferrocarril Central Mexicano, rompiendo la tranquilidad y quietud provincianas para siempre. Ese día hubo fuegos artificiales, música, calles alumbradas y mucho jolgorio por todas partes, pues había que celebrar el magno acontecimiento.

La Junta de Gobierno declaró esa fecha como día de fiesta, el pueblo engalanó los trayectos que recorrían los tranvías,

desde la estación hasta la plaza; por la noche, todos los vecinos acudieron a la terminal para presenciar la llegada del Ferrocarril Central. El presidente de la Junta de Gobierno, el señor Don Ignacio Ortiz vestido de bombín, cuello duro, saco negro y pantalón de fantasía pronunció vibrante discurso que hizo estremecer sus descomunales bigotes.

Las damas con sombrero atado al cuello, falda larga, blusa ceñida con adornos plisados y busto generoso, charlaban y reían azoradas. Los caballeros pulcros, con niños asidos de la mano, fumaban puro o jugaban con la leontina del reloj el humo del tren. El vapor escapando a presión, las farolas de las locomotoras taladrando la noche eran un espectáculo fascinante que no habría de terminar. Los trabajadores y vecinos que se congregaron sintieron que, desde ese día, un nuevo y poderoso medio de vida se confiaba al esfuerzo de un estado que, aún hoy, puede considerarse como el hijo predilecto de México, por ser el más pequeño y estar situado en el corazón del país, en el corazón de la Patria.

LOS TALLERES GENERALES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE LOCOMOTORAS Y EQUIPO RODANTE

El 23 de septiembre de 1897 la empresa del Ferrocarril Central Mexicano convino con el gobierno del estado de

Aguascalientes, la instalación de sus Talleres Generales de Construcción y Reparación de Locomotoras y Equipo Rodante. Para ello se ocuparon los terrenos de la antigua Hacienda de Ojocaliente, sobre una superficie de 832,598 m², iniciándose su construcción en noviembre de 1898. Al año siguiente, se reportaba la construcción terminada de “una casa redonda para locomotoras nuevas”; en agosto de 1900 se inauguró el Departamento de Mecánica “el más grande e importante del Ferrocarril Central Mexicano” y un mes después el hospital y el patio general de maniobras.

Los talleres fueron terminados hasta junio de 1904, y tenían como empleados a 1,073 operadores. En los Talleres de Aguascalientes se pudieron reparar locomotoras y fabricar diversos materiales para el servicio de las líneas ferroviarias. Estos talleres llegaron a ser los más importantes de todo el país, convirtiéndose rápidamente en uno de los símbolos distintivos de la ciudad de Aguascalientes.

A un costado de los talleres, se edificaron casas construidas por norteamericanos para viviendas de sus ingenieros y técnicos; esta zona es conocida hoy en día como la Colonia Ferronales. Una vez terminadas las instalaciones de los Talleres Generales, Mr. Richway fue nombrado superintendente de los talleres, a él le siguió, Mr. J. B. Johnson y de ahí otros más que continuaron administrando los talleres ferrocarrileros.

UNA ESTACIÓN MODERNA

Entre 1910 y 1911 se construyó en la ciudad de Aguascalientes la estación del Ferrocarril Central Mexicano, obra del ingeniero italiano G. M. Bosso. Este edificio de dos aguas en teja roja de

estilo arquitectónico “colonial californiano”, daba cabida a andenes amplios, sala de espera, fonda, oficina para venta de boletos, correo, sala de control de tráfico, bodega, etc. En 1936 se amplió la explanada frente a la estación, y se construyó el jardín con bancas aportadas por los grupos y personas más representativos de la ciudad.

CULTURA OBRERA Y FERROCARRILERA

La llegada de la empresa rielera a Aguascalientes, no solo significó el arribo del transporte moderno, sino también de tecnología sofisticada a una población predominantemente agrícola con una pequeña industria textil, desligada en aquel momento del escenario de industrialización que prevalecía en el resto del país. También implicó la llegada de un gran contingente de obreros que transformaron la vida cotidiana de esta ciudad, dando origen a una forma de vida específica, que giraba en torno a los ferrocarriles y por lo tanto a una cultura obrera ferrocarrilera que, en determinados momentos, se elevó como prototipo del obrero hidrocálido y como símbolo de identidad cultural regional, sobre todo entre la década de 1950 y 1960.

El ferrocarril se convirtió en el símbolo por excelencia de la identidad cultural de todo el estado de Aguascalientes, la actividad obrera que se vivía en esta zona originó el desarrollo urbano en torno a los talleres, construyéndose entonces la Colonia Gremial Ferrocarrilera, la Colonia del Trabajo y el Barrio de la Purísima o Barrio de la Estación.

LA MAESTRANZA

En sus inicios, la compañía del Ferrocarril Central Mexicano se caracterizó por su alta producción. En sus talleres se hacían las reparaciones de todos los equipos, desde locomotoras hasta carros. El conjunto de la actividad de reparación en los talleres fue conocido como la Maestranza: herreros, hojalateros, paileros, carpinteros, soldadores, troqueros, mecánicos, electricistas y un sinfín de especialistas se dedicaban no solo a reparar maquinaria, sino también a enseñar a los trabajadores. Esta actividad fue muy importante entre el gremio ya que reforzaba los lazos de identidad al interior de este; el hecho de aprender un oficio dentro de los talleres hizo que algunos rieleros prestaran sus servicios fuera de su actividad ferrocarrilera.

LAS PRIMERAS LOCOMOTORAS MEXICANAS

Por muchos años los talleres de Aguascalientes representaron la vanguardia industrial en el país, sus procesos de producción y su avanzada maquinaria los ubicaban en la modernidad industrial. La edificación de una enorme Casa Redonda donde se reparaban las locomotoras y los demás departamentos de restauración de carros y coches de pasajeros fueron uno de los orgullos de las empleadas y los empleados del ferrocarril. Cabe señalar que la primera locomotora, construida en México, fue la número 40 realizada en los talleres ferroviarios de Aguascalientes en el año de 1913 con ello se demostró la capacidad del obrero mexicano en la construcción de locomotoras de vapor.

Es importante destacar que en estos talleres se contaba con todo lo necesario

para construir localmente un gran porcentaje de las locomotoras de vapor requeridas en el país, sin necesidad de importarlas de Estados Unidos o Europa (herramientas, fundición, mano de obra calificada, grúas, etcétera), pero por intereses de Estados Unidos y falta de visión de los funcionarios de Ferrocarriles Nacionales de México solamente construyeron una en Aguascalientes, y dos más en los talleres de Acámbaro en Guanajuato.

LA LOCOMOTORA DIÉSEL ELÉCTRICA LLEGÓ A MÉXICO

La modernización era constante y el paso a otros tiempos era inminente, así llegó la época de la locomotora diésel eléctrica. Las primeras locomotoras de diésel que llegaron a México en 1942 en calidad de muestra motivaron a que Ferrocarriles Nacionales de México intentara su adquisición, hecho que se logró hasta el 28 de septiembre de 1944. En junio de 1947 llegó a Aguascalientes una locomotora de este tipo marcando así el fin de la época del vapor. A nivel nacional, las locomotoras de vapor se desechaban para ser reemplazadas por las nuevas locomotoras diésel eléctricas.

El día 6 de septiembre de 1963 a las 12 horas fue despedida victoriosamente la locomotora de vapor 3046 última que se reparó en los Talleres de Aguascalientes en una ceremonia sencilla, pero solemne, donde se presenció el fin del "Imperio del Vapor". Era necesario una adaptación de producción y nuevamente los talleres ferroviarios de Aguascalientes fueron elegidos por el gobierno federal para que dieran un servicio adecuado a este nuevo tipo de locomotoras diésel. Para ello, se capacitaba a los obreros en el extranjero, y muy pronto el taller de Aguascalientes