

Caminos de hierro en México

Railroads in Mexico

Adriana Ruiz Razura

Universidad de Guadalajara / México

adriana.ruiz@cuaad.udg.mx

<https://orcid.org/0000-0003-3218-4660>

Resumen

Esta investigación trata acerca de la importancia que tuvieron los caminos de fierro desde finales del siglo XIX en México. Se centra principalmente en la llegada del tren a Guadalajara y el posterior proyecto de llevar un tren a Chapala, población famosa por su riqueza acuífera y climatológica. El noruego Christian Schejtnan, protagonista de este proyecto, trabajó duramente por lograr llevar el tren a Chapala, pero sus esfuerzos no rindieron el fruto esperado. Se describe de manera muy puntual las reseñas que publican los periódicos de la época tanto nacionales como extranjeros acerca del mencionado tren y las festividades en torno a su inauguración que reflejan las costumbres de la sociedad de aquellos tiempos.

Palabras clave: Tren, inversión extranjera, porfiriato, inauguración, estación de tren

Abstract

This research is about the importance of the iron railroads since the end of the 19th century in Mexico. It focuses mainly on the arrival of the train to Guadalajara and the subsequent project of the train to Chapala, a town famous for have the largest lake in Mexico, and its beautiful weather. The Norwegian Paul Christian Schejtnan was the protagonist of this project back in 1917, he worked very hard to get the train to Chapala, although his efforts did not produced the expected results. This investigation reviews very accurately, different articles published by national and foreign newspapers of the time, about the aforementioned train and the festivities around its inauguration that reflect the traditions of the society of those times.

Keywords: Train, foreign investment, Porfiriato, inauguration, train station.

Los caminos de fierro en México iniciaron su construcción desde mediados del siglo XIX. Daniel Cosío Villegas (1994)² nos explica que el proceso no fue fácil ya que había muchos intereses internacionales involucrados y no había recursos económicos suficientes para realizar convenios y concesiones provechosas para el país.

Figura 1. José de la Cruz Porfirio Díaz Mori (1830-1915)



Fuente: Fototeca INAH ©

Es necesario recordar lo que José López Portillo y Rojas (1975, pp.156-157)³ enfatiza al respecto escribiendo que ni Juárez ni Lerdo apoyaron las concesiones ferrocarrileras exclusivas a compañías norteamericanas, ya que sostenían que se debían conceder también a compañías europeas para establecer competencia de fuerzas e intereses entre los capitales del Viejo Mundo y los de América del Norte.

Sin embargo, a la llegada de Porfirio Díaz al poder, éste benefició a las compañías americanas construyéndose en el México porfirista más de 19,000 kilómetros de vías férreas (García de Fuentes, 1987 p. 141). Por razones obvias la vía férrea México-Veracruz fue una prioridad siendo inaugurado el primer ferrocarril nacional el 24 de diciembre de 1879 con la presencia del Presidente Don Porfirio Díaz.

En el caso de Jalisco y en específico de Guadalajara “la silbante locomotiva, instrumento del progreso” entró a la capital del estado en abril de 1888 saludada por el pueblo y autoridades con indescriptible regocijo y los discursos de rigor; el Ferrocarril Central Mexicano cubría la ruta Irapuato-La Piedad-Ocotlán y finalmente Guadalajara. (Cosío, 1994, p. 544) Posteriormente se construirían los ramales hacia Ameca y Tequila.

1. Fundadora y coordinadora de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural desde 2005. Arquitecta en la U. de G. con Maestría en Historia por la Universidad Autónoma de Zacatecas y Doctorado en Arte también por la Universidad de Zacatecas. Profesor de tiempo completo, U. de G., Sistema Nacional de Investigadores (SNI) Nivel 2. Premio Jalisco en Humanismo 2019. Presidenta de la Benemérita Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco, 2020-2021. <https://orcid.org/0000-0003-3218-4660>

2. Daniel Cosío Villegas (Ciudad de México 1898- 1976). Economist, historian, sociologist, political scientist and Mexican essayist. Founder of Fondo de Cultura Económica, also of Colegio de México, Escuela Nacional de Economía and El Colegio Nacional. Among his many works stand out: *La crisis de México* (1947), *La historiografía política del México moderno* (1953), *La Constitución de 1857 y sus críticos* (1957).

3. José López Portillo y Rojas (1850-1923) tapatío, periodista, abogado, magistrado y en 1911 Gobernador de Jalisco. Entre sus obras de cuentos cortos destacan *Seis leyendas* (1883), *Novelas cortas* (1909), *Sucesos y novelas cortas* (1903), *Historias, historietas y cuentecillos* (1918) y sus más conocidas novelas *La parcela* (1898), *Los precursores* (1909) y *Fuertes y débiles* (1919).

El gobernador en aquella época Ramón Corona Madrigal⁴ tomó grandísimo empeño, indica Luis Pérez Verdía y Villaseñor (1952)⁵, en que se construyera la estación del tren en un lugar relativamente céntrico de la ciudad para comodidad del público y así decidió se estableciera cerca del templo de San Francisco. A las cuatro de la tarde del 15 de mayo de 1888, llegó el tren donde venían los señores ministros Don Manuel Romero Rubio y Don Carlos Pacheco siendo recibidos por el gobernador agasajándolos con una comida en Palacio de Gobierno y al día siguiente un suntuoso baile en el Teatro Degollado en cual estuvo concurridísimo (Pérez, 1952, pp. 583-585).

Pérez Verdía (1952) nos revela un trágico suceso a propósito de la Compañía del Ferrocarril Central, compañía que tenía establecidas excusiones dominicales a precios reducidos a la laguna de Chapala por Ocotlán. El tren salía de Guadalajara a las siete de la mañana y regresaban a las siete de la noche; en Ocotlán se tomaba el vapor “Libertad” y se hacía un paseo por el río Zula y por las orillas del lago, al que concurrían ordinariamente más de 100 personas.

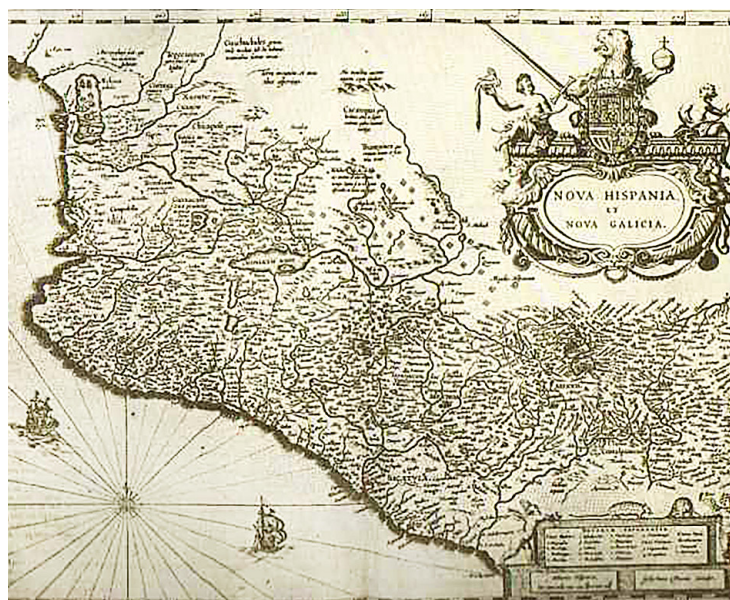
Figura 2. Vapor Libertad



Fuente: *Aquellos tiempos en Chapala*. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

El domingo 24 de marzo de 1889, el vapor se encontraba a más de su capacidad; después de la comida algunos pasajeros envalentados por la embriaguez empezaron a correr alrededor del barco lo que hizo que este perdiera el equilibrio y al estar a seis metros del embarcadero en Ocotlán, el vapor se hundió provocando la muerte de 28 personas (Pérez, 1952, pp. 588-599). No cabe duda que fue una terrible tragedia sin embargo por otro lado percibimos el gran interés de la sociedad de aquella época de visitar y pasear en Chapala.

Figura 3. Mapa de la zona occidental del Virreinato, procedente de los atlas de Janssonio y Blaeu (siglo XVI)



Fuente: *Cartografía de Nueva Galicia*, p. 5. Los originales se encuentran en el Servicio Geográfico del Ejército de Madrid, British Library y Biblioteca Nacional de París.

Nos preguntamos entonces ¿cómo era el Mar Chapálico, con sus márgenes encantadas, sus aguas diáfanas y sus peces deliciosos, exclamaría D. Manuel Caballero poeta y prosista de Tequila?⁶ (Vargas Avalos, 1984, p.13)

El lago de Chapala se formó hace miles de años y se vio alimentado de agua por las sierras que lo circundan; es famoso el viento oriental del “Mexicano” que sopla por las tardes. Chapala significa “lugar de búcaros u ollas pequeñas” (náhuatl); “lugar muy mojado o empapado” (coca), o el “lugar de chapulines sobre el agua” (náhuatl) (Gobierno del estado de Jalisco, 2005).

En sus orígenes Chapalac o *Chapallan* fue un asentamiento prehispánico, cuyos orígenes se pierden en la noche del tiempo. Sus habitantes originales hablaban dialectos derivados nahuas por lo que suponemos que alguna migración de tribus de origen náhuatl provenientes del noroeste del país, tocaron estas latitudes, encontrando la ribera norte del lago sumamente poblada, como lo refiere Fray Antonio Tello, fraile y cronista franciscano.

4. Ramón Corona Madrigal (Tuxcueca, Jalisco, 1837-México - 1889, Guadalajara, Jalisco) jalisciense militar y político mexicano Fue gobernador del estado de Jalisco durante los siguientes periodos: del 1 de marzo de 1887 hasta el 22 de septiembre del mismo año, del 24 de noviembre de 1887 hasta el 17 de marzo de 1888, del 1 de abril de 1888 al 9 de enero de 1889, del 25 de enero de 1889 al 21 de marzo de 1889; y finalmente del 1 de abril de 1889 al 10 de noviembre de 1889.

5. Luis Pérez Verdía y Villaseñor, (1857-Guatemala 1914). Tapatío, abogado y promotor de la instrucción normalista en Jalisco. Entre su extensa obra escrita destaca los tres tomos de la *Historia Particular de Jalisco* publicados en 1910, con motivo del centenario del inicio de la independencia.

6. Manuel Caballero (Tequila, 1849 - Ciudad de México, 1926) jalisciense, periodista, escritor y poeta mexicano, considerado el primer reportero de México. Fundó y dirigió varios periódicos: *El Noticioso* (1878), *La Gaceta Electoral* (1880), *El Eco Universal* (1880) y *El Mercurio Occidental* (1889) en Guadalajara.

Fray Antonio Tello en su *Crónica acerca de la fundación del convento de Chapala* indica que “lo más averiguado de ser así su nombre, es ser entonces su caudillo y principal cabeza un indio llamada Chapa, que animó a la dicha población, congregándola debajo de su dominio; no fueron nunca indios mañosos ni sangrientos, antes muy pacíficos y domésticos, como se echa de ver, pues no fueron conquistados ni sujetos con estruendos de armas, sino que ellos con buena inclinación recibieron la fe católica y sagrado Evangelio” (Tello, en De la Torre (1969/1998).

Carmen Castañeda (2011, p.105) también nos informa que “el mismo Tello, en su libro *V de su Crónica miscelánea de la santa provincia de Jalisco* concluida en 1653, indicaba que Chapala se localizaba a ocho leguas de la ciudad de Guadalajara junto a la gran laguna llamada Mare Chapalicum, de agua dulce, sabrosa y limpia con gran cantidad de pescado blanco y bagre, suficiente para abastecer la ciudad de Guadalajara (cabeza del Reino de Galicia)”.

En el año 1524, con el contacto de los indígenas cocas y cazcanes con el franciscano Fray Juan de Padilla y el soldado español Alonso de Avalos, el señorío de Chapallan fue reconocido como parte del Nuevo Mundo. Fruto de la labor de evangelización de los franciscanos Fray Miguel de Bolonia, Fray Martín de Jesús o de la Coruña y Fray Juan de Amolón, se construyeron en 1531 con zacate y adobes el Convento, el Hospital – en el lugar que ocupa la capilla de Nuestra Señora del Rosario- de Axixic (Ajijic), y la iglesia de Tlayacapán (San Antonio); en 1548 el Convento de Chapallan (Chapala). Las Parroquias de Chapala y Ajijic así como la capilla de Nuestra Señora del Rosario fueron levantadas en el siglo XVIII con motivo de la secularización de los edificios religiosos a los franciscanos por parte de la Arquidiócesis de Guadalajara (Gobierno del Estado de Jalisco, 2005).

La paz de los poblados ribereños chapaltecas terminó con el movimiento de la independencia iniciado en 1810. Un sangriento episodio manchó sus páginas y fue el acontecido en noviembre de 1812 en torno a la batalla de la Isla de Mezcala y San Pedro Itzicán comandados por los caudillos José Santana y Encarnación Rosas. Si bien al final, tras largos combates y la hambruna que hizo estragos entre los insurgentes, obligó al padre Marcos Castellanos⁷ acordar un armisticio honroso el 25 de noviembre de 1817.

Un número despreciable de indios (sic), cuyo caudillo jefe era el presbítero Castellanos, viejo, septuagenario y adocenado, sin ilustración, ni aspecto militar. Este fue el gran capitán y aquellos los valientes soldados hambrientos y desnudos, que por más de tres años entretuvieron y resistieron las aparentes activas y pomposas disposiciones del gobernador José de la Cruz (Castañeda, 2011, p.161).

Figura 4. Chapala circa 1922



Fotografía: Hugo Brehme. Colección particular

Las olas del *Mare Chapálico* fueron trasportando el tiempo y la bruma dispó la violencia generada. La llamada *Paz Porfiriana* apaciguó los ánimos. En el caso de Chapala se inició una época de auge con la construcción de grandes residencias de tapatíos y extranjeros, deseosos todos de gozar del clima y las vistas maravillosas del lago. Inicia entonces el proyecto de construir un ferrocarril de Guadalajara a Chapala con el objeto de acelerar el traslado de personas y mercancías ya que por diligencia era muy lento y peligroso; además de tardar entre 10 a 12 horas. De manera paralela inicia el desarrollo del automotor el cual vino a revolucionar el transporte de bienes y personas. Valientes tapatíos se aventuraban a realizar el traslado en automóvil a Chapala lo que representaba una verdadera proeza.

Figura 5. Stage for Chapala (Parada hacia Chapala)



Fotografía: Catálogo Selectivo. Fototeca Nacional - INAH ©2005 I.O. Depuración realizada por Paula Barra, noviembre de 2005.

7. Marcos Castellanos (Sahuayo, Michoacán, circa 1760 – Ajijic, Jalisco, 1826) sacerdote católico novohispano, párroco de La Palma (La Angostura), localidad ubicada al norte del lago de Chapala. En 1810 se unió a la revolución iniciada por Miguel Hidalgo y Costilla y en 1812 combatió, en compañía de Encarnación Rosas a los realistas en varias ocasiones. En febrero de 1813 ayudó a rechazar el ataque contra la isla de Mezcala y José Santana. Finalmente, en 1816, al ser bloqueadas y taladas las orillas del lago de Chapala el padre Castellanos negoció el indulto ofrecido por el mariscal de campo José de la Cruz. Castellanos continuó ejerciendo su carrera eclesiástica en Ajijic, lugar donde murió en 1826.

Ante la inminente necesidad de mover de manera más eficiente un mayor número de personas y mercancías se inician las gestiones para construir un ferrocarril de Guadalajara a Chapala para lo cual el gobierno de Jalisco firma un contrato con el diputado Julio Arancivia el 26 de mayo de 1882.⁸ Esta concesión se traspasa posteriormente al entonces gobernador Francisco Tolentino en 1884 y en 1890 caduca la concesión sin haberse construido.

Comenta el periodista Javier Medina Loera (2013), que el fracaso se debió fundamentalmente cuando se otorgó la concesión, el 6 de julio de 1882, ya se había expedido el permiso para el Ferrocarril Central, lo que ocurrió el 8 de septiembre de 1880, mismo que autorizaba la construcción del Ferrocarril del Pacífico, pasando por Guadalajara. Esto hacía inútil la proyectada vía a La Piedad, y al perder esta ruta, al concesionario sólo le quedaba la de Chapala, pero le faltó valor para hacerla. Posteriormente se firma otra concesión en 1884 para prolongar una línea férrea de Chapala a Celaya⁹ que tampoco llegó a feliz término.

Figura 6. Playa de Chapala circa 1920



Fuente: *Aquellos tiempos en Chapala*. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Años después la fama de este pueblo lagunense llegaría a oídos de Porfirio Díaz quien en 1904, viajaría por vez primera a descansar a Chapala, quedando tan enamorado del paradisíaco lugar, que regresa cada año hasta 1909 con su familia y su comitiva de amigos, por lo que Díaz se vuelve de los primeros promotores turísticos del lago disfrutando sus estancias en la finca "El Manglar" de su cuñado Lorenzo Elizaga, la cual hasta la fecha se ubica al oriente de la ribera (Traslaviña, 2006, pp. 37-38).

El único defecto que el presidente Díaz encuentra es la larga travesía para poder llegar a Chapala, ya que en ese entonces no había un camino amplio y seguro y la brecha de Guadalajara al lago era muy insegura; por lo que la manera más fácil de llegar de la ciudad de México era por tren a Atequiza. De ahí, el general Díaz y su comitiva se trasladaban a Ocotlán en donde había un gran embarcadero, allí tomaban un pequeño buque de vapor que finalmente los llevaba a Chapala.

Uno de los acompañantes de Don Porfirio Díaz a Chapala, fue el Secretario de Hacienda y Crédito Público José Yves Limantour quien propuso la construcción del ramal Guadalajara-Chapala y cooperó con el gobierno del estado de Jalisco pero no concretó el proyecto. De igual forma, el gobernador Miguel Ahumada viajó varias veces a la ciudad de México para negociar el desarrollo ferroviario pero nunca lo concretó. (Vázquez, 2015, p.58).

La visita del presidente Díaz era tan esperada, que hasta en la unión americana daban noticias del suceso como lo consigna el periódico norteamericano *El Paso Herald*, el cual publicó en la ciudad de El Paso Texas el lunes 27 de marzo de 1911, la noticia acerca de que estaban en los últimos detalles para realizar la inauguración del Club de Yates con motivo de la visita del Presidente Díaz, durante la Semana Santa (*El Paso Herald*, 1911).

Traslaviña (2006, pp. 37-38), comenta que "en 1909 el asunto de la estación de trenes en Chapala era ya un asunto público que incluso se mencionaba en el periódico *El mundo ilustrado*. Finalmente concluye el gobierno de Porfirio Díaz y la estación no se concreta, el año siguiente estalla la Revolución mexicana y Chapala -como todo México- tendrían que recomenzar su desarrollo más adelante.

Retomamos de nueva cuenta la opinión de Javier Medina Loera quien señala que "tras los aciagos tiempos de la Revolución; si el ferrocarril no se hizo en tiempos de paz, menos se haría durante la guerra, pero una vez que la Revolución se hizo gobierno, a partir de 1917, volvieron a la carga los promotores de la vía y en esta ocasión correspondió al señor Christian Schjetnan, noruego de nacimiento, reanudar los trabajos en pro del ferrocarril con la creación de la Compañía de Fomento Chapala S. A., a quien se le dio la concesión y se firma el contrato el 19 de marzo de 1917".¹⁰

8. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 20/10-1.

9. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 20/9-1.

10. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 392/2-1.

El ferrocarril a Chapala se construyó desde el entronque con los Ferrocarriles Nacionales de México y la ruta a seguir iniciaba en La Capilla, Ixtlahuacán de los Membrillos y el potrero de El Molino, las faldas del cerro El Chihue, hasta llegar a Santa Cruz de la Soledad y de ahí a Chapala (Vázquez, 2020).

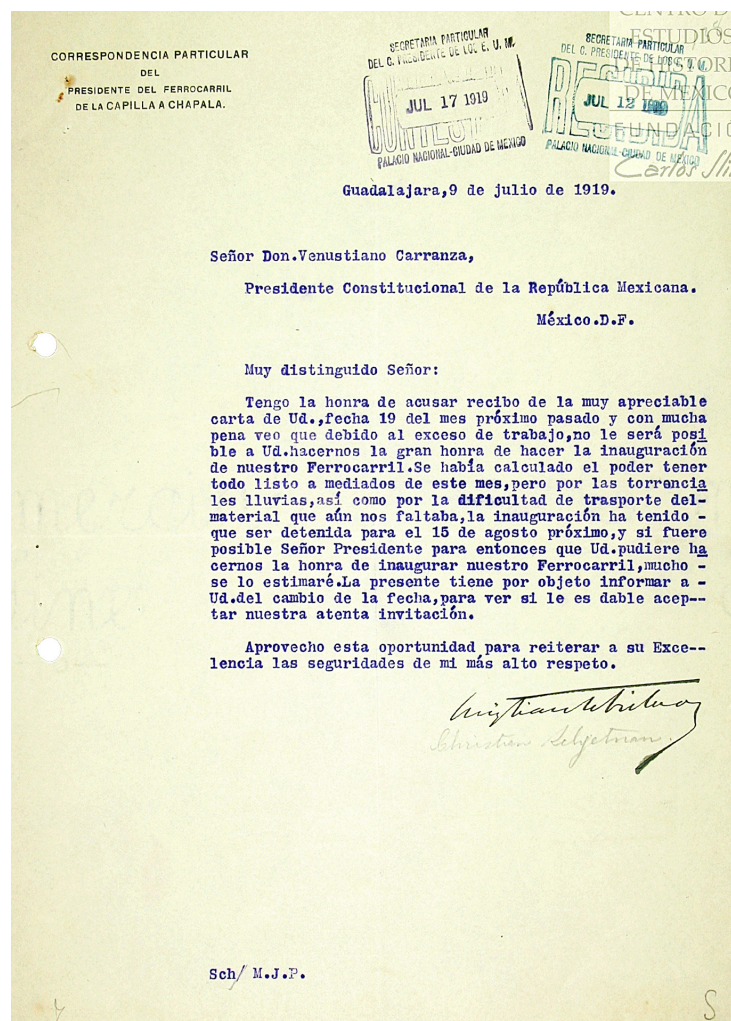
El periódico *El Pueblo* publica una entrevista que le realizaron al señor Schejtnan el sábado 17 de marzo de 1917, presidente de la Compañía de Fomento de Chapala, S.A. y además representante de algunos sindicatos noruegos quien manifestó que “el objetivo principal al que inclina todos sus esfuerzos es a procurar que capitales noruegos sean invertidos en México, ahora que se inicia una era de gran desenvolvimiento de todas las riquezas”. Informa que el capital de la compañía era de \$800,000.00 oro nacional y que seguramente iría en aumento y que el representante de esta compañía en Christiania capital de Noruega era el cónsul de aquel país señor G. M. Bryde (El Pueblo, 1917). Al leer esta nota se entiende entonces porque a la calle donde se construyó la estación del tren se le llamó avenida Cristianía.

Además, se habilitaron dos grandes vapores: El Viking para pasajeros, de dos pisos, y La Tapatía para carga, y simultáneamente se inicia la construcción del edificio de la Estación del tren en Chapala por el arquitecto Guillermo de Alba, (1874-1935) formado en la Escuela de Chicago. La arquitectura en la segunda década del siglo XX, se encontraba en pleno proceso de cambio y así comenta el arquitecto Cuauhtémoc del Regil que este edificio muestra un evidente alejamiento de los detalles arquitectónicos, su simplificación geométrica y un anuncio temprano de lo que en breve ocurriría a nivel mundial con la arquitectura funcionalista. Resulta interesante observar que los primeros dos niveles del edificio se resuelven con formas simples y solo la última planta, casi inaccesible, se apegue a la tradición, con columnas y pilastras jónicas, arcos con filetes y riñones decorados con molduras a la manera tradicional (De Regil, 2010, pp. 14-17).

La inauguración del tren se tenía contemplada desde mediados de 1919, sin embargo según informa el periódico *La Prensa* publicado en San Antonio Texas, el 10 de agosto de 1919, se suspenden las obras del ferrocarril “debido a las fuertes lluvias se habían destrozados los terraplenes que se habían desbaratado como si fueran azúcar” (La prensa, 1919).

El 18 de marzo el periódico *El Informador* publicaba que el señor Schejtnan comentaba que los gastos hasta esa fecha ascendían a la muy respetable suma de un millón seiscientos mil pesos (El Informador, 1920a). La inauguración se fue postergando; el periódico *El Informador* publica el jueves 25 de marzo de 1920, el cambio de fecha en espera de la

Figura 7. Carta Invitación de Schejtnan al presidente Venustiano Carranza, fechada 9 de julio de 1919.



Fuente: Centro de Estudios Historia de México, Fundación Carlos Slim.

confirmación de la asistencia del presidente Venustiano Carranza. Cabe señalar que la fecha inaugural se había tenido que posponer en dos ocasiones: la primera por la falta de autorización de la Secretaría de Comunicaciones, y la segunda, por esperar al Presidente de la República, Venustiano Carranza, quien finalmente no pudo asistir al acto. Por fin el 6 de abril el periódico *El Informador* señala la fecha definitiva para el día 8. Las invitaciones se entregaron a familias de la alta sociedad con la siguiente redacción:

En nombre y representación de la Compañía de Fomento de Chapala, A.C. propietaria del ferrocarril de “La Capilla” a Chapala tengo el honor de invitar a usted a la inauguración de dicho ferrocarril que tendrá verificativo el día 8 de los corrientes. El tren especial de invitación partirá de esta ciudad a las nueve de la mañana y regresará de Chapala a las cinco de la tarde del mismo día. A las doce se servirá a los invitados un lunch en el edificio de la Compañía. La presentación del adjunto boleto, que es personal, será exigido en el tren. Guadalajara, abril de 1920. Christian Schejtnan. (UNAMc, 2015)

Figura 8. Periódico El Informador newspaper 9 de abril de 1920.



Fuente: Hemeroteca El Informador.

El Informador describe con lujo de detalles la inauguración realizada el 8 de abril de 1920. La salida estaba anunciada para las nueve de la mañana y desde una hora antes multitud de personas de las diversas clases sociales se encontraban reunidas en los andenes de la estación esperando con ansia la salida del convoy, que se componía de ocho carros de pasajeros. Al iniciar la marcha el tren, la Banda de la Gendarmería del Estado ejecutó una alegre pieza de música que aumentó el entusiasmo entre las personas que iban a bordo del convoy, así como entre las que concurrieron a presenciar la salida.

Calurosos aplausos y gritos de alegría se dejaron escuchar. La máquina partió en medio de una aclamación general. Ostentaba festones, y en la parte superior tremolaba la Bandera Nacional. Una hora después el tren hacía su arribo a la estación de La Capilla, donde se encontraba el gerente de la compañía noruega constructora del nuevo ferrocarril, Sr. Christian Schejtnan, quien fue saludado con una calurosa y prolongada ovación y dianas ejecutadas por la banda y la orquesta que iban a bordo del tren. Siendo las 12 horas y 45 minutos de ese 8 de abril de 1920 fue recibido el tren en Chapala en medio de un indescriptible júbilo. Más de mil personas estaban reunidas tanto en los andenes de la estación como en los sitios cercanos.

Fue el presidente municipal, ingeniero Salvador Ulloa, quien con la representación del gobernador Luis Castellanos y Tapia, declaró inaugurado el nuevo ferrocarril, quebrando sobre la vía una botella de champagne. La comitiva se dirigió luego al edificio de la estación, donde se sirvió un exquisito *lunch beer*. Luego se hizo un poco de baile en los andenes y después los invitados se dirigieron a Chapala, ya en canoas, ya a pie, hasta el Hotel Palmera, donde se celebró el baile, que según la misma nota, estuvo bastante concurrido (*El Informador*, 1920b, *El Informador*, 1920c).

Todo vaticinaba un éxito sin embargo la realidad fue otra. En un principio el tren realizaba un viaje por la mañana y otro por la tarde saliendo de la Estación del Ferrocarril Central, posteriormente esos viajes se fueron distanciando resultando a la larga incosteables.

De manera paralela, la carretera se fue modernizando y el servicio de camiones de Guadalajara a Chapala, que ya comenzaba a hacerse con regularidad, acabó por dar al traste con la empresa ferroviaria la cual se declara en quiebra dejando finalmente abandonado el proyecto el año de 1926, con motivo del desbordamiento del lago de Chapala que anegó el edificio de la Estación, y dañó las vías y los carros del ferrocarril.

De los persistentes afanes de más de medio siglo por parte de los tapatíos para establecer comunicación ferroviaria con Chapala, sólo quedaron las ruinas de la estación, hermoso edificio construido a todo lujo. El edificio fue rematado adjudicándosele a Don Ricardo Aguilar quien posteriormente vendió el edificio al licenciado Jesús González Gallo, quien lo da en comodato a la colonia extranjera afincada a la redonda para que se usara como casa club.

En 1992, la viuda doña Paz Gortazar de González Gallo dona el inmueble al pueblo de Jalisco con el señalamiento de emplearse como espacio para la promoción cultural. Desde ese entonces se le conoce como Centro Cultural J. de Jesús González Gallo. (González, 1994, p.18)

Figura 9. Estación de trenes de Chapala, circa 1920



Fotografía: Anónima. Referencia: Crónica Jalisco

Conclusión

A lo largo de esta investigación nos percatamos de la importancia que las vías férreas en el desarrollo económico y social de nuestro país. El interés de compañías internacionales por obtener las concesiones para su construcción fue notorio y muchas veces bajo condiciones muy ventajosas para ellos. Dadas las características climatológicas de Chapala a principios de 1900 empezó a tener un desarrollo turístico muy notorio lo que evidenció la necesidad de dotar a la población de la infraestructura necesaria para su desarrollo. Se iniciaron varios proyectos y por diversas causas no cristalizaban. Fue hasta la llegada del noruego Christian Schejtnan quien logró consolidar el proyecto, sin embargo, éste tuvo una vida muy corta. La carretera, los autos y transportes terrestres acabarían por imponerse y el tren dejó de ser necesario llevando a la quiebra a la Compañía de Fomento A.C.

Afortunadamente quedó el edificio de la Estación del Tren. Testigo insobornable de la historia diría Octavio Paz, que nos cuenta la gloria de su pasado, del esfuerzo de algunos visionarios, icono de una población. Patrimonio que debemos cuidar y proteger para no perder nuestra identidad, que nos dan sentido de pertenencia para no olvidar las raíces que nos anclan a la tierra y a nuestra historia.

Figura 10. Estación de trenes de Chapala, circa 1920



Fotografía: Guillermo de Alba. Fuente: Traslaviña García, M. (2006), *Monografías*: Guillermo de Alba.

Webgrafía:

De la Torre, E. (1969/1998). *Lecturas históricas mexicanas* [2a. Edición. Tomo I]. México: Universidad Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas. Recuperado de www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/lecturas/histmex01.html

El Paso Herald (27 de marzo de 1911). *Chronicling America: Historic American Newspapers*. Lib. Of Congress. Recuperado de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn88084272/1911-03-27/ed-1/seq-1/>

Gobierno del estado de Jalisco, (2005). *Enciclopedia de los municipios de México. Estado de Jalisco. Chapala*. Recuperado de <https://web.archive.org/web/20070927210344/http://>

www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/jalisco/mpios/14030a.html

Medina, J. (2013). *Las grandes tragedias de Guadalajara*. Recuperado de <http://javiermedinaloera.com/reportajesyentrevistas/?p=42> fecha de consulta 4 de diciembre 2020.

Vázquez, E. (2 de julio de 2015). *Aseguran que Porfirio Díaz detonó la vocación turística de Chapala*. Milenio. Recuperado de <https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala>

Vázquez, E. (7 de noviembre de 2020). *El camino del ferrocarril en el desarrollo de Jalisco*. Milenio. Recuperado de <https://www.milenio.com/politica/comunidad/ferrocarril-en-guadalajara-historia-de-los-trenes-en-jalisco>

Bibliografía:

Castañeda, C. (2011), *Movimientos insurgentes en Jalisco*, Guadalajara, Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Jalisco.

Cosío, D., (1994), *Historia Moderna de México, el porfiriato-vida económica*, Editorial Hermes, México.

De Regil, C., (2010), *La Antigua Estación de Ferrocarril de Chapala*, Guadalajara, Secretaria de Cultura, Gobierno de Jalisco.

El Informador. (18 de marzo de 1920)a. *El corto de la construcción del ferrocarril de Chapala a la capital*. P. 7.

El Informador. (6 de abril de 1920)b. *Próxima inauguración del Ferrocarril a Chapala*. P. 1.

El Informador. (10 de abril de 1920)c. *Terminaron con un elegante baile las fiestas en Chapala*. P. 1.

El Pueblo. (17 de marzo de 1917). *Chapala tendrá un hermoso balneario moderno*. P. 3.

García de Fuentes, A. (1987). *La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio*. Investigaciones geográficas. N° 17. UNAM, Instituto de Geografía, Ciudad Universitaria, México.

González, J., (1994), *Aquellos tiempos en Chapala*, Guadalajara, Editorial Ágata.

López Portillo y Rojas, J., (1975) *Elevación y Caída de Porfirio Díaz*, Editorial Porrúa, México, pp. 156-157

Pérez Verdia, L., (1952), *Historia Particular del Estado de Jalisco*, tomo III, Editorial Gráfica, Guadalajara.

Traslaviña García, M. (2006). *Monografías: Guillermo de Alba*. Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco.

Vargas Avalos, P., (1984), *Chapala, ayer y hoy*, Guadalajara, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística de Jalisco.