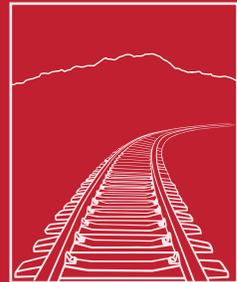


**Trayecto a la vivienda
ferrocarrilera en
Aguascalientes y Mexicali
durante la primera mitad
del siglo XX**

Rocío Ramírez Villalpando



TRAYECTO A LA VIVIENDA FERROCARRILERA EN AGUASCALIENTES Y MEXICALI DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Introducción

El ferrocarril fungió en México un papel trascendental, haciendo posible una comunicación más ágil entre distintas zonas del país. En el devenir de la vivienda en México, con el establecimiento de vías férreas a lo largo y ancho del territorio nacional se da paso a una de las causas del crecimiento de las ciudades, que en muchos casos emergieron o se expandieron a partir de una estación ferrocarrilera.

En el presente capítulo es posible visualizar un primer acercamiento a etapas clave que contextualizaron el surgimiento de la vivienda ferrocarrilera, enfocando el análisis en dos ciudades en las que la dinámica de este gremio de trabajadores de la industria mexicana puede definirse como un parteaguas de su historia: Aguascalientes y Mexicali. En un primer momento se esboza el surgimiento del ferrocarril como un medio de comunicación importante para México. En esta fase se establecen las conexiones entre las zonas de estudio, lo que explica la llegada de trabajadores ferrocarrileros en dos periodos diferentes a estas regiones del país.

El movimiento obrero y la lucha de los trabajadores por el derecho a la vivienda —entre otras necesidades— por el derecho a la vivienda, se aborda en un segundo momento. En las entidades en comento, la demanda a gobiernos y empresas era la misma; sin embargo, la solución ofertada por los empresarios e instituciones tenía sus peculiaridades, sobresaliendo una respuesta orientada a solventar de forma más puntual a la élite laboral ferroviaria, ésta se plasma en un tercer y último espacio que aborda de manera general la oferta de vivienda tanto en Aguascalientes como en Mexicali, así como la gestación de un hábitat destinado a trabajadores de un mismo gremio, ubicados en dos contextos geográficos distantes, con condiciones y proyectos diferentes. El presente texto concluye con dos ejemplos: el fraccionamiento Ferronales en la ciudad de Aguascalientes y el fraccionamiento Ferrocarril en la ciudad de Mexicali.

Resulta importante dejar sentado el cómo una dinámica de atención a demandas posrevolucionarias —la vivienda, junto con la salud y la educación— se colmó de réplicas en diversas organizaciones gremiales y posteriormente de trabajadores; sin embargo, pese a que existiera un plan para solventar esas carencias a nivel nacional, las respuestas se dieron en diferentes tiempos, hilvanadas en circunstancias particulares y con reflejos que en la actualidad saturan con elementos *sui generis* las zonas de este estudio.

Los espacios para el hábitat han sido estudiados como una unidad de análisis versátil, ya sea como objeto individual, por la transformación de las áreas que los conforma, o como conjuntos en los que incluso se contempla su contexto urbano. En ambos, se generan zonas y grupos sociales que con el paso del tiempo construyen en el ámbito de lo intangible un arraigo y, con

éste, su consecuente patrimonialización, en la que se refleja la identidad de sus pobladores. La vivienda ferrocarrilera evidencia que su salvaguarda se ha dado en la mayoría de los casos sin la protección gubernamental o institucional, y pese a ese olvido, su aporte en la historiografía de la arquitectura es un anclaje social y cultural que resulta indispensable visibilizar.

Esta primera incursión en la vivienda ferrocarrilera desde una perspectiva comparativa permite ver coincidencias y divergencias que clarifican el avance de la vivienda como derecho, aludiendo particularmente a una infraestructura que en esta ocasión no busca centrarse en el tren como sistema de comunicación, sí en cambio, tiene como objetivo una incursión inicial que permite visibilizar dos proyectos habitacionales a través de una consulta bibliográfica y de archivo, obteniendo un panorama en el que se observa el desarrollo urbano y avances tecnológicos que se implantaron al finalizar el siglo xix y sobre todo en la primera mitad del xx, sistemas constructivos habitacionales, así como los planteamientos arquitectónicos formales de ambas regiones que enriquecieron su entorno.

Contexto histórico del ferrocarril en México

En México la necesidad de la vía férrea como medio de comunicación y transporte se hizo evidente desde la segunda mitad del siglo xix, cuando según lo

expuesto por Teresa Márquez¹ fueron construidos los primeros kilómetros en Veracruz, mismos que incrementaron su longitud paulatinamente, pese a las vicisitudes que el país atravesaba.² En medio del contexto político y social endeble de México, resultaba evidente que quienes ejecutaban el proyecto ferroviario mexicano se vieron envueltos en fracasos como el de

[...] la concesión del ferrocarril México-Veracruz [que] sufrió varias modificaciones, fue cancelada en distintas ocasiones y finalmente quedó en manos de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, que concluyó la obra en 1873 con capital y tecnología extranjeros. Esta línea ferroviaria fue la primera que se puso en marcha en el país.³

-
1. Teresa Márquez, "Los archivos de los ferrocarriles nacionales de México" *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 23 (2005): 119-130.
 2. Rosa Isabel Gaytán Guzmán, "Las relaciones internacionales de México en el siglo XIX: De la independencia formal a la actualización de la dependencia" *Revista De Relaciones Internacionales*, 115 (2013): 58-59. Hace hincapié en dos perspectivas presentes en México durante el siglo XIX: la conformación del Estado nación y la vinculación entre los niveles interno e internacional. Menciona la importancia del económico, y la presión sobre este proceso con respecto a lo que a nivel internacional sucedía. La autora menciona que, fue necesario revisar el modelo de desarrollo en el que México transita a partir de la independencia formal que fue declarada en 1821 hasta la renegociación de la dependencia en la inmediata revolución.
 3. Luz Carregha, establece que 1837, el presidente de la república mexicana Anastasio Bustamante, dio las autorizaciones correspondientes a un empresario veracruzano para la construcción de la primera vía férrea en el país, esta se inauguraría el 16 de septiembre de 1850 Cfr. Luz Carregha Lamadrid, "El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro del País" comunicación presentada en el *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 7 - 9 de febrero de 2001.

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

Los últimos años de ese siglo y los inicios del xx se convirtieron en parteaguas para la dinámica ferrocarrilera, pues se concretó la construcción de importantes tendidos de vías férreas, que estaban definidas por la inversión de empresarios nacionales y extranjeros, es decir, dependían de empresas diferentes; entre éstas, destacaron el Ferrocarril Central Mexicano, el Ferrocarril Nacional de México, así como el Ferrocarril Sud-Pacífico de México, todas abonaban a un mismo fin, establecer tramos de comunicación para este medio de transporte por diferentes regiones, lo que permitió en gran medida la evolución del país en múltiples rubros (figura 1).

El Ferrocarril Central Mexicano fue la primera gran vía a la frontera, se terminó en 1884, [...] permitió el tráfico desde la Ciudad de México hasta Chicago. La empresa construyó además la ruta Aguascalientes-San Luis Potosí-Tampico que le daba salida al mar e intentó conectar al Pacífico por San Blas, obra que no concluyó [...] El Ferrocarril Nacional Mexicano resultó la ruta más corta hacia Estados Unidos, [...] Esta empresa adquirió la mayoría de las acciones del Ferrocarril Internacional, con lo que cerró paso del Central hacia el este de Estados Unidos.⁴

Al inicio de la Revolución Mexicana, la red de vías férreas construidas llegaba a 19,528 kilómetros, comenzando una tarea que se llevaría a cabo a través de varias décadas. Se tenía el objetivo y necesidad de terminar de integrar algunas zonas alejadas con el centro del país a través de este medio de transporte, la meta era el ampliar las vías de comunicación que permitirían

4. Ana García de Fuentes, "La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio" *Investigaciones geográficas*, 17 (1987): 146-147.

el intercambio de mercancías y, como lo comenta Ana García,⁵ contribuir de este modo al desarrollo de una economía capitalista que buscó proyectarse internacionalmente desde la época porfiriana.

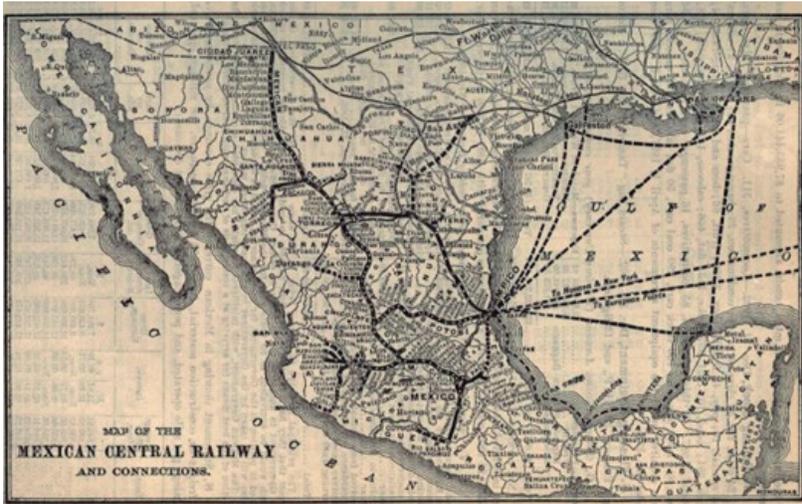


Figura 1. Ferrocarril Central Mexicano y conexiones. Inicios del siglo xx.

Fuente: Poor's manual of the railroads of the United States, p. 841.

5. Ana García de Fuentes, "La construcción de la red férrea mexicana..."

Enfocando el análisis en las ciudades de estudio, en lo que respecta al centro del país, en el estado de Aguascalientes la minería conformaba una de las principales actividades económicas —la más preponderante era la agricultura—; la llegada de la familia Guggenheim⁶ a finales del siglo xix dio paso a que, debido a los intereses y desarrollo de su empresa, “[...] construyeran vías férreas entre sus minas y las líneas troncales del Ferrocarril Central Mexicano [...]”.⁷ Sin embargo, aunque esto evidenciaba desarrollo, se daba en un marco de explotación obrera que continuó por décadas.

La presencia de la empresa Ferrocarril Central Mexicano en territorio aguascalentense se consolidaba en los primeros años del siglo xx con el establecimiento de un taller, que resultó en un parteaguas fundamental para la entidad en lo concerniente a su desarrollo, y crucial para el funcionamiento adecuado, la construcción y reparación tanto de las vías como de los carros que daban servicio a toda la República Mexicana. A decir de Barba Rodríguez,⁸ la presencia de los talleres del ferrocarril incluso reconfiguró la

-
6. La familia Guggenheim llegó a México, específicamente a Aguascalientes con una concesión otorgada por el gobierno mexicano que les permitía operar varias plantas de fundición, construyendo en la entidad la Gran Fundición Central Mexicana, ubicada al norte de la ciudad. Para más información consultar a Jesús Gómez Serrano y Francisco Javier Delgado, *Aguascalientes. Historia Breve* (Colegio de México / Fondo de Cultura Económica, 2010), 157-160.
 7. Jesús Gómez Serrano y Francisco Javier Delgado, *Aguascalientes. Historia Breve*, (Colegio de México y Fondo de Cultura Económica, 2010), 158.
 8. Marlene Barba Rodríguez, *Los Talleres del Ferrocarril en Aguascalientes. Historia, Arquitectura y Memoria obrera* (Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2022), 33.

traza urbana de la ciudad, y para la segunda década ya existía una calle que los conectaba de forma directa con la Plaza de Armas, lo que contribuyó significativamente para hacer icónica la zona ferrocarrilera.

El contexto del ferrocarril era diferente en la frontera norte de México, específicamente en Mexicali, Baja California, en donde la historia comienza en 1902,⁹ con la idea de facilitar el transporte de carga y pasajeros a la frontera norte. El ferrocarril en esta área geográfica colindante con Estados Unidos tenía como objetivo, a decir de Kitcher,¹⁰ el atender puntos de demanda para los habitantes del territorio estadounidense —dentro de éstos, el Valle Imperial, Brawley, Herber y Calexico— por su estratégica ubicación en la que el río Colorado es crucial,¹¹ dando lugar a que en 1904 se pactara con el Gobierno mexicano que el Ferrocarril Inter-California cruzara la frontera mexicana hacia Mexicali.

Se comenzó a dar servicio parcial en diciembre de 1907 —porque la construcción tardó más tiempo de lo previsto—; sin embargo, fue hasta el

-
9. La fecha hace alusión al desarrollo ferrocarrilero, sin embargo, es necesario puntualizar que la ciudad de Mexicali tiene como fecha fundacional oficial el 14 de marzo de 1903.
 10. John A. Kirchner, *Baja California Railways* (Golden West Books, 1943), 64.
 11. El río Colorado resulta trascendental en el contexto del surgimiento de la ciudad de Mexicali. El análisis recurrente sobre el tema estriba en comprender y visibilizar un discurso nacionalista e identitario. Samaniego plantea la "...necesidad de modificar la visión historiográfica centrada en la tierra, a una que emprenda el camino a entender la relación tierra/agua..." para más información consultar Marco Antonio Samaniego López, "El control del río Colorado como factor histórico: La necesidad de estudiar la relación tierra/agua" *Frontera norte*, 20, 40 (2008): 49-78.

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

mes de agosto de 1909 cuando los trenes realizaron el trayecto de Calexico a Yuma, pasando por territorio mexicano.¹² De esta manera, el ferrocarril Inter-California —con máquina de vapor— permitía recorrer varios poblados de Baja California, fungiendo como vía de comunicación en el Valle, haciendo posible, además, una conexión a través del ferrocarril Pacífico con el centro del país. Es importante mencionar que en el corto trayecto que recorría por México, se construyeron varias estaciones y con el tiempo, poblados alrededor de éstas.

La nación mexicana durante el siglo xx se desarrolló de forma vertiginosa en todos los aspectos. Las vías de comunicación no fueron la excepción, desde la presidencia de Porfirio Díaz se comenzó el trazado de vías férreas que comunicaban el centro del país con el sur. El norte de la república, específicamente la península de Baja California se había mantenido alejado del resto, en gran medida debido a sus condiciones climáticas y territoriales, que limitaron durante un amplio periodo el acceso a esta región, en la que desiertos y ríos convergen creando páramos que, más que territorios, han conformado su cultura.

En los primeros años del siglo xx las dos principales empresas, el Ferrocarril Central y el Nacional se fusionan, y con la finalidad de evitar el dominio del capital extranjero, el Estado mexicano entra como accionista mayoritario. A nivel nacional la ampliación de las vías de comunicación era una necesidad imperante desde antes del estallido revolucionario, de ahí la visión

12. John A. Kirchner, *Baja California Railways...*, 72.

de los Ferrocarriles Constitucionalistas,¹³ en la segunda década del siglo xx, quienes ponían su atención en la región de Baja California, teniendo en claro que sin un avanzado progreso de las vías férreas que darían continuidad a un plan de desarrollo a nivel nacional, éste resultaba complejo sobre todo en el norte del país.

El evidente retraso en este rubro comenzó a ser atendido bajo la Presidencia de Venustiano Carranza por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas,¹⁴ quien entendía que el trayecto ferrocarrilero que ligaba “[...] la ciudad fronteriza de Nogales con el centro de la República hacía más patente el aislamiento de la región desértica; pareciera como si esa línea ferrocarrilera marcara una [coordenada] divisoria entre esa región y el territorio nacional [...]”. Se tenía claro que el desarrollo agrícola había sido el objetivo en esa región por la facilidad de aprovechamiento del agua, gracias a la cercanía del río Colorado con el Valle de Mexicali; sin embargo, había quedado fuera del radar de impulso económico y cultural la riqueza presente en las minas y los mares, por lo cual el tren se convertía en una industria que debía ser reactivada con la finalidad de potenciar otras fuentes de desarrollo nacional.

-
13. Venustiano Carranza quien llega a la presidencia de México en 1914, y en su carácter de jefe de Estado, incautó la compañía de Ferrocarriles Nacionales de México (vías férreas, equipo rodante, estaciones, terminales, dependencias anexas), cediendo todo a los Ferrocarriles Constitucionalistas Alberto J. Pani fue nombrado director general y el ferrocarrilero Felipe Pescador superintendente general. Para más información consultar Teresa Márquez, “*Los archivos de los ferrocarriles...*”: 119-130.
 14. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ferrocarril Sonora-Baja California. Dirección General de Construcción de ferrocarriles* (Talleres gráficos de la nación, 1950), 27.

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

Por lo anterior, resultaba necesario unir la vía férrea Sud-Pacífico con Baja California, para ello era indispensable vencer al desierto que había existido como barrera natural para la conexión de estas zonas geográficas. El primer esfuerzo por conectar el territorio se generó en la tercera década del siglo pasado, con la proyección de una vía en el sitio denominado Pascualitos, el objetivo inicial del entonces gobernador José I. Lugo, era permitir adentrarse en Baja California y llegar al puerto de San Felipe, “[...] limitándose a unir el litoral del Golfo de Cortés con las líneas de comunicación norteamericanas”.¹⁵

La estrategia de comunicación mediante las vías férreas en el país se continuó con un nuevo esquema político durante la presidencia del general Lázaro Cárdenas, el plan sexenal contempló el trazo del ferrocarril en el estado de Sonora, con ello se pretendía integrar este territorio al resto del país, haciéndolo tangible con la encomienda puntual de construir el ferrocarril Mexicali-Puerto Peñasco, así como un punto de entronque con el ferrocarril Sud-Pacífico (figura 2). El trabajo comenzó en 1936 bajo la dirección del ingeniero Carlos Franco, quien enfrentó el riesgo que implicaba este proyecto al atravesar el desierto, concluyendo una de las etapas en 1940.

15. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ferrocarril Sonora-Baja California...*, 42.

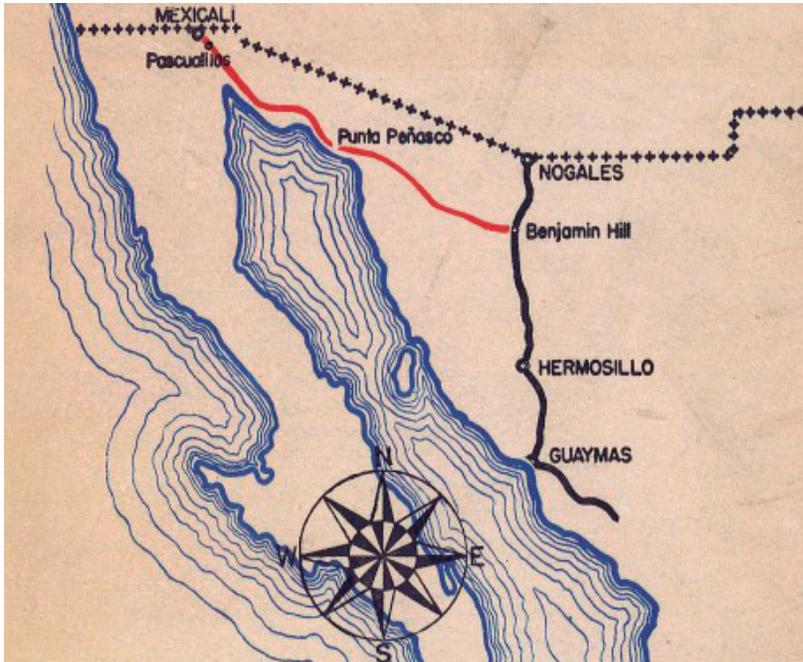


Figura 2. Recorrido del ferrocarril Sonora-Baja California. Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Ferrocarril Sonora – Baja California* (1950), p.1.

Resulta fundamental señalar que mientras el norte del país vivía un momento clave para su desarrollo en lo referente a las vías de comunicación

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

—ferrocarril—, la Presidencia de la República firmaba en 1937 la expropiación de los ferrocarriles, misma que fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 24 de junio de ese mismo año, en la que se propuso entre otras cosas el

[...] crear un organismo de Estado que tenga a su cargo el manejo del sistema ferroviario perteneciente en la actualidad a los Ferrocarriles Nacionales de México, así como a las líneas construidas o en construcción que actualmente son propiedad de empresas semioficiales, debiendo tener el organismo que se cree el carácter de dependencia directa del Ejecutivo Federal, regido por normas de Derecho Público, aunque con la autonomía patrimonial indispensable para su funcionamiento. Estima el Ejecutivo de la Unión que el procedimiento indicado permitirá imprimir a nuestro sistema ferroviario fundamental una franca orientación de servicio público.¹⁶

Esta expropiación restaba de manera absoluta el control a las empresas extranjeras, y cambiaba de fondo una estructura capitalista que el gobierno de Cárdenas del Río no compartía, pues se alejaba del interés de su política de Estado, que tenía como enfoque principal el beneficio social. El objetivo además de comunicar las regiones aisladas del país con este medio de transporte y carga, era que la red férrea prestase el mejor servicio posible. A mediados de 1938 el presidente de la República otorgó la administración a los trabajadores, quienes ya tenían cierta organización gremial y contaban con la "Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles".¹⁷

16. Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo CII, 28 (24 de junio de 1937), 2.

17. Begoña Hernández y Lazo, "La administración obrera del gremio ferrocarrilero" en *Lázaro Cárdenas: modelo y legado*, sin editor (Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009), 193-216.

Los trabajos que abonaban al desarrollo de las vías continuaron durante el gobierno del general Ávila Camacho; sin embargo, no con el mismo ritmo, pues las condiciones políticas internacionales, específicamente la Segunda Guerra Mundial, complicaron el arribo de maquinaria y materiales. El gobierno del licenciado Miguel Alemán buscaba desarrollar las vías de comunicación de forma más ágil, con la finalidad de impactar positivamente el país, por lo que se trabajaría para concluir rápidamente con esa tarea, para ello se movilizaron cientos de trabajadores del centro hacia el norte del país, el objetivo principal era agilizar el avance, que culminaría con éxito en diciembre de 1947.

La vivienda como demanda del trabajador ferrocarrilero

La conformación de quienes se encargarían de la construcción del proyecto ferrocarrilero en México traía consigo la falta de personal calificado para ejecutarlo, por ello los principales puestos eran asumidos por extranjeros, los mexicanos en cambio ocupaban cualquier puesto que no requiriera formación académica. Esta dinámica en lo referente al personal, sumada a los problemas que traía el importar la mayor parte del material utilizado para la construcción de vías, provocó que en la tercera década del siglo pasado se diera entre los ferrocarrileros la militarización de todas las decisiones opera-

tivas y el consecuente descontento del gremio, que padecían la corrupción en la asignación de las plazas a militares sin formación técnica.¹⁸

Las primeras organizaciones de trabajadores carecían de formalidad, siendo hasta 1926 que comenzó de manera paulatina el funcionamiento del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, haciéndose tangible en 1933. En poco tiempo se convirtieron en una de las principales fuerzas obreras del país. Sin embargo, dentro de estos trabajadores existían diferencias de salarios y condiciones a nivel general, categorías, así como organizaciones internas, por lo que comúnmente se suscitaban diversas luchas “intergremiales” que se vieron reflejadas en años posteriores.

La situación de los ferrocarrileros —trabajadores— cambió sustancialmente con la conformación de sindicatos que buscaron salvaguardar sus derechos, mientras que en Aguascalientes esto se oficializó con la inauguración de la sede del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en 1941; en la misma época, en la ciudad de Mexicali se construyó el tramo de vía denominado ferrocarril Sonora-Baja California, inaugurado en 1948; éste, que cimentado con mejores condiciones laborales a nivel nacional logró hacer tangible a mediados del pasado siglo xx un aporte tanto en lo referente a la comunicación local con el resto del país —en ese contexto que se visibilizaba el beneficio económico a través de la circulación de mercancías de diversas regiones—, así como en lo que respecta a la migración

18. Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica 1850-1950* (El centauro, 2012).

de connacionales a esta ciudad fronteriza, incrementando notoriamente la población en el territorio.¹⁹

La lucha del establecimiento de este gremio de obreros y trabajadores ferrocarrileros en las ciudades en comento —Aguascalientes y Mexicali— devino, como se ha externado, en la necesidad y exigencia de vivienda; sin embargo, ésta se determinó principalmente por las circunstancias políticas y económicas del país, con ejemplos de vivienda obrera adaptada en vagones, e incluso aquellas que fueron edificadas en terrenos rurales o periféricos que se destinaban a los trabajadores que no tenían altos mandos, en su mayoría efímeras. Este texto, como primer acercamiento, puntualiza en la respuesta habitacional sesgada tanto del Gobierno como de empresarios, enfocada en dotar de vivienda a la élite ferrocarrilera, a la que buscó otorgarle un hábitat digno y salubre como resultado de un proyecto arquitectónico que dio seguimiento con sus peculiaridades, al plan macro que se gestó a nivel nacional.

Las viviendas ferrocarrileras antes mencionadas se han convertido con el paso del tiempo en edificaciones patrimoniales, más que por un reconocimiento de características institucionales, porque la sociedad a la que les son propias les ha asignado un valor histórico y cultural. Estas construcciones reflejan riquezas tangibles —otorgadas por su arquitectura— e intangibles —determinadas por quienes las habitaron y la población a la que les da identidad— puesto que, pese a ser edificadas para una clase trabajadora privile-

19. Rubén Castro, "El Ferrocarril de Mexicali" *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali, A.C.*, 2, 5 (2009):23.

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

giada, son poseedoras de la evocación de una época que permite configurar el contexto histórico de la ciudad que hoy se vive.

Los trazos de la vivienda ferrocarrilera: Aguascalientes y Mexicali

Las primeras viviendas que constituyen un acercamiento al hábitat de quien laboraba para las grandes industrias y empresas conformadas e instaladas en México, en las que también incidieron las demandas sociales, se establecieron con estrategias trazadas de acuerdo con la diversidad de circunstancias de cada región. A partir de esto, se formularon esquemas que respondieron a los requerimientos que los diversos gremios de obreros y trabajadores, demandando a los gobiernos en turno, se cubrieran necesidades de primer nivel, dentro de las que se encontró el establecimiento del derecho a la vivienda.²⁰

-
20. La constitución política de los Estados Unidos Mexicanos promulgó en el artículo 123 varios derechos en beneficio de los obreros, jornaleros, empleados domésticos y artesanos, y de una manera general todo contrato de trabajo, en entre los que más destacan la duración de la jornada laboral (8 horas), especificó la necesidad de días de descanso y los derechos de la mujer trabajadora durante el embarazo. También se puntualizó en esta carta magna aspectos relacionados con el salario de los trabajadores y de manera puntual en la fracción XII se puntualiza que “En toda negociación agrícola, industrial, minera o cualquiera otra clase de trabajo, los patronos estarán obligados a proporcionar a los trabajadores, habitaciones cómodas o higiénicas, por las que podrán cobrar rentas que no excederán del medio por ciento mensual del valor catastral de las fincas. Igualmente

Visto desde una perspectiva general, la vivienda para trabajadores en México reúne características que comúnmente se catalogan o encuadran en estereotipos independientes a su localización, consecuentemente desvinculadas de clima, materiales, tradiciones, entre otros aspectos. Con el paso del tiempo esta perspectiva se iría clarificando, haciendo evidente entre muchas cosas más, los aportes y matices de la sociedad para la que fueron proyectadas. En algunos casos, como en el que nos ocupa, aunado a las particularidades en materia de hábitat, es posible apreciar las similitudes de una arquitectura prevista para un mismo gremio—el ferrocarrilero— desde dos ciudades con características similares.

En lo referente a las dinámicas laborales existentes en el país, respecto a la huella formal y funcional peculiar de las dos zonas de estudio—Aguascalientes y Mexicali— se observa que comparten una dinámica de crecimiento y desarrollo a través de la industria, como lo comentan Aguilar, Boris y Crispín.²¹ Los primeros años del siglo xx fueron cruciales, con pocas construcciones que a medida que avanzaba el siglo se expandían, sobre todo con el esta-

deberán establecer escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios a la comunidad. Si las negociaciones estuvieren situadas dentro de las poblaciones, y ocuparen un número de trabajadores mayor de cien, tendrán la primera de las obligaciones mencionada”. Cfr. Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo V, 30 (5 de febrero de 1917), 159.

21. Los autores analizan las dos ciudades que ocupan este texto, Aguascalientes y Mexicali, desde el punto de vista del desarrollo industrial en el último cuarto del siglo XX, abordando ambas ciudades desde un contexto histórico en el que la industria ha abonado al crecimiento urbano. Para profundizar en el tema consultar “La industrialización de las

blecimiento de la presencia de nuevas empresas, sentando el cimiento clave para que a partir de éstas se entretijera el desarrollo de estas ciudades.²²

La construcción de casas habitación en la zona centro del país, específicamente en la ciudad de Aguascalientes, se gestó primeramente alrededor de las huertas, edificando con arquitectura de tierra las primeras viviendas acaliteñas cuando la ciudad contaba a nivel urbano con apenas medio centenar de manzanas edificadas.²³ Sin embargo, se puede visualizar la evolución, más que en los materiales y técnicas constructivas, en la densidad urbana y la planificación de la ciudad. Esto queda evidente con el denominado Plano de las Colonias realizado en 1901 por el arquitecto Samuel Chávez, en el que

ciudades medias: Mexicali y Aguascalientes". En Adrián Guillermo Aguilar, et al, *Política pública y base económica en seis ciudades medias de México* (Colegio de México, 1997).

22. A pesar de surgir en distintas temporalidades las ciudades de Aguascalientes y Mexicali, comparten en sus orígenes a la agricultura como la actividad económica principal. Esta, se fue modificando con el paso del tiempo, por muchos factores, sin embargo, mencionaremos como parteaguas en el caso de Aguascalientes la llegada de la industria ferrocarrilera, específicamente los talleres de ferrocarriles otorgó un andamiaje industrial de gran importancia en la entidad y en lo que a Mexicali respecta, si bien el cultivo de algodón fue una de las actividades económicas que marcaron su historia, es la industria que a partir de esta se genera la que comenzó a dar fuerza a la entidad, siendo el siglo XX, un parteaguas económico y social para ambas regiones, mismo que impactó e incidió en su cultura.
23. Para más información consultar a Jesús, Gómez Serrano, *Aguascalientes en la Historia 1789- 1920. Sociedad y Cultura*, tomo III, vol. I, (Gobierno del Estado de Aguascalientes/ Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora, 1968), 52-53.

[...] acorde con una tendencia internacional, el plan de Chávez prácticamente inauguró (al lado de la expansión que comenzó a experimentarse al noroeste de la urbe con la instalación de la Gran Fundición Central Mexicana) una nueva y desconocida fase urbanística que detonó, por primera vez en la ciudad, el crecimiento a causa de la creación de nuevos polos exentos al centro fundacional.²⁴

La traza urbana que comenzaba a modificarse denota el desarrollo de la entidad con el surgimiento de la industria, la que años más tarde sería reflejo de la identidad aguascalentense, indudablemente ferrocarrilera. La vivienda se modificaba con la llegada del paradigma moderno, y con ello también se logró la construcción de colonias y fraccionamientos fundamentales en su evolución.

En Mexicali, por su parte, la vivienda se erguía con muros de adobe y cubiertas de madera, en la idea de utilizar materiales de la región. Era recurrente ver construcciones con pórticos, enmarcados con arboladas o áreas ajardinadas para disfrutar de la necesaria sombra del cálido clima presente la mayor parte del año en la entidad. Rubén Castro menciona un parteaguas en la construcción de casas habitación a mediados del siglo xx, puntualizando en que es gracias a la consolidación de la clase media que comenzaron a edificarse casas con mejor calidad y en terrenos más amplios, en este caso

24. Marco Alejandro Sifuentes Solís, et al, "El Plano de las Colonias". De la fisicidad corporal a la sacralización del espacio. La ciudad de Aguascalientes y su expansión al oriente a principios del siglo XX" *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, 60 (2020): 158.

con la adaptación de modelos estadounidenses, lo que transformó paulatinamente la tipología existente hasta entonces.²⁵

Al terminar la quinta década del siglo pasado, la vivienda para trabajadores en la localidad reflejó el interés que el Estado estaba poniendo en el sector inmobiliario a través de instituciones creadas para tal fin: la Dirección de Pensiones del Gobierno Federal construía en 1959 un multifamiliar en un antiguo campo de beisbol; el Instituto Nacional de Vivienda (INVI), creó en 1961 la Unidad Patria Fraccionamiento las Fuentes, del mismo modo, el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) intervino con propuestas en los años setenta de fraccionamientos como el Cucapah en la colonia nueva Esperanza (1960).²⁶

Los esfuerzos municipales a mediados de siglo en ambas entidades se enfocaban en servicios públicos de carácter ordinario —recolección de basura, pavimentación y mantenimiento de calles, así como dotación de alumbrado público—, la vivienda era relegada por las necesidades más apremiantes, salvo que éstas dependieran de la iniciativa privada —con los trámites respectivos en lo que a los permisos estatales se refiere—, como es el caso de los fraccionamientos que en las siguientes líneas se abordan.

25. Rubén Castro, “La vivienda en Mexicali” *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali*, A.C., VI, 20 (2013): 22.

26. Para más información consultar Braulio Maldonado Sánchez, *Informe de Gobierno del Estado de Baja California 1956- 1962* (Gobierno del Estado de Baja California, 1962).

El fraccionamiento Ferronales en Aguascalientes

La colonia Ferronales desde sus inicios se prefiguró como una de las colonias emblemáticas de Aguascalientes, no solamente porque, como se ha expuesto, la expresión formal desde la perspectiva arquitectónica la distingue de las viviendas existentes en el resto de la ciudad debido a la importación de paradigmas extranjeros, sino porque a la par se realizaba en Aguascalientes un planteamiento urbano novedoso, con una proyección de calles amplias con árboles de gran altura.

En las primeras décadas del siglo xx la ciudad tenía su plaza central como punto desde el cual surgieron los barrios que hasta hoy día la integran. El desarrollo urbano comenzaba a ser evidente, pero fue hasta fines de la década de los cuarenta que se realizaba un aporte significativo tanto a nivel de infraestructura —agua potable, alcantarillado, la pavimentación de algunas calles, entre otros servicios—, el objetivo era sacar a la ciudad de cualquier vestigio de ruralidad y contribuir a la revalorización de los predios ubicados en su centro histórico.²⁷ A finales del siglo xix comenzaron a construirse los talleres ferrocarrileros en un terreno que pertenecía a la Hacienda de Ojocaliente, que el entonces gobernador Rafael Arellano donó, los trabajos

27. Beatriz Rojas, et al, *Breve historia de Aguascalientes* (Fondo de Cultura Económica y Colegio de México, 1995), 193.

iniciaron y dentro de éstos se erigió la colonia Ferronales, concebida para trabajadores extranjeros, de ahí que fue conocida como “de los gringos”.²⁸

La propuesta de las viviendas para los trabajadores de alto nivel se planificó con una tipología en correspondencia con el edificio principal de la industria —en este caso los talleres ferrocarrileros—, haciendo aportes que, aunque retomados de otras latitudes, se adaptaron al contexto local, como la construcción tipo chalet, que dentro de la sociedad aguascalentense era identificada como una vivienda para personas con alto poder adquisitivo; sin embargo, resulta importante mencionar que las características formales de este fraccionamiento fueron importadas de Estados Unidos y utilizadas en las viviendas de los trabajadores, las cuales años más tarde se retomarían en las construcciones del centro de la ciudad de Aguascalientes, adaptándolas a partir de sus requerimientos.

El plan maestro de la colonia Ferronales contempló a la par de la construcción de casas habitación, el brindar otros servicios al trabajador, como la edificación de un jardín de niños, de una escuela primaria, una secundaria, un hospital, aunado a una iglesia y servicios de índole recreativa como el estadio de beisbol, campo de futbol, canchas de basquetbol, alberca y un gimnasio. Las viviendas se proyectaron en el conjunto a partir de una estructura urbana formada por cuatro manzanas rectangulares. Dos de estas manzanas tenían contemplado el construir 16 viviendas tipo dúplex y en las dos manzanas

28. Cfr. Hugo Villalobos, *Ferrocarril en Aguascalientes: Un acercamiento a su historia*. (Instituto cultural de Aguascalientes, 2006).

restantes se proyectaron 30 casas tipo unifamiliar.²⁹ En el terreno contiguo se desplantaron los talleres que darían servicio a los ferrocarriles mexicanos con espacios diversos, desde los destinados para realizar reparaciones a los carros, como los que fungían como almacenes tanto de carros como de materiales y refacciones, además de oficinas (figura 3).

En planta las viviendas se ubicaban en terrenos rectangulares, “[...] las casas tipo dúplex tuvieron un esquema de “T” invertida compuesto por cuatro habitaciones y las viviendas unifamiliares una “L” igualmente invertida con dos habitaciones”.³⁰ Todas cuentan en su acceso principal con un amplio espacio exterior con cubierta que precede a la vivienda, en su interior áreas de convivencia social como sala y comedor, una cocina y dos habitaciones con un pasillo central que hacía las funciones de distribuidor. Una de las características de la vivienda es la cubierta a dos aguas con marcada influencia estadounidense, sostenida por una estructura de madera. A partir de los planos proporcionados por la Secretaría de Cultura, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias se puede visualizar su distribución espacial, así como la proyección formal antes descrita (figura 4).

29. Cfr. Figura 3. Plano de la colonia Ferronales 1986.

30. Paulina González Hurtado, *La Colonia Ferronales: Un Análisis urbano-arquitectónico patrimonial, Aguascalientes, Ags. 1897-1903*, Tesis de Maestría (Universidad Nacional Autónoma de México, 2022), 121.

— Trayecto a la vivienda ferroviaria en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx

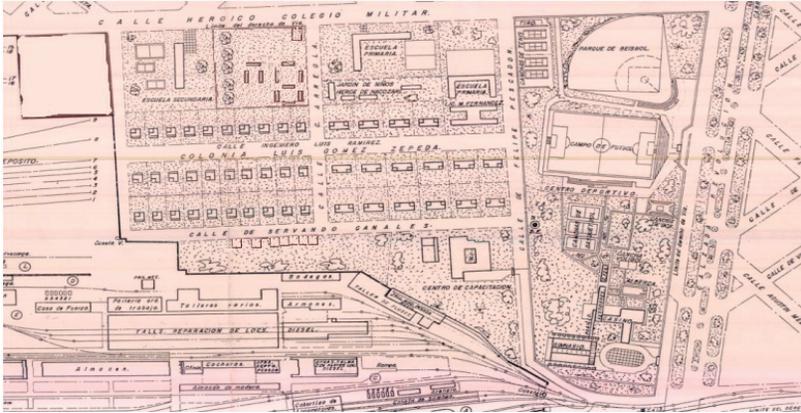


Figura 3. Plano de la colonia Ferronales, 1986.

Fuente: Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

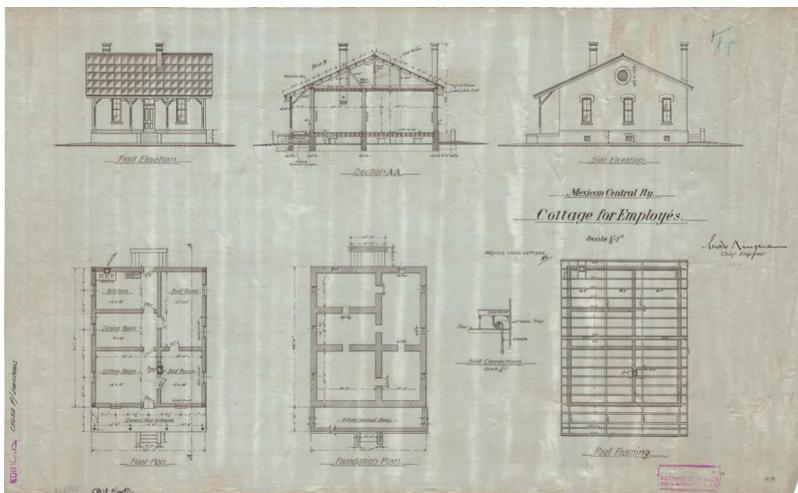


Figura 4. Plano vivienda para empleados colonia Ferronales, s/f.

Fuente: Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

La colonia Ferronales es uno de los lugares que salvaguarda no solamente la historia de Aguascalientes, aunado a esto, es reflejo de la identidad que hoy día la configura, pues da muestra de un momento fundamental en el desarrollo de la ciudad, siendo éste un punto estratégico en el trazado y mantenimiento de las vías férreas y sus carros, dejando un legado industrial que forma parte del patrimonio aguascalentense (figura 5).

— Trayecto a la vivienda ferroviaria en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx



Figura 5. Casa habitación colonia Ferronales. Fuente: Archivo personal Paulina Ojeda 2020.

El fraccionamiento Ferrocarril en Mexicali

En el caso de Mexicali, la evolución fue diferente, desde inicios de siglo xx existieron viviendas en las que habitaron trabajadores del tren Inter California, lo aseguran testimonios como el brindado por Guillermina Verdugo

Aguilar.³¹ Sin embargo, este texto puntualiza en las casas habitación proyectadas por el ferrocarril Sonora-Baja California, concebidas para las familias de los trabajadores, que todavía en el año 1947 vivían en carros campamentos (vagones de tren destinados para alojarles), se construirían de forma paulatina, con las condiciones necesarias para que pudieran ser habitadas. Se tenía claro que con esas primeras viviendas que denominaban “casas en sección”, se comenzaría a dar atención de manera formal al gremio de la élite ferrocarrilera en el norte del país.

En octubre de 1950³² se había expropiado por decreto presidencial un terreno de 60,300 metros cuadrados, colindante a la estación del ferrocarril de Mexicali, dentro de la zona de derecho de vía del ferrocarril Sonora-Baja California (figura 6). El 15 de diciembre de 1958 en el *Diario Oficial de la Federación*,³³ la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas declara la desincorporación de los bienes nacionales para construir casas habitación de los trabajadores del ferrocarril Sonora-Baja California. Lo anterior como consecuencia del decreto del entonces presidente de la República Adolfo Ruiz Cortines, en el que se considera que el Ferrocarril pertenece al Gobierno federal y, en consecuencia, el Gobierno prestó atención a las gestiones de

-
31. Yolanda Sánchez, “Historias de Ferrocarril 1” *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali*, A. C., IV, 13 (2011): 26-30.
 32. Cfr. *Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos*, Tomo CCXXXI, 36, (15 de diciembre de 1958), 7.
 33. Cfr. *Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos*, Tomo CCXXXI..., 7

leros con más de 10 años de antigüedad y con urgencia por tener una casa habitación, dependiendo de las posibilidades adquisitivas del trabajador.

El ferrocarril Sonora-Baja California dispuso un terreno con una superficie de 11,193.11 m² para la construcción de 18 casas habitación, para que fueran adquiridas por los trabajadores del ferrocarril. El terreno, ubicado en la estación terminal de Mexicali, B. C., buscaba albergar la colonia ferrocarrilera, con dos manzanas, la primera con 12 lotes de 15 x 17 metros, y la segunda con seis lotes.³⁵ Las viviendas desplantadas en un terreno de traza irregular se proyectaron con una planta rectangular y cubierta de dos aguas. Consistía en cocina, sala, comedor, dos habitaciones y un baño. Los muros originales eran de block de concreto; sin embargo, el proyecto se llevó a cabo con diversas modificaciones, dentro de las que sobresale la cubierta plana (fig. 7).

35. Cfr. Fondo Vidal Mora, Caja 2, Terrenos y casas para trabajadores del ferrocarril, plano 1975. Archivo Municipal de Mexicali. Fecha de consulta 16 de abril de 2024.

— Trayecto a la vivienda ferrocarrilera en Aguascalientes y Mexicali durante la primera mitad del siglo xx



Figura 7. Casa habitación Ferrocarriles 2024. Fuente: archivo personal de la autora.

El fraccionamiento Ferrocarril de Mexicali preveía, además, la construcción de otros servicios dentro de su terreno, sobresaliendo del plano de conjunto la construcción de un hotel, lo que permite evidenciar las similitudes y divergencias en lo que respecta a la demanda de los trabajadores y la respuesta con paradigmas específicos de cada empresa ferrocarrilera en la frontera norte de México.

Reflexiones finales

El trayecto a la vivienda ferrocarrilera requiere de un contexto general a nivel nacional en torno al ferrocarril como medio de transporte, mismo que no hubiera sido posible sin las estrategias políticas y económicas que el Gobierno mexicano estableció desde el siglo XIX hasta mediados del XX. Las diversas empresas ferrocarrileras existentes fueron tejiendo una red férrea por todo el país, y de manera conjunta a su construcción, los cambios a nivel de Estado fueron dejando sentado un camino que impactó en la sociedad mexicana, que reclamaba beneficios como respuesta al trabajo desempeñado, pero también a partir de las características de la región y su contexto sociocultural.

Ese análisis contextual no dejó de lado el ángulo industrial tanto de Aguascalientes como de Mexicali, desde el que sin duda el ferrocarril es por un lado el eje rector para la conformación de estas poblaciones como ciudad y, por otro, generador de elementos arquitectónicos que contribuyen a la configuración identitaria de su sociedad. La vivienda ferrocarrilera es ejemplo de ello. Sin embargo, resulta importante acotar que los obreros ferrocarrileros requerían de vivienda, a la gran mayoría se les dotó de espacios efímeros, sus reclamos a nivel de hábitat no fueron atendidos, los trabajadores de alto rango, en cambio, recibieron como derecho por su trabajo la posibilidad de contar con una vivienda digna.

Al igual que el proyecto para los trabajadores de alto perfil económico de la colonia Ferronales en Aguascalientes, en otro extremo del país la proyección de la colonia Ferrocarril en Mexicali atendía a un mismo gremio con un

proyecto de fraccionamiento que tenía características de uso de uso similares —pese a que su surgimiento se dio con aproximadamente medio siglo de diferencia—, pero a la vez forman parte de contextos políticos, económicos, sociales y culturales saturados de diversidad. Si bien es cierto que las casas habitación de ambos complejos tenían influencia del país vecino del norte, paradójicamente es la colonia ferrocarrilera ubicada en Aguascalientes la que refleja una tipología importada de forma más evidente, mientras que Mexicali, colindante con Estados Unidos, denota el reflejo de un modelo estadounidense con apropiaciones francas de la región que expresan la multiculturalidad de esta ciudad. En este mismo sentido, resulta importante destacar que la vivienda ferrocarrilera aguascalentense estaba diseñada para albergar a trabajadores de origen extranjero, y en cambio, la de Mexicali fue proyectada para el trabajador mexicano.

Este primer acercamiento al contexto ferrocarrilero deja sentado un precedente sobre la vivienda ferroviaria de dos ciudades industriales para las cuales el ferrocarril fue la pieza detonante en su desarrollo económico y político, que por un lado buscó aportar a la necesidad habitacional de una época crucial para estos territorios y que, por otro, hace evidente que la lucha obrera no fue entendida en el gremio ferrocarrilero. La respuesta a las demandas sociales no quedó solventada con la dotación de un hábitat digno, sino que se limitó a cubrir expectativas de las clases privilegiadas.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, Guillermo Adrián, Boris Graizbord y Álvaro Sánchez Crispín. *Política pública y base económica en seis ciudades medias de México*. Colegio de México, 1997.
- Barba Rodríguez, Marlene. *Los Talleres del Ferrocarril en Aguascalientes. Historia, Arquitectura y Memoria obrera*. Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2022.
- Carregha Lamadrid, Luz. "El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro del País". Comunicación presentada en el *II Congreso de Historia Ferroviaria*. Aranjuez, 7 - 9 de febrero de 2001.
- Castro, Rubén. "El Ferrocarril de Mexicali". *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali, A.C.*, 2, 5 (2009): 22-28.
- Castro, Rubén. "La vivienda en Mexicali". *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali, A.C.*, VI, 20 (2013): 18-29.
- Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Tomo CII, 28. 24 de junio de 1937.
- Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Tomo ccxxxI, 36. 15 de diciembre de 1958.
- Diario Oficial Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Tomo V, 30. 5 de febrero de 1917.
- Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Vía y estructuras. Serie Talleres/Aguascalientes. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF. N°s/n

- Fondo Vidal Mora. Caja 2, Terrenos y casas para trabajadores del ferrocarril, plano 1975. Archivo Municipal de Mexicali. Fecha de consulta 16 de abril de 2024.
- García de Fuentes, Ana. "La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato: Relaciones de poder y organización capitalista del espacio" *Investigaciones geográficas*, 17 (1987): 146-147.
- Gaytán Guzmán, Rosa Isabel. "Las relaciones internacionales de México en el siglo XIX: De la independencia formal a la actualización de la dependencia" *Revista De Relaciones Internacionales*, 115 (2013): 33-67.
- Gómez Serrano, Jesús y Francisco Javier Delgado. *Aguascalientes*. Historia Breve. Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Gómez Serrano, Jesús. *Aguascalientes en la Historia 1789-1920. Sociedad y Cultura*. Tomo III, vol. I. Gobierno del Estado de Aguascalientes/Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora, 1968.
- González Hurtado, Paulina. *La Colonia Ferronales: Un Análisis urbano-arquitectónico patrimonial, Aguascalientes, Ags. 1897-1903*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional Autónoma de México, 2022.
- Guajardo Soto, Guillermo (ed.). *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica 1850-1950*. El centauro, 2012.
- Hernández y Lazo, Begoña. "La administración obrera del gremio ferrocarrilero" en *Lázaro Cárdenas: modelo y legado*, s/ed. Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2009.
- Maldonado Sánchez, Braulio. *Informe de Gobierno del Estado de Baja California 1956- 1962*. Gobierno del Estado de Baja California, 1962.

- Márquez, Teresa. "Los archivos de los ferrocarriles nacionales de México" *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 23 (2005): 119-130.
- Kirchner, John A. *Baja California Railways. California*. Golden West Books, 1943.
- Poor, Henry. *Poor's manual of the railroads of the United States*. H.V. & H.W, 1901.
- Rojas, Beatriz, Jesús Gómez Serrano, Andrés Reyes, Salvador Camacho y Carlos Reyes Sahagún. *Breve historia de Aguascalientes*. Fondo de Cultura Económica/Colegio de México, 1995.
- Samaniego López, Marco Antonio. "El control del río Colorado como factor histórico: La necesidad de estudiar la relación tierra/agua" *Frontera norte*, 20, 40 (2008): 49-78.
- Sánchez, Yolanda. "Historias de Ferrocarril 1". *El Río. Revista de la Sociedad de historia Centenario de Mexicali, A.C.*, IV, 13 (2011): 26-30.
- Sifuentes Solís, Marco Alejandro; Alejandro Acosta Collazo y Refugio García Díaz. "El 'Plano de las Colonia'. De la fisicidad corporal a la sacralización del espacio. La ciudad de Aguascalientes y su expansión al oriente a principios del siglo XX" *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, 60 (2020): 145-179.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Ferrocarril Sonora-Baja California. Dirección General de Construcción de ferrocarriles*. Talleres gráficos de la nación, 1950.
- Villalobos, Hugo. *Ferrocarril en Aguascalientes: Un acercamiento a su historia*. Instituto cultural de Aguascalientes. 2006.