

Construyendo la biografía de un *ferromasón* de origen negro: Isidro Allen Nava

Reconstructing the biography of a Black *Rail-mason*: Isidro Allen Nava

Jorge Castillo Rodriguez

El Colegio de San Luis, A. C., San Luis Potosí, México

castillo.rodriguez.jorge.13@gmail.com

ORCID: 0009-0007-8221-3999

Recepción: 15 de noviembre de 2024/Aceptación: 20 de abril de 2025

doi: <https://doi.org/10.15517/29xyq945>

Resumen

Este texto presenta los avances de una investigación centrada en la historia de vida de Isidro Allen Nava, un maquinista mexicano de origen afrojamaicano que vivió en San Luis Potosí a principios del siglo xx. Este estudio se estructura en torno a tres ejes de análisis: la etnicidad del personaje, su relación con la industria ferroviaria y su carrera masónica dentro de la logia “Ignacio Ramírez” N. 10. El objetivo principal del texto es vislumbrar, a través de la biografía de Allen Nava, los estrechos vínculos entre ferrocarriles y masonería.

Palabras clave

Afrodescendientes; ferromasonería; ferromasón, logia; San Luis Potosí.

Abstract

This article presents the findings in the research for a project focused on the life of Isidro Allen Nava, a Mexican locomotive engineer of Afro-Jamaican descent who lived in San Luis Potosi in the early 20th century. The study is structured around three main axes of analysis: Allen Nava's ethnicity, his connection to the railway industry, and his masonic career within the Lodge “Ignacio Ramírez” No. 10. The primary aim of this work is to shed light, through Allen Navas biography, on the close ties between the railway system and freemasonry.

Keywords

Afro-descendants; Rail-Masonry; Railmason, lodge; San Luis Potosí.

Introducción

Desde la segunda mitad del siglo xx en la historiografía mexicana se han realizado esfuerzos por estudiar a la invisibilizada historia de los afrodescendientes o de la llamada “tercera raíz”, sin embargo, dichas investigaciones generalmente tienden a enfocarse en el periodo novohispano¹. Y tras esa larga etapa de tres siglos, han sido pocos los estudios que hablan acerca de las personas de raza negra en el México independiente. Por lo anterior, pareciera que dicho grupo racial “desapareció” una vez muerto el virreinato y que, además, ya no hubo migraciones de negros a lo que actualmente es territorio nacional. No obstante, la presencia de afrodescendientes siguió siendo notable dentro del grueso demográfico de algunas regiones de México, como fue el caso de las costas de Veracruz, Oaxaca y Guerrero. Asimismo, las migraciones de personas negras al país continuaron existiendo a lo largo de los siglos xix y xx. Prueba de ello es que durante el porfiriato (1876-1911) arribaron al país cientos de obreros afrodescendientes, que provenían de los Estados Unidos y el Caribe, que llegaban a trabajar en la edificación de los caminos de hierro². Tal y como ocurrió al oriente del estado de San Luis Potosí durante la construcción de la vía San Luis-Tampico (1878-1890)³. En dicha provincia algunos de los trabajadores de raza negra no volvieron a sus países de origen y se establecieron en la república, formaron lazos amistosos y familiares, y también se unieron a los talleres masónicos que se crearon en el país, como fue el caso de un afrojamaíquino de origen inglés, de oficio ferrocarrilero, Samuel Allen, padre de Isidro Allen Nava, personaje central de este texto.

Isidro Allen fue un hombre que nació en la Huasteca potosina a finales del siglo xix, a lo largo de su vida habitó distintas ciudades de San Luis Potosí y desde muy joven ingresó a la industria del riel, en donde entró en contacto con la masonería. Sus primeros años de vida transcurrieron en un contexto social agitado marcado por las constantes fricciones entre ferrocarrileros mexicanos y *yankees* a inicios del siglo xx. De dichas tensiones surgió en México el movimiento obrero-ferrocarrilero (1890-1933), que en sus inicios se organizó en torno a uniones, ligas o sociedades fraternalistas que se inspiraron en la masonería, e incluso algunos de los rieleros que promovieron dichas organizaciones llegaron a agruparse en las logias. Este hecho revela la estrecha relación entre masonería y ferrocarrilería, un vínculo que no fue exclusivo de México, pues también estuvo presente en otras latitudes, especialmente en países anglosajones, como Estados Unidos o Australia, en donde los sindicatos de ferrocarrileros recibían el nombre de logia y Gran logia, según fuera su jerarquía⁴.

En ese contexto de organización gremial, durante los últimos años del porfiriato y los primeros de la Revolución mexicana, la masonería potosina se distinguió por agrupar en algunos talleres a los extranjeros que habían llegado al estado tanto para invertir como para trabajar en las crecientes industrias de la minería y los ferrocarriles⁵, como fue el caso de la logia yorkina “George

1 Alexandra Haas Paciuc, “La historia de los afrodescendientes en México: visibilizando un pasado común”, *Revista Mexicana de Política Exterior* 116 (2019): 59.

2 Arturo Valencia Islas, “Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914”. *Mirada Ferroviaria* 36 (2019): 27.

3 Luz Carregha Lamadrid, “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”. *Mirada ferroviaria* 7 (2009): 12.

4 Alberto Valín Fernández, “La masonería y el movimiento obrero: Imagos e ideas para una reflexión teórica”. *Studia histórica. Historia Contemporánea* 23 (2005): 41.

5 Jesús Eloy Vázquez Leos, *La masonería femenina en San Luis Potosí, sus inicios* (San Luis Potosí: [s.n.], 2003), 37-40.

Washington” No. 195. Al mismo tiempo, hubo otras más, pertenecientes al Rito Escocés, que asociaron principalmente a los obreros, como: “San Luis de la Patria” No. 3 e “Ignacio Ramírez” No. 10, ambas dependientes de la Gran Logia de El Potosí. Estas últimas, durante gran parte del siglo xx, se caracterizaron por estar integradas principalmente por trabajadores del riel⁶, aunque no fueron las únicas en contar con ferrocarrileros dentro de sus cuadros.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente texto tiene como objetivo esbozar una biografía centrada en tres aspectos de la vida de Isidro Allen Nava: su etnicidad negra, su oficio ferrocarrilero y su pertenencia a la masonería. Estos dos últimos elementos son fundamentales, pues a través de ellos, y esta es la hipótesis, se pueden observar los estrechos vínculos entre la masonería y los ferrocarriles, un tópico poco explorado por la historiografía mexicana (como en otras latitudes), a pesar de los numerosos indicios que existen de esta relación tanto en la bibliografía ferrocarrilera como masónica⁷. En cuanto a la temporalidad de análisis, este trabajo se delimita a los años de 1886 a 1946, y para la espacialidad, esta se circunscribe a los actuales municipios potosinos de Las Palmas, Cárdenas y San Luis Potosí.

Respecto a las fuentes empleadas, en su mayoría fueron una serie de documentos consultados en el archivo de la logia “Ignacio Ramírez” No. 10, los cuales fueron complementados con entrevistas y fotografías proporcionadas por descendientes de Allen Nava. En cuanto a la metodología, esta investigación se apoyó en el método indiciario de Carlo Ginzburg a causa de que la mayoría de los datos que se pudieron recopilar, contenían información fragmentaria, dispersa e incluso contradictoria. Por ello, la propuesta metodológica expuesta en la obra de Ginzburg *Emblemas e Indicios: Morfología e historia*, fue de mucha utilidad para analizar, contextualizar y dotar de sentido a los datos que, en un principio, parecían “insignificantes o aislados”.

Tras las pistas de Allen Nava

Para iniciar este texto resulta relevante exponer al lector que el interés (o curiosidad), por estudiar a Isidro Allen Nava surgió tras toparse con dicho personaje en un libro de crónicas cardenenses titulado *Cárdenas y sus Ayuntamientos*, escrito por el masón Miguel Ángel Guerrero Almazán. En dicha obra el autor recopiló una serie de entrevistas y documentos que narran la historia del municipio, sus personajes más destacados e instituciones locales, entre ellas la logia simbólica, de Rito Escocés Antiguo y Aceptado, “Ignacio Ramírez” No. 10, a la cual Guerrero le dedicó una breve reseña en donde anotó algunos datos que revelan indicios de los estrechos vínculos que hubo entre masonería y ferrocarrilería en Cárdenas, San Luis Potosí, durante el siglo xx. Dicha reseña tiene como fuente una entrevista hecha a un exvenerable maestro del taller, Ignacio Álvarez Martínez (tío abuelo del autor), quien relató que la mayoría de los miembros de la logia eran de oficio ferrocarrilero; que las conmemoraciones de los aniversarios de la “Ignacio Ramírez” se realizaban en un monumento a Juárez ubicado a un costado de la estación del ferrocarril; y que el edificio donde actualmente se ubica el templo había sido donado por “un masón grado 33, de oficio maquinista, de origen afroamericano y de nombre Isidro Allen Nava”⁸.

6 Miguel Ángel Herrera Bravo, *Ferrocarriles y ferrocarrileros potosinos del siglo xx: La Gran División Cárdenas* (San Luis Potosí: COLSAN, 2022), 70.

7 Véase las obras aquí citadas de Marcelo N. Rodea, Servando Alzati, Miguel Ángel Herrera Bravo y Eloy Vázquez Leos.

8 Miguel Ángel Guerrero Almazán, *Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos. Primera Parte* (México: Cruz Roja, 2004), 28.

Esto último es un relato muy similar al que aún circula entre los masones de la capital potosina, quienes afirman que el edificio de la Gran Logia fue adquirido gracias al apoyo financiero de los “hermanos ferrocarrileros”⁹. Este fue el primer acercamiento al personaje a estudiar y tras conocer su nombre se armaron las primeras preguntas y conjeturas, las cuales se confrontaron con lo dicho por el ex venerable y el cronista.

Para empezar, ¿por qué Álvarez y Guerrero hacían referencia a que Isidro Allen Nava era americano, si los estadounidenses no tienen dos apellidos, sino solamente uno? Además, ambos apellidos indican que Isidro podría ser un mexicano mestizo. Pues, por un lado, podría ser hijo de padre “gringo”, ya que el primer apellido es de origen anglosajón, y por el otro, hijo de madre mexicana, pues el segundo apellido es hispano. Aquí se planteó una primera conjetura: que Isidro Allen Nava era de nacionalidad mexicana y que una parte de sus orígenes podrían estar en Estados Unidos, algo muy factible pues el Ferrocarril Central Mexicano, empresa estadounidense, exportó a finales del siglo XIX e inicios del XX mano de obra americana, tanto “blanca” como “negra”, a distintas poblaciones del estado de San Luis Potosí durante y tras la construcción de la vía a Tampico¹⁰. Tras ello, la investigación tuvo su primer acercamiento a fuentes documentales ubicadas en el archivo de la logia “Ignacio Ramírez” No. 10, gracias a la apertura y disposición del entonces venerable maestro, Apolinar Acuña.

Durante la primera visita sólo se consultaron dos fuentes relacionadas con dicho personaje. La primera era un *Libro de la Tesorería*, un cuadernillo que contenía un listado con nombres de los hermanos masones del taller, entre ellos estaba el “socio número 5” que correspondía a Isidro Allen Nava. Dicho registro tenía apuntados solo tres datos: uno que confirmaba la primera conjetura de que Allen Nava era mexicano y no americano; otro que respalda lo dicho por los masones Guerrero Almazán y Álvarez Martínez, pues Isidro sí era un ferrocarrilero de oficio maquinista; y el tercer dato nos decía que era un hombre “casado”. La segunda fuente que se consultó fue una fotografía que respaldaba la afirmación de los masones respecto al origen negro de Isidro Allen y su alto grado dentro de la masonería escocesa. Asimismo, dicha imagen permitió humanizar por primera vez al personaje que se estudiaba. La foto en cuestión era el retrato de un hombre joven, de rostro ovalado, ojos grandes, nariz ancha, labios pronunciados y de piel oscura, que vestía un elegante traje con chaquetín y corbata, el cual conjuntaba con un gorro (birrete) y collar masónico que contiene varios bordados que representaban los simbolismos de su grado, como lo son el ave bicéfala encima del número 32, la cruz nórdica y otros símbolos que nos revelan que Allen ascendió al grado 32, que en el Rito Escocés corresponde al “Sublime Príncipe del Real Secreto”¹¹. Otros elementos que podían observarse de manera marginal en el retrato era que la mano derecha de Allen no tenía algunos dedos; que sobre su chaquetín relucía una cadena, que probablemente correspondía a la de un reloj reglamentario, de uso común entre los maquinistas; y una leyenda un poco borrosa que reza: “Maestro Masón, Logia Ygnacio [sic.] Ramírez N° 10. Oriente de Cárdenas S. L. P. Y. Allen Nava, Gran Maestro Masón, Grado 32.”

9 Luis Manuel Sánchez Leija, “La masonería potosina, su estética y discursos en las producciones culturales (1900 a 1930)” (Tesis de Maestría en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2022), 54.

10 Luz Carregha Lamadrid, ¡Ahí viene el tren! *Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato* (México: CONACULTA, 2014), 181-184.

11 “Rito Escocés Antiguo y Aceptado, Grado Trigésimo Segundo - Sublime Príncipe del Real Secreto”, en Stichting Argus, página de internet consultada el 21 de marzo de 2025, https://www.stichtingargus.nl/vrijmetselarij/s/aasr_r32mexico.html

Imagen 1. Retrato de Isidro Allen Nava usando collar y birrete masónico, 1922



Fuente: Archivo de la Respetable Logia Simbólica “Ignacio Ramírez” No. 10

Tras esta primera consulta quedó asentado que Isidro Allen Nava era negro, rielero, masón y mexicano, por lo que la investigación comenzó a orientarse en averiguar nuevas interrogantes. Su puesto como maquinista, su ropa elegante, así como la afirmación de que había donado el terreno donde se estableció la logia “Ignacio Ramírez”, ¿se debían tomar como indicios certeros de que fue un hombre de una posición económica holgada o simplemente se trataba de un masón que se había puesto sus mejores ropas para una ocasión especial? Esto generó otra duda, pues si eran ciertos los indicios y pensamos en las condiciones de racismo que vivieron muchos de los afrodescendientes que trabajaron en el ferrocarril durante el porfiriato y la Revolución, ¿cómo fue posible que, en ese contexto adverso, un hombre negro pudiera posicionarse tan alto? Posteriormente, la investigación acudió al Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias de Puebla (CEDIF), en donde se consultó el Fondo de Nóminas de la División Cárdenas. En dichos registros se observó que, entre 1922 y 1928, Isidro Allen Nava percibía mensualmente un total de \$470 a \$630 pesos¹², lo cual constituye

12 CEDIF, Fondo de Nóminas, Sección de Transportes, División Cárdenas, Quincenas de 1922. Quincenas de 1928.

un indicio mayor que nos revela la holgada posición económica de este *ferromasón*. Estos ingresos le permitían sufragar, sin dificultades, tanto las necesidades de su familia como cubrir las cuotas mensuales de la logia que, según algunas solicitudes de ingreso de esos años, oscilaron entre \$1.00 y \$2.00 pesos. Además, al comparar el sueldo de Allen con el de otro empleado de menor jerarquía en el ferrocarril, por ejemplo, el de un albañil que llenó una solicitud de ingreso de la logia “Ignacio Ramírez” No. 10 en 1925 y cuyo salario era \$150.00 pesos¹³, se refuerza la idea de que Allen gozaba de un sueldo elevado. Esta percepción fue confirmada tras entrar en contacto con los descendientes de Allen Nava, quienes compartieron para la investigación documentación y fotografías de su ancestro. Entre ellas, destaca una de su casa en San Luis, la cual era apodada como “El Palacio” debido a lo ostentoso de sus espacios, como puede apreciarse en la siguiente foto:

Imagen 2. Familiares de Isidro Allen en un salón de su casa



Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

En cuanto a los documentos que proporcionó la familia Allen Hermosillo fueron los siguientes: una “tarjeta de información” de 1946 que contenía una fotografía de un Isidro Allen Nava mayor,

13 RLSIRN.10, Documentos, Solicitud de ingreso de Mariano Barragán, 27 de mayo de 1925. f.1

seguido de una serie de datos como que había nacido en Las Palmas, San Luis Potosí un 15 de mayo de 1886, que estuvo casado con Ramona Nava, que tuvo el oficio de maquinista dentro de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y que vivió en la calle Escobedo en la ciudad de San Luis Potosí. Una “filiación” que tiene datos descriptivos de Isidro Allen, que señala que tenía el “pelo negro, tez oscura, estatura de 1 metro 71 centímetros” y señas particulares como que los “dedos anular y meñique derechos” estaban amputados. Otro documento fue una copia certificada de un acta de matrimonio donde se señala la unión entre él, hijo de Samuel Allen y Ramona Nava, con Gumersinda Campos Martínez, hija de Hilario Campos y Gregoria Martínez, un “24 de enero de 1918 en el pueblo de Cárdenas, San Luis Potosí”. Así como un diploma masónico que certifica a Ramón Allen Campos, hijo de Isidro, como “Loweton” —luvetón, en otras fuentes masónicas— tras una tenida celebrada en 1934 dentro de la logia “Mariano Arista” No. 2 de San Luis Potosí.

Imagen 3. Tarjeta de identificación de Isidro Allen, 1946

PRESIDENCIA MUNICIPAL
SAN LUIS POTOSÍ, S. L. P.
TARJETA DE IDENTIFICACION Núm 5387.
CLASE B
Nombre ISIDRO ALLEN NAVA.
Edad aparente 56 **declarada** 56 **años**
Nacido en Las Palmas, SLP.
el 15 **de** mayo **de** 1886.
Hijo de Samuel **y de** Ramona,
Edo. Civil Casado. **Ocupación** Maquini-
ta. **Trabaja en** LOS
FERROCARRILES NACIONALES.
Dom. Escobedo # 66. **Tel.**
1o " **2o** " **3o** "
Examen Médico núm 9617

Presidencia Municipal

Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

Otro aspecto en el que las familias Allen Hermosillo y Allen Campos colaboraron amablemente durante la investigación fue a través de entrevistas, las cuales permitieron ampliar la información respecto a los orígenes de Isidro Allen. Estos testimonios resultaron fundamentales para confrontar una de las conjeturas iniciales: que el personaje estudiado tenía un padre norteamericano, una afirmación que fue corregida por la familia Allen Campos. Samuel Allen, papá de Isidro, era originario de la isla de Jamaica y no de Estados Unidos, su llegada a México había sido a causa de un “dramático episodio de esclavitud”, pues a inicios de la década de 1880 había sido embarcado junto a una partida de esclavos desde el puerto de Kingston para ser vendidos, pero a causa del mal tiempo durante el viaje, “los negreros tuvieron que atracar en Veracruz”. Y una vez ahí, entre los esclavos “se corrió el rumor de que sí pisaban suelo mexicano al instante quedarían libres, por lo que Samuel Allen y otros más emprendieron la fuga”. Tras ello se desató una persecución en el muelle que concluyó con la intervención de las autoridades mexicanas, mismas que liberaron a los esclavos¹⁴.

14 Entrevista realizada al señor Jorge Allen Campos (28 de enero de 2023).

La anterior narración de los Allen Campos contrasta con la tradición oral de la familia Allen Hermosillo, quienes afirman que Samuel Allen Nava era un “hombre negro de buena posición social y económica, con educación, y no un esclavo cautivo, sino un hombre libre” que había llegado desde Jamaica a México tras haber sido contratado por el Ferrocarril (Central) para trabajar en la construcción del camino de hierro a Tampico. Dada las limitaciones documentales resulta complicado conocer si Samuel Allen llegó como esclavo o libre a México; sin embargo, y a pesar de las contradicciones entre ambas historias orales, los relatos de las familias coinciden en el origen jamaquino de Allen y su oficio ferrocarrilero. Ahora bien, la versión narrada por los Allen Hermosillo no resulta tan descabellada si recordamos, como se mencionó en un inicio, que durante el porfiriato las empresas ferrocarrileras trajeron mano de obra a México procedente de las Antillas y Estados Unidos para trabajar en la construcción de las vías férreas¹⁵. No obstante, también es posible que el relato narrado por Allen Campos haga referencia al sistema de contratación conocido como “enganche”, mediante el cual muchos trabajadores eran traídos al país en condiciones muy precarias y sufrían terribles tratos durante su traslado.

Otros datos que también se recabaron durante las entrevistas a los Allen Hermosillo, fue que tanto el papá de Isidro, como el de su esposa, Gumercinda Campos, fueron trabajadores del ferrocarril, uno era maquinista y otro tallerista, respectivamente. Algo que también salió a relucir es que Allen vivió en el hogar de su suegro, Hilario Campos, quien tenía su casa en el barrio del Rasconcito, a un costado del local donde se construyó el templo de la “Ignacio Ramírez” No. 10. Al escuchar esta información se cuestionó a los entrevistados si tenían conocimiento de que Allen Nava había donado el terreno de dicha logia, a lo que respondieron que desconocían este hecho, pero que su ancestro tenía una gran capacidad económica y tenía la costumbre de financiar proyectos de su interés, como lo eran los equipos de béisbol¹⁶, como puede apreciarse en la siguiente fotografía:

Imagen 4. Isidro Allen junto a su equipo de beisbol Allen en Aguascalientes, c. 1944



Fuente: Memorias de la Maestranza “Béisbol”, episodio 19, 2016.

¹⁵ Valencia, *Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano*, 27.

¹⁶ Al respecto de este dato me fue compartido un documental en donde aparece una entrevista hecha a un ex jugador del equipo de béisbol que Isidro Allen financió en la ciudad de Aguascalientes. Radio y Televisión de Aguascalientes. 2016. Memorias de la Maestranza “Béisbol”, episodio 19, producción Aguascalientes TV. Video de YouTube.com, https://www.youtube.com/watch?v=Scc2E8TV_V8&t=417s.

Para este punto, la investigación había confrontado los principales datos que los masones de Cárdenas habían apuntado sobre la vida de Isidro Allen, pero aún quedaba pendiente resolver si realmente había donado el terreno de la logia, afirmación que fue rebatida una vez que se pudo consultar otros documentos del archivo de la “Ignacio Ramírez”. Tras acceder a una copia fiel de escrituras originales de la Logia se pudo observar que el texto no habla de una donación sino de una compraventa, asimismo no aparece referido Allen Nava, pero sí su suegro como “vecino propietario” de una casa contigua. Lo cual demuestra que lo dicho por Ignacio Álvarez durante la entrevista podría no ser del todo cierto, no obstante, es importante mencionar que la copia de las escrituras había sido solicitadas en 1956 por Lucio Álvarez Cruz, entonces venerable maestro de la logia y padre de Ignacio Álvarez. La duda que surgió con esto es ¿por qué el entrevistado Álvarez habló acerca de una donación, si los masones tienen dicho documento en su poder y señala lo contrario? Esta interrogante no se ha resuelto totalmente, pero como veremos más adelante, tanto los datos de los documentos como la historia oral, que no se han colocado en esta primera parte, otorgan una posible respuesta.

Un contexto que esclarece

A partir de este segundo subapartado se hilará un panorama general que aterriza en la vida de Isidro Allen Nava y que dota de un mayor sentido a las conjeturas que se armaron en el apartado anterior. Y para iniciar se realizará un breve recorrido sobre las migraciones forzadas de afrodescendientes a lo que actualmente es México y que tiene sus orígenes durante el virreinato, una época en la que el comercio transatlántico de esclavos fue una extendida actividad económica que nutrió de mano de obra a las haciendas, minas y residencias.

El esclavismo negrero provocó un proceso migratorio forzado de hombres, mujeres y niños de un continente a otro, y una vez establecidos en la Nueva España, los esclavizados fueron usados para desempeñar un amplio abanico de labores domésticas, mineras, agrícolas y ganaderas¹⁷. Durante el siglo XIX, las migraciones forzadas de personas negras continuaron, como fue el caso del pueblo de los mascogos que huyeron del esclavismo de los Estados Unidos y arribaron al estado fronterizo de Coahuila en 1850¹⁸. Otros tantos más, llegaron como mano de obra importada por las compañías estadounidenses, como el Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Central Mexicano, las cuales fueron las encargadas de la construcción de los principales caminos de hierro del país durante el porfiriato. En el caso de la compañía del Nacional, esta utilizó personas negras provenientes de Kansas y otros estados de la Unión Americana; mientras que el Central empleó a gente de las Antillas. La razón de esto era utilizar la fuerza de la mano de obra importada en los tramos donde las poblaciones mexicanas no fueran lo suficientemente numerosas para sostener los trabajos, como fue en Chihuahua o la Huasteca potosina¹⁹. En esta última zona se utilizaron a los jamaíquinos para que trabajaran en los trechos más calurosos y complicados de la vía a Tampico. Sin embargo, la presencia de estos extranjeros fue breve, pues no soportaron el clima, ni las condiciones de vida, por lo que tuvieron que irse. Tras la salida de los caribeños la prensa compartió algunas percepciones

17 María Elisa Velázquez y Gabriela Iturralde Nieto, *Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación* (México: Ediciones Conapred, 2016), 61.

18 Ariadne García Hernández, *Afrodescendientes en México. Protección Internacional de sus Derechos Humanos* (México: CNDH, 2016), 19-21.

19 Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)* (México: Colegio de México, 1995), 92-98.

de esta clase de “prácticas laborales”, como la de un inspector del Ministerio de Fomento, quien realizó algunos comentarios racistas al afirmar que los jamaquinos regresaron a su país pues “su trabajo era inferior al de los mexicanos” y que además eran “viciosos”²⁰. A pesar de la percepción negativa, estas prácticas continuaron repitiéndose, e incluso Ferrocarriles Nacionales de México llegó a hacer lo mismo. En 1910, esta empresa contrató a “65 negros” provenientes de las Bahamas para trabajar en Tampico y atender a las Divisiones ferrocarrileras de Cárdenas y Monterrey²¹.

En este panorama de migraciones forzadas se inserta el arribo de Samuel Allen a México ocurrida, según lo dicho en las entrevistas, probablemente a inicios de la década de 1880 para trabajar en la construcción de los caminos de hierro, posiblemente la vía a San Luis–Tampico. Como dijimos en un inicio, Samuel fue uno de los muchos trabajadores extranjeros que no regresaron a sus lugares de origen tras incorporarse a la plantilla laboral. Y, una vez concluido el ferrocarril, se desempeñó como maquinista, un puesto de alta cualificación que comúnmente solo podía ser ocupado por trabajadores extranjeros, principalmente por americanos de origen blanco. Por dicho cargo, Allen pudo percibir un salario superior al de los obreros mexicanos, quienes comúnmente se desempeñaban en puestos de poca especialización²². Se intuye, y es factible, que Samuel Allen alcanzó tal cargo dado sus conocimientos del inglés, pues tanto en Jamaica como dentro del Ferrocarril Central, este era el idioma técnico y oficial. En cuanto a lo familiar, el jamaquino se casó con la mexicana Ramona Nava en Las Tablas, San Luis Potosí y posteriormente se estableció en el pueblo de Las Palmas, lugar donde nació en 1886 su único hijo, Isidro.²³

Las Palmas es una localidad que se ubica en el corazón de la Huasteca y en el año en que nació Allen Nava aún se estaban construyendo las vías que conectarían a Tampico con las futuras estaciones de la zona. Una vez que se inauguró el ferrocarril, dicho pueblo contó con una estación y una oficina de telégrafos, y además fungió como un centro de distribución de los productos ganaderos de Tamuín²⁴. En dicho paraje, Isidro Allen pasó su infancia y juventud, así como sus primeros años laborales dentro de los ferrocarriles y, al igual que su padre, se unió a las crecientes filas del gremio rielero. A partir de los doce años Isidro ocupó distintos puestos, inició como ayudante y después escaló a fogonero y garrotero, por lo que desde temprana edad tuvo acceso a conocimientos técnicos que probablemente le compartía su padre. También se familiarizó con la vía San Luis–Tampico y las distintas estaciones. Sin embargo, no todo fue un aprendizaje sencillo pues vivió en carne propia los peligros de ser rielero. A los trece años perdió algunos dedos de su mano derecha tras intentar enganchar unos vagones²⁵. Para 1913, en plena lucha revolucionaria, Allen Nava se mudó de Las Palmas a la estación-pueblo de Cárdenas, en donde Isidro conoció a Gumersinda Campos Martínez (originaria de Villa Hidalgo), hija de un trabajador de los talleres de reparación del ferrocarril, con quien posteriormente se casó y tuvo dos hijos: Antonio y Ramón.²⁶

20 Carregha, *Rieles y trabajadores*, 12.

21 CEDIF, Fondo Junta Directiva FNM, “Contratos de trabajadores negros para el puerto de Tampico y las Divisiones de Cárdenas y Monterrey, entre Messrs. R. H. Sawyer & Co y Ferrocarriles Nacionales de México, julio de 1910”, f. 1-4.

22 Carregha, *¡Ahí viene el tren!*, 183.

23 Entrevista Mónica del Pilar Allen Hermosillo (18 de febrero de 2023).

24 Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay López y Jesús Narvaés Berrones, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí* (México: COLSAN-CONACULTA, 2003), 186.

25 Entrevista a Susana Hermosillo Silva (18 de febrero de 2023). Archivo privado de la familia Allen Hermosillo, acta de matrimonio, 11 de febrero de 1918, f.1.

26 Entrevista a Jorge Allen Campos (28 de enero de 2023).

Imagen 5. Retrato de la familia Allen Campos en Cárdenas, c. 1922

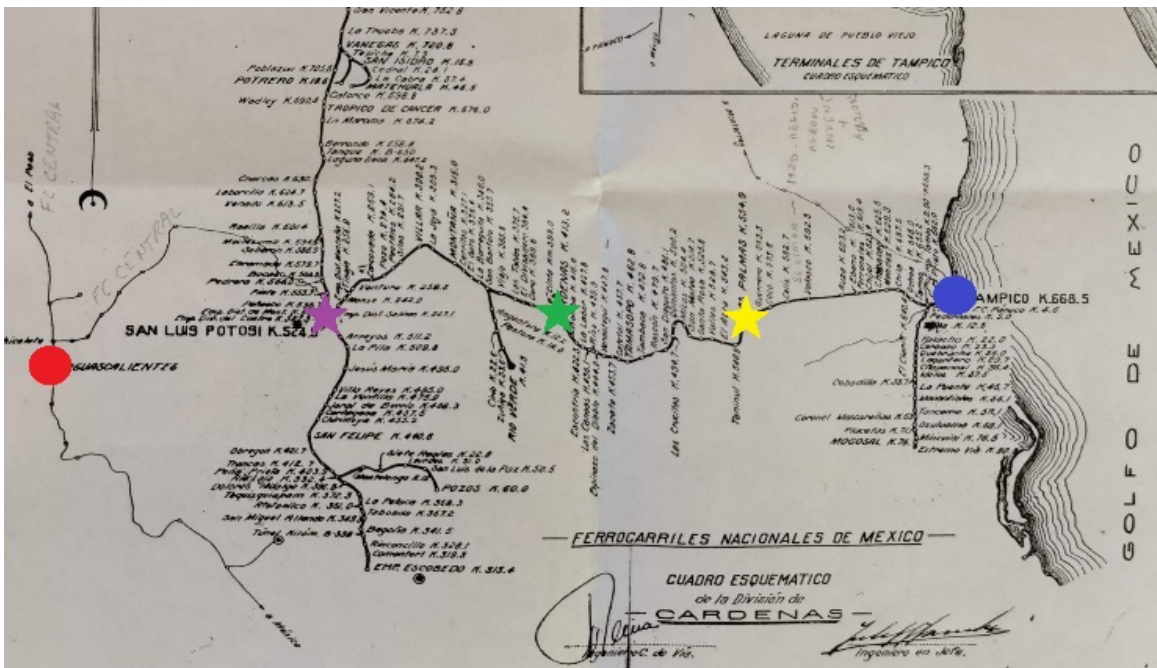


Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

Es probable que la mudanza de Isidro Allen a Cárdenas se debiera tanto a la inseguridad que prevaleció en ciertas poblaciones de la Huasteca durante la Revolución, así como a una transferencia de la empresa. Desde inicios del siglo xx, dicho lugar perfilaba a convertirse en un importante centro ferrocarrilero, pues se trataba de un punto intermedio entre la capital potosina y el puerto tampiqueño. Esta ubicación convirtió a Cárdenas en un nodo clave para las comunicaciones entre el Golfo de México y el centro-norte del país, por lo cual, durante la guerra se estableció un cuartel militar con el objetivo de proteger la infraestructura ferroviaria. Además, un par de años antes de la mudanza de Allen Nava, en 1908, el gobierno porfiriano creó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, la cual absorbió las líneas administradas por compañías americanas, entre ellas el Ferrocarril Central Mexicano. En ese contexto de reconfiguraciones, Cárdenas se consolidó como sede administrativa de la División Cárdenas (antigua División San Luis), la cual abarcaba desde la estación Chicalote, en Aguascalientes, hasta Doña Cecilia, Tamaulipas²⁷, pasando por Las Palmas.

27 Herrera, *Cárdenas de mis recuerdos*, 5.

Imagen 6. Cuadro esquemático de la División Cárdenas, 1936²⁸



Fuente: Archivo privado de David Jiménez Morales

Asimismo, el desarrollo de Cárdenas como centro ferroviario también se debía a que en esta población se encontraban los únicos talleres de reparación y mantenimiento de la vía a Tampico, los cuales fueron establecidos ahí en 1894 por el Ferrocarril Central luego de haber estado originalmente en Rascón, cerca de Las Palmas. A raíz de estos cambios, comenzaron a establecerse trabajadores de diversos orígenes, entre ellos algunos estadounidenses quienes se alojaron en un fraccionamiento habitacional conocido como la Colonia Americana, construido exprofeso para los trenistas, mecánicos y oficinistas extranjeros. Paralelamente surgió otro barrio con la mudanza de los talleres, El Rasconcito, el cual fue habitado mayoritariamente por obreros mexicanos, pero también “por mulatos y gringos casados con mexicanas”²⁹.

Ambos barrios dieron origen a un nuevo núcleo poblacional que se articuló en torno a la infraestructura rielera (estación, talleres, patios, oficinas, almacenes) y que fue la génesis de la actual ciudad de Cárdenas³⁰. Este desarrollo poblacional fue problemático pues el “fraccionamiento americano” fue una colonia estadounidense en el sentido estricto de la palabra, pues no solamente en ella se reprodujo un pequeño pueblo con arquitectura “yanqui” y era habitada por “gringos”; sino que también se replicó un modelo de segregación entre sus habitantes. Mientras que, hacia el norte de la estación, los estadounidenses vivían en elegantes chalets con acceso al agua; al sur y oeste de los talleres, los obreros mexicanos, como Hilario Campos (suegro de Allen), vivían en asentamientos irregulares donde predominaban casitas de adobe, vagones y barracas de madera sin servicios sanitarios³¹. Esta división espacial influyó para que la naciente población se sectorizara en distintos grupos diferenciados por

28 Círculo rojo, Aguascalientes; estrella morada, San Luis Potosí; estrella verde, Cárdenas; estrella amarilla, Las Palmas; círculo azul, Tampico.

29 José Herrera Hernández, *Memorias de un ferrocarrilero* (Cárdenas: [s.n.], 1999), 5.

30 Jorge Castillo Rodríguez, “La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano”. *La Corriente, Historias /Artes /Culturas* 60 (2022): 8.

31 Herrera Bravo, *Cárdenas de mis recuerdos*, 67.

el origen racial y productivo³². Dicha situación no era un caso aislado, pues en otras partes del país, como en Aguascalientes, el Ferrocarril Central también construyó otro *company town*, que igualmente se llamó Colonia Americana, en donde los estadounidenses tendían a aislarse y no convivían con los obreros mexicanos, además de que formaban círculos cerrados³³. Las desigualdades entre los habitantes de Cárdenas no solo se redujeron a aspectos espaciales, sino también a los laborales, pues los trabajadores nacionales no podían ascender fácilmente a los puestos de alta cualificación, como el de maquinista o mecánico, y cuando lograban escalar percibían salarios menores a los de sus pares estadounidenses por realizar el mismo trabajo. Otro de los grandes obstáculos con los que se toparon los connacionales que se establecieron en Cárdenas (así como en otros centros ferroviarios del país), era que no sabían leer ni entender el idioma oficial y técnico de la empresa, el inglés. Esta era la lengua nativa tanto de los estadounidenses como de algunos antillanos, como Samuel Allen, que llegaron al país a trabajar en la industria del riel. Además de esta barrera lingüística surgieron distinciones internas y abusos laborales, por parte de los americanos y de los pocos trabajadores mexicanos que lograban ascender a puestos de alto rango como los oficinistas, a quienes se les tildó de “ayankeados y trajeados” de casimir. Estos a menudo despreciaban a sus compatriotas “chorreados vestidos de mezclilla” de los talleres. Los antagonismos entre obreros extranjeros y nacionales fragmentados y divididos entre los departamentos de oficinas, talleres y vía³⁴, generaron varios desencuentros que escalaron a un punto álgido en los albores de la Revolución.

Imagen 7. Vista de algunas oficinas de la Colonia Americana de Cárdenas, c. 1910



Fuente: Archivo privado de la familia Herrera Domínguez

32 Carlos Ramón Moreno, “El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904” (Tesis de Maestría en Historia, El Colegio de San Luis, 2002), 177.

33 Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950* (México: CONACULTA-CEDIF, 2010), 59.

34 Herrera Bravo, *Cárdenas de mis recuerdos*, 67.

En ese agitado contexto, Isidro Allen Nava alcanzó los veintidós años, edad mínima que exigía la empresa para poder ascender al puesto de maquinista, además de cumplir con dicho requisito era necesario haberse desempeñado previamente como fogonero y garrotero³⁵, cargos que ya había tenido. Si bien se desconoce la fecha exacta de su ascenso, es probable que haya ocurrido entre 1909 y 1914, período que coincide con el proceso de mexicanización de los ferrocarriles, el cual consistió en el ascenso paulatino de los rieleros mexicanos, quienes comenzaron a ocupar puestos clave de la industria que antes estaban reservados para los trabajadores extranjeros. Esto no fue algo sencillo, pues los administrativos y trenistas norteamericanos que permanecían dentro de los Ferrocarriles opusieron resistencia a querer ser remplazados. Incluso estos llegaron a lanzarse a huelgas, de la mano de las *brotherhoods*, para exigir al gobierno que los ascensos se dieran tras pasar ciertas pruebas de conocimientos técnicos, lo cual incluía entender órdenes e indicaciones en inglés³⁶. En el caso de Allen se intuye que esto no fue un gran reto debido a que su padre fue un rielero que dominaba el idioma, por lo que es probable que le haya compartido sus conocimientos a su hijo, en una clara relación de aprendiz-maestro. De hecho, entre los descendientes de Allen se afirma que “Samuel le heredó el trabajo a Isidro”³⁷, una expresión que seguramente no solo alude a la transmisión de conocimientos de padre a hijo, sino al hecho de que Isidro, probablemente, pudo haber ocupado el puesto de Samuel, cuando este lo dejó vacante, una práctica común en el gremio. No obstante, este no fue un caso aislado, pues existieron otros trabajadores connacionales que aprendían empíricamente o con la ayuda de algún maestro, incluso hubo otros casos en donde por tener conocimientos básicos del inglés los ferrocarrileros mexicanos ascendían³⁸.

Tras lograr escalar, Isidro Allen se convirtió en maquinista del camino Cárdenas-Tampico y a partir de ese momento pudo percibir uno de los sueldos más altos dentro del gremio y colocarse en un importante escalafón dentro de los ferrocarriles. Aquel puesto le otorgó un gran prestigio, autoridad y respetabilidad, no solo entre compañeros de trabajo sino también entre los habitantes de Cárdenas y otras estaciones. No obstante, no fue una carrera exenta de dificultades, pues en sus primeros años como maquinista enfrentó la inseguridad de los caminos de hierro, derivada de la lucha armada. Asimismo, fue víctima de amenazas por parte de jefes militares, como fue el caso del general Manuel C. Lárrega quien, según narra la familia Allen Hermosillo, le puso precio a la cabeza de Allen Nava, luego de que este “lo burlara y mostrara su apoyo” a Francisco Villa durante la cruenta batalla de El Ébano en 1915³⁹.

35 Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943* (México: sin editorial, 1944), 81.

36 Servando A. Alzati, *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México* (D.F.: Editorial “Beatriz de Silva, 1946), 305.

37 Entrevista María Allen Hermosillo (18 de febrero de 2023).

38 Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México*, 149.

39 Entrevista Mónica del Pilar Allen Hermosillo (18 de febrero de 2023). Entrevista María Allen Hermosillo (18 de febrero de 2023).

Imagen 8. Isidro Allen Nava posando junto a una locomotora, c. 1933



Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

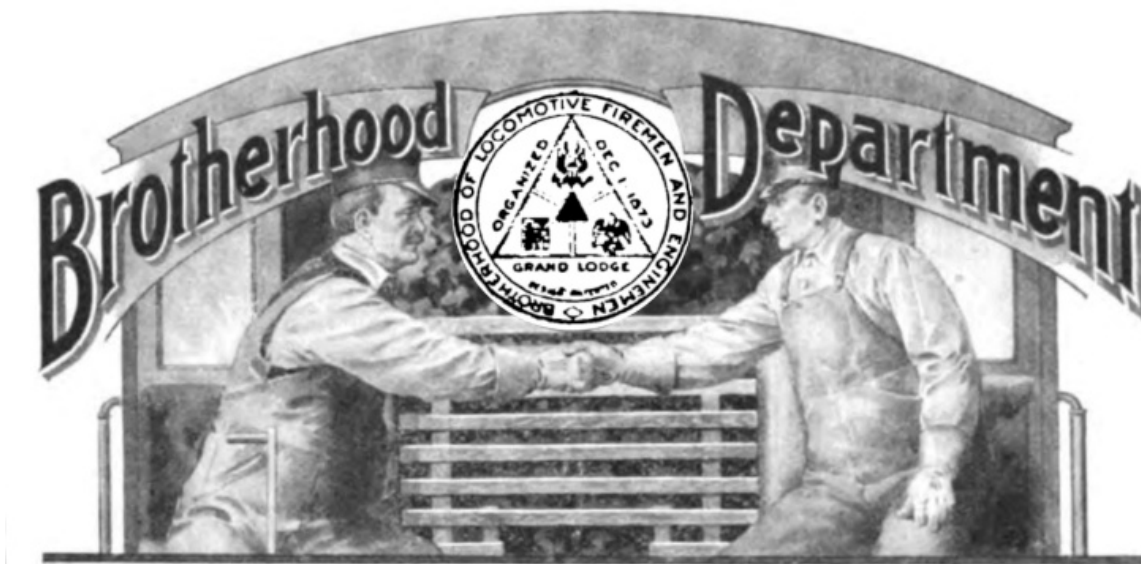
Asimismo, a los pocos años de su ascenso como maquinista, Allen Nava se unió al grupo de aquellos “elegantísimos rieleros que usaban traje, reloj reglamentario y un dije con la escuadra y el compás”⁴⁰, un valioso indicio de los vínculos entre los ferrocarriles y la masonería. En cuanto a esto último, y según la tradición oral, Isidro Allen Nava ingresó a la masonería debido a que su padre lo había inscrito como lobato —luvetón—, aunque se desconoce en qué logia y oriente ocurrió esto, y por tanto a qué taller pertenecía Samuel Allen. En este punto es importante tener en cuenta que la pertenencia a la masonería entre jamaquinos no era algo singular, pues responde a una larga tradición masónica que se remonta a finales del siglo XVIII, debido a la amplia aceptación y buena posición social que gozó esta asociación entre los habitantes de las viejas colonias inglesas de América, contrario a lo

40 Herrera Bravo, *Ferrocarriles y ferrocarrileros potosinos en el siglo XX*, 97.

que sucedía en el mundo hispánico⁴¹. La relación entre masonería y naciones angloparlantes es otro elemento que también se vincula con los ferrocarriles pues durante la construcción de las vías férreas en México, así como en otras naciones del continente, generalmente las empresas constructoras eran de origen anglosajón y sus trabajadores en ocasiones eran miembros activos de la masonería, los cuales llegaron a promoverla en los países a donde arribaban. Ese fue el caso de algunos ingenieros ingleses y obreros jamaquinos que trabajaron en la construcción del ferrocarril del Caribe en Costa Rica (1871-1874)⁴².

Otro indicio acerca del patrón masonería-ferrocarrilería, es el uso de las logias, o *brotherhoods* ferrocarrileras inspiradas en la masonería, como organizaciones de corte mutualista que daban protección y auxilio a los obreros cuando todavía no existían los sindicatos en el país. Como se mencionó anteriormente, muchos ferrocarrileros mexicanos y extranjeros sufrían discriminación y arbitrariedades por parte de la empresa y los trenistas de origen estadounidense⁴³, así como accidentes mortales. Ante esta clase de situaciones, muchos rieleros buscaban en las fraternidades americanas una institución protectora, pues se creía que los principios de igualdad, en teoría, no debían permitir actos discriminatorios entre “hermanos”, ni perjudicarse mutuamente en el “mundo profano”, no obstante, dichos valores no siempre se respetaban⁴⁴. Especialmente cuando comenzaron a ocurrir los ascensos de trabajadores mexicanos y, paralelamente, se fueron sustituyendo a los extranjeros.

Imagen 9. Grand Lodge of Brotherhood of Locomotive Firemen Eniginemen



Fuente: *Brotherhood of Locomotive Firemen's Magazine* XLII, enero-junio, 1907.

Las hermandades ferrocarrileras o *brotherhoods* que llegaron a México, como la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*, *Order Railway Telegraphy*, *Brotherhood Railway Despatch* y

41 José Antonio Ferrer Benimeli, “Vías de penetración de la masonería en el Caribe”, *REHMLAC. Revista de Estudios Históricos de la Masonería Latinoamericana y Caribeña* 1, no. 1 (2009): 2-19.

42 Ricardo Martínez Esquivel, *Masones y masonería en la Costa Rica de los albores de la modernidad (1865-1899)* (Costa Rica: Editorial UCR, 2017): 98-109.

43 Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno*, 100.

44 Herrera Bravo, *Cárdenas de mis recuerdos*, 68-70.

Brotherhood of Railways Clerks, habían sido fundadas en Estados Unidos en el siglo XIX. A ellas pertenecían trabajadores que ocupaban puestos de alta cualificación, como maquinistas, mecánicos u oficinistas, quienes generalmente tenían una mayor conciencia sobre los beneficios de la organización gremial, contrario a lo que inicialmente sucedía con los rieleros mexicanos⁴⁵. Según lo señalado por miembros del movimiento ferrocarrilero, como Servando Alzati y Marcelo Rodea, dichas fraternidades tenían inspiración masónica e influyeron en la fundación de instituciones mexicanas de corte mutualista. Como fue el caso de la *Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros*, la cual desempeñó un papel relevante durante la mexicanización de los ferrocarriles al lograr, con respaldo del gobierno federal, remplazar a los obreros extranjeros que se lanzaron a huelga en 1912. En Cárdenas, existen indicios acerca de que algunos ferrocarrileros estadounidenses pertenecían a un taller yorkino (o *brotherhood*), que ayudaba a sus miembros en caso de desgracias o en accidentes laborales. Tanto en la bibliografía como en la tradición oral local, se menciona lo que podría haber sido la primera logia que se estableció en Cárdenas, la cual según funcionaba en una oficina del ferrocarril, cercana a la estación de pasajeros y “en donde los trenistas americanos realizaban ritos masónicos.”⁴⁶ Se afirma que dicho taller era auspiciado por un oriente estadounidense, sin embargo, no se cuenta con documentación ni más información para reafirmar o refutar los breves datos mencionados.

La relación entre ferrocarrilería y masonería no fue exclusiva de Cárdenas, sino que también se manifestó en otras partes del estado. En la ciudad de San Luis, por ejemplo, existía el taller “San Luis de la Patria” No. 3, que durante gran parte del siglo XX se caracterizó por asociar principalmente a los trabajadores ferroviarios, algunos de los cuales estuvieron involucrados en movimientos que buscaron promover mejores condiciones laborales⁴⁷. De manera similar, la logia cardenense “Ignacio Ramírez” No. 10 (donde fue iniciado Isidro Allen), fue fundada en un local donde funcionó la *Sociedades ferrocarrileras*, una organización de carácter gremial. La asociación entre masonería y el movimiento obrero también se puede observar en otras latitudes de la república, como en Puebla y la Ciudad de México, en donde la *Brotherhood of Railway Clerk* y la *Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos* llegaron a funcionar o ser fundadas sucursales dentro de los talleres masónicos, a principios del siglo XX⁴⁸.

La “Respetable Logia Simbólica” de Cárdenas “levantó columnas” hacia finales de 1916, poco después de la salida de los ferrocarrileros norteamericanos, ocurrida dos años antes. Fue fundada bajo los auspicios de la Gran Logia de Estado Soberana e Independiente “El Potosí”, quien le otorgó el numeral 10, y fue bautizada con el nombre del “insigne reformador liberal” Ignacio Ramírez. En ella, Isidro Allen fue iniciado en los “Augustos misterios” a los pocos años de su creación, según señala un *cuadro lógico* de 1918, en el que aparece con el grado de aprendiz, junto a otros *ferromasones* (maquinistas, mecánicos y oficinistas), aunque también figuran algunos comerciantes. Esta composición confirma el marcado carácter ferroviario de la logia y refuerza la hipótesis sobre el vínculo *ferromasónico*.

45 Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949* (México: Secretaría de Cultura-COLMEX, 2017), 70-71.

46 Herrera, *Cárdenas de mis recuerdos*, 68-70.

47 Jesús Eloy Vázquez Leos, *Liberalismo y masonería en San Luis* (San Luis Potosí: [s.n.], 1995), 109-107.

48 Frank Zopl, “Dos épocas”, *Ferronales* 7 (1952): 13.

En cuanto a la carrera masónica de Allen Nava esta tuvo un ascenso similar a la ferrocarrilera, pues logró escalar en muy pocos años al grado 32, según lo señala un registro anotado en el *Libro de Oro*, que dice: “Ysidro Allen” [sic] tuvo su exaltación al último grado el “12-17-1922”, (es probable que el retrato que se reproduce al inicio haya sido con motivo de este evento). Los pocos documentos que existen en su expediente masónico señalan que Allen fue un hombre comprometido con su “logia madre”, pues cumplió con “todos los trabajos de su taller”, así como con el pago de sus cuotas, y a partir de 1924 fue nombrado “miembro honorario”⁴⁹. Lo cual indica que fue un hermano reconocido por los miembros de su taller. También, en 1926, se desempeñó como garante de amistad ante la logia de “Fiat Lux No.19”⁵⁰, ubicada en el oriente de Coahuila, labor que realizó en el marco de su participación en la Comisión de Relaciones, que tenía como objetivo estrechar los lazos de fraternidad con otras logias regulares del país.

Imagen 10. Identificación masónica de Allen, Supremo Consejo del XXXIII, 1940



Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

En el pequeño expediente de Allen se conserva una carta que puede ayudar a resolver la interrogante sobre si él donó (o no) el terreno donde se edificó la logia. Como vimos anteriormente, las escrituras de la propiedad no hablan de una donación, sino de una compraventa entre los herederos de la hacienda de Cárdenas (hijos del exgobernador potosino y gran maestro de “El Potosí”, Carlos Díez Gutiérrez), con los representantes de la “Ignacio Ramírez” No. 10 (Rafael Lira, Antonio Betancourt y Nicolás S. Araujo)⁵¹. Además, según lo dicho previamente, este hecho ocurrió en junio de 1929 cuando Isidro Allen ya no vivía en Cárdenas, sino en la ciudad de San Luis Potosí. A pesar de la aparente contradicción entre la tradición oral de los masones cardenenses con los documentos, y con base en los datos que se consultaron, se tiene la hipótesis de que la mención de una donación pudiera hacer

49 RLSIRN.10, Documentos, “Lista de los QQ. HH. Que están aplomo con el Tesoro de la logia “Ignacio Ramírez” #10”, 1 de diciembre de 1933, f. 1.

50 RLSIRN.10, Documentos, Diploma de Isidro Allen Nava como Garante de amistad ante la logia “Fiat Lux” No. 19, 31 de mayo de 1926, f. 1.

51 RLSIRN.10, Documentos, Copia fiel de escrituras originales de la logia, junio de 1956, f. 1.

referencia a una de carácter monetario y no del terreno como tal. Entre los datos que respaldan esta postura están, primero, el elevado salario de Allen Nava; segundo, lo dicho por los Allen Hermosillo, quienes afirman que su familiar tenía la costumbre de financiar proyectos de su interés; y tercero, que uno de los valores más importantes de la masonería es la filantropía y, además, un requisito que se exige a los hermanos para ingresar en la fraternidad es que tengan la capacidad económica para “hacer frente a los gastos tanto ordinarios como extraordinarios de la Sociedad”⁵². Ahora bien, pasemos al siguiente fragmento de una plancha enviada por el secretario de la “Ignacio Ramírez” a Isidro Allen Nava, la cual podría respaldar la hipótesis anteriormente planteada:

Esta Respetable Logia jamás podrá olvidar los beneficios que, quizás a costa de vuestro sacrificio personal, de vos ha recibido, [...] a la vez comunicamos que ya no tenemos o encontramos otro medio de haceros patentes nuestros profundos agradecimientos, este Respetable Taller os sigue considerando en nuestro Cuadro con el título de miembro Honorario. También aprovechamos la presente ocasión para informaros que no olvidamos el adeudo que con vos tenemos⁵³.

Este breve pero ilustrativo fragmento resulta clave para reforzar la idea de que Allen Nava realizó un aporte significativo para adquirir el local donde funcionó la logia, aunque no haya quedado registrado en los títulos de propiedad. Asimismo, la expresión “beneficios que, quizás a costa de vuestro sacrificio personal, de vos ha recibido” nos dan indicios de una posible gran contribución por parte de Allen. De igual forma, la mención de un “adeudo pendiente” también podría aludir a un compromiso aún no saldado, lo que abre la posibilidad de que el *ferromasón* haya prestado recursos. En conjunto, tales indicios nos permiten matizar la historia oral de los masones cardenenses en torno al relato de la donación del local donde opera el taller masónico hasta la actualidad.

No obstante, más allá del posible apoyo económico que Allen Nava brindó a su “logia madre” y del proceso para la adquisición del inmueble (aspecto que aún requiere de mayor investigación), la trayectoria de dicho *ferromasón* continuó avanzando en los siguientes años, aunque ya alejada de Las Palmas y Cárdenas, y cercana a otras ciudades como San Luis y Aguascalientes (en esta última población jugaba su equipo de béisbol). Al respecto, la información disponible posterior a la temporalidad en la que fue escrita la plancha es poca, tan solo tenemos unas cuantas pistas que señalan su ascenso en la jerarquía ferrocarrilera, como que en 1937 ocupó el cargo de ayudante de superintendente de la División Cárdenas⁵⁴. En el ámbito masónico, se sabe que se *regularizó* en la “Mariano Arista” No. 2, tras haberse separado de la “Ignacio Ramírez” No. 10. En su nuevo taller uno de sus hijos, Ramón, fue adoptado como *louvelón*, siendo su padrino Alfonso Arenal Banuel, un “hermano ferrocarrilero” que pertenecía a la *Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras*, de la cual había sido vicepresidente de la sucursal de la ciudad de San Luis en 1924⁵⁵.

52 RLSIRN.10.10, Documentos, Formato de Declaración del solicitante de Logia “Ignacio Ramírez” No. 10, 1925, f. 1.

53 RLSIRN.10, Documentos, Expediente de Isidro Allen Nava, Plancha de la logia “Ignacio Ramírez” No. al querido hermano Isidro Allen, 5 de diciembre de 1932, f.1.

54 Ramón Acorta Guerrero, “Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del Estado de San Luis Potosí”, *Historias Potosinas* III, no.1 (1972): 60.

55 *La Locomotora órgano Oficial de la Orden Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras* 5 (1924).

Imagen 11. Diploma del Lovetón Ramón Allen, c. 1934.



Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

Finalmente, Allen Nava falleció el 28 junio de 1946 durante un accidente ferroviario ocurrido entre las estaciones de Tolosa y Espíritu Santo, cerca de los límites estatales de Aguascalientes con San Luis Potosí. Según narra la familia Allen Hermosillo, dicho evento fue resultado de una negligencia, pues al no realizarse los cambios de vía necesarios, dos locomotoras de vapor

colisionaron de frente. En una de ellas viajaba el sexagenario Isidro Allen, quien manejaba un tren de pasajeros. En un intento por evitar una catástrofe este disminuyó la velocidad del convoy y “aguantó su máquina” para que no fueran dos fuerzas las que se impactaran, y así poder salvar la vida de los viajeros. A pesar de ello, la colisión destruyó e incendió al instante las locomotoras, ocasionando la muerte de Isidro Allen Nava, quien murió prensado y calcinado⁵⁶. Su esfuerzo por aminorar los daños para salvar las vidas de los pasajeros fue reconocido por algunos como heroico y fue sepultado en el cementerio del Saucito, en la ciudad de San Luis, justo detrás del mausoleo masónico de la Gran Logia “El Potosí”. Según el testimonio de otro ferrocarrilero, Carlos García Almendariz (quién también fue maquinista y superintendente de la División Cárdenas), en el lugar donde ocurrió el fatal accidente se colocó una mojonera conmemorativa. El informante afirma que los masones fueron quienes colocaron dicho “monumento mortuario”, pues este contiene grabados una escuadra y un compás⁵⁷, símbolos por excelencia de la masonería.

Imagen 12. Antonio y Ramón Allen Campos posando junto a la tumba de su padre, c. 1950.



Fuente: Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

⁵⁶ El acta de defunción señala que Isidro Allen Nava falleció a la 13:25 horas en el kilómetro 147 del Distrito Chicalote. El diagnóstico médico menciona que su muerte fue provocada por quemaduras de vapor y heridas traumáticas como la amputación de ambas piernas. *FamilySearch*, Entry for Isidro Allen Nava and Ismael Allen, 30 de junio de 1946 (<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:QG99-P88H> : Wed Mar 12 02:00:12 UTC 2025).

⁵⁷ Entrevista a Carlos García Almendariz (10 de octubre del 2024).

Reflexiones finales

A lo largo del presente texto se ha expuesto cómo, utilizando el método indiciario y la historia oral, se pudo realizar una aproximación a una serie de pistas que han permitido reconstruir, parcialmente, la biografía de Isidro Allen Nava (1886-1946). La cual es una viñeta que revela una pequeña parte de la estrecha conexión que hubo entre la masonería y ferrocarrilería en San Luis Potosí, a finales del siglo xix y principios del xx. Si bien en la bibliografía potosina existen varios indicios de dicha relación, esta investigación nos habla de un caso llamativo de un afrodescendiente que pudo surcar las dificultades de un contexto de discriminación y escalar dentro de la estructura jerárquica de los ferrocarriles, a la par que la masonería era empleada como un mecanismo de protección de los trabajadores del riel frente a los abusos de los trenistas americanos y la empresa.

Este ejercicio, presentado previamente en un sucinto artículo experimental (que inicialmente otorgaba mayor peso a la parte étnica y ferroviaria),⁵⁸ así como en el vii Simposio Internacional de Historia de la Masonería (celebrado en septiembre de 2024 en la ciudad de Santa Rosa, Argentina), ofrece la posibilidad de explorar nuevas aristas en torno a la presencia de personas afrodescendientes dentro de la masonería mexicana. Asimismo, analiza la importancia que tuvo dicha fraternidad en torno a la organización de los rieleros, en el contexto de las luchas por conseguir mejores condiciones de trabajo durante el porfiriato y la Revolución.

Isidro Allen es una pequeña muestra de la diversidad de personajes que llegaron a integrar los cuadros masónicos de algunas logias del interior del país, alejadas de los grandes centros urbanos. Su caso también evidencia las diferencias que había entre los componentes socio ocupacionales de los distintos talleres de un mismo oriente. Por ejemplo, la logia “San Luis de la Patria” No. 3 e “Ignacio Ramírez” No. 10 se caracterizaron por agrupar a obreros del riel; en contraste, los cuadros de “Fe y Esperanza” No. 1 y “Mariano Arista” No. 2 se distinguieron por iniciar mayoritariamente a políticos, comerciantes y aristócratas potosinos. No obstante, también hubo ferromasones en estos dos últimos, como Allen Nava quien se regularizó en una de ellas. Por lo anterior, este texto cuestiona la arraigada idea que señala a la masonería como una “asociación elitista”, reservada a personas de una holgada posición socioeconómica y linaje de abolengo. Sin embargo, la integración de obreros de cierto nivel jerárquico dentro de la industria ferroviaria (así como de otras más), también fue una realidad que revela la compleja y diversa composición de la masonería, como lo ejemplifica el caso de Isidro Allen Nava.

58 Jorge Castillo Rodríguez, “Isidro Allen Nava, historia de vida de un maquinista afromexicano y masón”, *Mirada ferroviaria* 47, (2023): 138-152.

Imagen 13. Familia Allen Hermosillo, Monterrey, mayo 2023



Fuente: Archivo privado del autor

Fuentes Primarias

Archivos

Archivo privado de la familia Allen Hermosillo

Archivo privado de la familia Herrera Domínguez

Archivo privado de David Jiménez Morales

Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF)

Centro de Documentación Histórica “Lic. Rafael Montejano Aguiñaga” (CDHLRMA)

Respetable Logia Simbólica “Ignacio Ramírez” No. 10 (RLSIRN.10)

Entrevistas

Entrevista a Jorge Allen Campos, nieto de Isidro Allen, 28 de enero de 2023.

Entrevista a María Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen, 18 de febrero de 2023.

Entrevista a Susana Hermosillo Silva, viuda de Ramón Allen Campos, hijo de Isidro Allen, 18 de febrero de 2023.

Entrevista a Mónica del Pilar Allen Hermosillo, nieta de Isidro Allen Nava, 18 de febrero de 2023.

Entrevista a Carlos García Almendariz, ex superintendente de la División Cárdenas, 10 de octubre del 2024.

Otras

Family Research. “México, San Luis Potosí, Registro Civil, 1859-2000”, Entry for Isidro Allen Nava, 30 de junio de 1946. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:QG99-P88H> : Wed Mar 12 02:00:12 UTC 2025,

Radio y Televisión de Aguascalientes. 2016. *Memorias de la Maestranza*, “Béisbol”, episodio 19, Producción Aguascalientes TV. Vídeo de YouTube.com. https://www.youtube.com/watch?v=Scc2E8TV_V8&t=417s.

“Rito Escocés Antiguo y Aceptado, Grado Trigésimo Segundo – Sublime Príncipe del Real Secreto”. En *Stichting Argus*, página de internet consultada el 21 de marzo de 2025, https://www.stichtingargus.nl/vrijmetselarij/s/aasr_r32mexico.html

Bibliografía

Acorta Guerrero, Ramón. “Segundas y terceras adiciones a la bibliografía histórica y geográfica del Estado de San Luis Potosí”. *Historias Potosinas* III, no.1 (1972): 60-61.

Alzati, Servando A. *Historia de la mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México*. D.F.: Editorial “Beatriz de Silva, 1946.

Brotherhood of Locomotive Firemen’s Magazine XLII (1907): 121.

Carregha Lamadrid, Luz. “Rieles y trabajadores. El origen de un nuevo sector obrero en S.L.P. durante el porfiriato”. *Mirada Ferroviaria* 7 (2009): 9-19.

Carregha Lamadrid, Luz. *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*. México: CONACULTA, 2014.

Carregha Lamadrid, Begoña Garay y Jesús Narváes. *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*. México: COLSAN-CONACULTA, 2003.

Castillo Rodríguez, Jorge. “La arquitectura en Cárdenas, entre lo vernáculo norestense y lo ferroviario americano”. *La Corriente, Historias /Artes /Culturas* 60 (2022): 5-11.

Castillo Rodríguez, Jorge. “Isidro Allen Nava, historia de vida de un maquinista afromexicano y masón”. *Mirada ferroviaria* 47, (2023): 138-152.

Ferrer Benimeli, José Antonio. “Vías de penetración de la masonería en el Caribe”. *REHMLAC. Revista de Estudios Históricos de la Masonería Latinoamericana y Caribeña* 1, no. 1, (2009): 3-19.

Ficker, Sandra Kuntz. *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*. México: Colegio de México, 1995.

Frank Zopl. “Dos épocas”. *Ferronales* 7 (1952): 12-15.

García Hernández, Ariadne. *Afrodescendientes en México. Protección Internacional de sus Derechos Humanos*. México: CNDH, 2016.

Guajardo Soto, Guillermo. *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: CONACULTA-CEDIF, 2010.

Guerreo Almazán, Miguel Ángel. *Cárdenas S.L.P. y sus Ayuntamientos. Primera Parte*, México: Cruz Roja, 2004.

Ginzburg, Carlo. *Mitos, Emblemas e Indicios: Morfología e historia*. Barcelona: Gedisa, 1994.

Haas Paciuc, Alexandra. “La historia de los afrodescendientes en México: visibilizando un pasado común”. *Revista Mexicana de Política Exterior* 116 (2019): 57-75.

Herrera Bravo, Miguel Ángel. *Cárdenas de mis recuerdos*. San Luis Potosí: sin editorial, 1984.

Herrera Bravo, Miguel Ángel. *Ferrocarriles y ferrocarrileros potosinos en el siglo xx. La Gran División Cárdenas*. México: COLSAN, 2022.

Herrera Hernández, José. *Memorias de un ferrocarrilero*. Cárdenas: sin editorial, 1999.

La Locomotora órgano Oficial de la Orden Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras 5, (1924): 1-3.

Martínez Esquivel, Ricardo. *Masones y masonería en la Costa Rica de los albores de la modernidad (1865-1899)*. Costa Rica: Editorial UCR, 2017.

Ramón Moreno, Carlos. “El entorno construido a partir de la introducción del Ferrocarril Central. Estudio comparativo entre los poblados de Alaquines y Cárdenas en el Estado de San Luis Potosí, 1880-1904”. Tesis de Maestría en Historia, El Colegio de San Luis, 2002.

Rodea, Marcelo N. *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero 1890-1943*. México: sin editorial, 1944.

Sánchez Leija, Luis Manuel. “La masonería potosina, su estética y discursos en las producciones culturales (1900 a 1930)”. Tesis de Maestría en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, 2022.

Valencia Islas, Arturo. “Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914”. *Mirada Ferroviaria* 36 (2019): 24-32.

Valencia Islas, Arturo. *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México: Secretaría de Cultura-COLMEX, 2017.

Velázquez y Gabriela Iturralde Nieto. *Afrodescendientes en México. Una historia de silencio y discriminación*. México: Ediciones Conapred, 2016.

Vázquez Leos, Jesús Eloy. *La masonería femenina en San Luis Potosí, sus inicios*. San Luis Potosí: sin editorial, 2003.

Vázquez Leos, Jesús Eloy. *Liberalismo y masonería en San Luis*. San Luis Potosí: sin editorial, 1995.