

Varias causas hubo, pero la determinante, la que salta á la vista desde luego, la inmediata, fué, á no dudarlo, esos trenes militares, que acertadamente dirigidos por un personal idóneo é infatigable, trasportaron una verdadera población flotante con toda clase de elementos y hasta con confort relativo.

15 locomotoras y 675 carros de todas clases: furgones de carga, carros de pasajeros, jaulas y periqueras para el ganado, plataformas con grúas y cañones, tanques de 45,000 litros de capacidad para trasportar el agua, góndolas, carros y cabooses blindados para llevar las municiones, y un verdadero ejército de maquinistas, conductores, garroteros, fogoneros, paileros y reparadores de la vía, manejados hábilmente por los Ingenieros y Jefes de tráfico, fueron los elementos que desempeñaron esa labor grandiosa que habla muy alto en favor de nuestros compatriotas ferrocarrileros que en esta ocasión han demostrado á la nación entera, que son tan aptos y tan competentes como el personal extranjero que hasta hace poco tiempo ocupaba desde los primeros hasta los últimos puestos del servicio de las Líneas Nacionales.

Mucho podría decirse sobre el particular, desde el arreglo de los convoyes en Bermejillo, estación que por dos meses estuvo «bloqueada» hasta el arribo de la División y que reclamó cerca de 30 horas de consecutivo trabajo de los infatigables señores Servando Canales y Capitán 2º de Ingenieros Vicente G. Almada, hasta la detención de los convoyes en los escapes de la Estación de Chihuahua, pero esto es un estudio profundo y concienzudo que además de estar fuera de lugar en nuestro «Boletín»

reclama una persona competente para hacerlo. Es trabajo que toca ejecutar al porvenir.

Salvo el incidente de la Estación de Consuelo, sin consecuencias graves por fortuna, no llegó á mis noticias ningún otro que, en los dos meses que duró nuestra peregrinación, ameritara ser consignado. Esto es notable.

Las quince máquinas no sufrieron ningún desarreglo y solo una que otra ocasión llegaron á carecer de agua, por las dificultades muy serias de mover trenes larguísimos en estaciones de un solo escape y algunos muy chicos.

En cambio, todos eran tropiezos: puentes volados ó incendiados, tramos de vía destruidos, furgones lanzados á gran velocidad por las pendientes á fin de que chocaran con la máquina exploradora ó al volcarse obstruyeran la vía; tinacos como el de Jiménez volados con dinamita, bombas elevadoras de agua totalmente destruidas como las de A-súnsulo y Bachimba; obras de arte como el puente del Conchos, de 300 metros de longitud, bárbaramente inutilizado; postes telefónicos incendiados ó cortados de raíz á hachazos y los alambres fundidos entre las cenizas de los puentes; minas de presión como las de Consuelo ó conectadas por el telégrafo á los explosores, y una infinidad más de circunstancias que por ahora escapan á mi memoria.

Basta con lo anotado para tener una idea aproximada de este importantísimo servicio que ya ahora tiene el derecho de que la Historia registre en sus páginas augustas, el recuerdo de sus proezas.

Chihuahua, el 19 de Agosto de 1912.

Capitán 2º de Ingenieros,
JOSE L. OSORIO MONDRAGON.