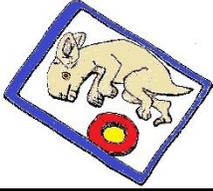


# Boletín

## CRÓNICAS, HISTORIA Y CULTURA DE ECATEPEC



Año: I Número: 8 Fecha: Febrero 2020.

### El Puente de Fierro de San Cristóbal Ecatepec sobre El Gran Canal del Desagüe<sup>1</sup>

**Angélica Rivero López.**  
CRONISTA MUNICIPAL DE ECATEPEC DE MORELOS

El Gran Canal del Desagüe formó parte de un proyecto a gran escala intitulado “*Obras del Desagüe del Valle de México*” y en el cual a lo largo de su trayecto se colocaron un conjunto de puentes considerados en su tiempo como “Obras de Arte” y de los cuales hablaremos a continuación.

El primer período del desagüe, correspondió al Gobierno de Maximiliano (1865), en ese tiempo el Gran Canal originalmente tenía un desarrollo de 39 ½ kilómetros, partía del centro del Lago de Texcoco y tenía por objeto extraer el agua para impedir inundaciones a la Ciudad de México. El segundo período fue el del Gobierno del Presidente Benito Juárez García, en el cual los ingenieros del desagüe prolongaron el Canal hasta tocar a la Ciudad en la garita de San Lázaro; cuya prolongación produjo un

---

<sup>1</sup> Esta reseña se basa en la *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vols. I, II y III publicada en 1902 por orden de la Junta Directiva del mismo desagüe.

---

desarrollo total de 49 kilómetros. Finalmente, en febrero de 1886, comenzaron los trabajos de la tercera y última etapa que correspondió al Gobierno del General Porfirio Díaz, en esta etapa se modificó el trazo original del Canal haciéndolo salir del centro del Lago de Texcoco; y alojándolo hacia la orilla Occidental, lo cual redujo el desarrollo a 48.1 km. Después de las anteriores modificaciones, el trazo del Canal quedó totalmente definido.

El origen del Gran Canal se localizó en la Ex-Garita de San Lázaro de la Ciudad de México; y ahí se efectuó el 17 de marzo de 1900 la solemne inauguración oficial de las Obras del Desagüe. Las obras del Desagüe estuvieron encomendadas desde 1886 hasta 1900 a la Junta Directiva de las obras del Desagüe del Valle de México. Las obras tuvieron tres objetivos: Primero, impedir las inundaciones; Segundo, recibir las aguas sucias y los residuos de la Ciudad de México (Y conducirlos fuera de la Cuenca); y Tercero, gobernar las aguas de esta misma Cuenca y sacarlas fuera de ella.

Las obras constaron de tres partes principales: un Canal, un Túnel y su Tajo de desemboque. Aquí describiremos únicamente las obras de infraestructura relacionadas al Canal del Desagüe.

Como ya se mencionó, el Canal partió del Oriente de la Ciudad de México, en el Barrio de San Lázaro, continuó por el lado Oriente de la Sierra de Guadalupe (Entre esta Serranía y el Lago de Texcoco), cambió de rumbo antes del kilómetro 20, hacia el Noroeste; atravesó diagonalmente el lago de San Cristóbal, parte del Lago de Xaltocan y otra del Lago de Zumpango<sup>2</sup>, en el kilómetro 43 ½, al Sur de la población de

---

<sup>2</sup> Las aguas procedentes de la Ciudad, recorren todo el Canal desde San Lázaro hasta las inmediaciones de Zumpango, aquí las recibe el Túnel por medio de la presa, atraviesan el Túnel y al salir desembocan en el Tajo de Tequixquiac, hasta el río de este nombre (Para aprovecharlas como fuerza motriz); y enseguida en la

Zumpango, cambió de dirección hacia el Norte, para llegar al principio del túnel en el kilómetro 47.527 (Véase Figura 1).

La longitud total del Canal es de 47 kilómetros 527 metros. En La Garita de San Lázaro punto de origen del Canal, tiene el fondo en su origen +2.25 m de acotación y -6.63 m en el fin. La profundidad del Canal respecto a la superficie del terreno en su punto de partida es de 5.75 m y en los últimos kilómetros 21.28 m. Los taludes son a 45°, el ancho en el fondo es de 5 metros en los primeros 20 kilómetros y de 6.50 m en el resto del Canal (Véase Foto 1).

Los puentes que se construyeron a lo largo del trayecto del Gran Canal fueron divididos en cuatro clases:

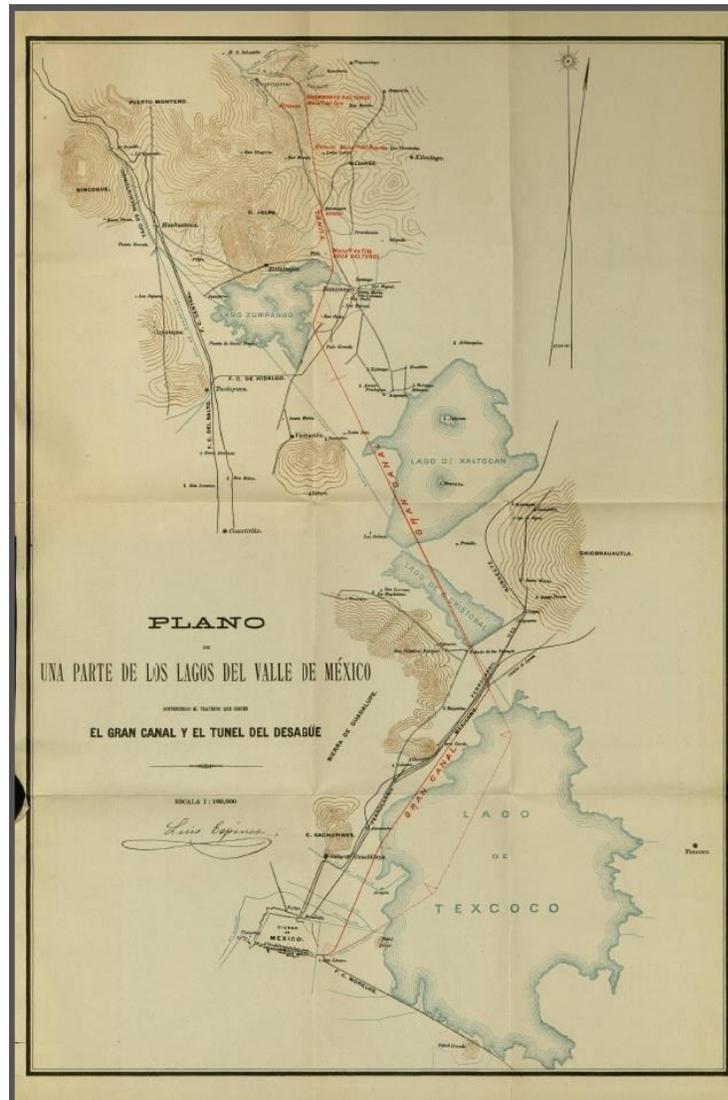


Figura 1. Trayecto del Gran Canal del Desagüe (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

irrigación de Actopan, los últimos derrames los recibe el Río Tula, tributario del Pánuco; y siguiendo el curso de éste, derraman por último en el Golfo de México.

1. Puentes acueductos para hacer pasar ríos o canales.
2. Puentes para paso de ferrocarriles.
3. Puentes vecinales; y
4. Puentes para caminos carreteros.

La excavación del Gran Canal fue contratada primeramente con la Compañía americana "Bueyrus". Esta Compañía trajo dos dragas de una cuchara, aparatos que sirvieron para practicar las excavaciones, capaces de extraer mil metros cúbicos por día; y con dichas dragas se iniciaron los trabajos a partir del kilómetro 22. En

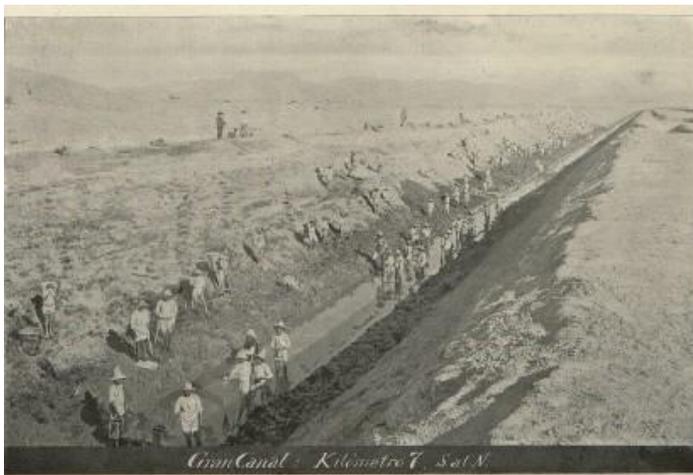


Foto 1. Trabajos de excavación en el kilómetro 7 del Canal del Desagüe, vista Sur – Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

1890 se establecieron las oficinas en San Cristóbal; y en el kilómetro 22 se establecieron los talleres para armar las dragas. También, se construyó el ferrocarril hasta el kilómetro 22, para facilitar el transporte de todos los materiales y maquinaria que se necesitaban.

Para dar paso a los ferrocarriles, caminos y cursos de agua que cortaban el Canal, se construyeron obras, de las cuales estaban terminados cuatro puentes acueductos para las aguas del Canal del Norte, de los ríos Consulado, Unido y Guadalupe, (Faltaba por construirse el del kilómetro 27); cuatro puentes de fierro para el ferrocarril Interoceánico, los tranvías del Peñón y los ferrocarriles Mexicano e Hidalgo; y nueve puentes destinados al paso de caminos carreteros y vecinales, que se localizaron en los sitios de la Vaquita, Hacienda de Aragón, Pueblo de Aragón,

Zacualco, Santa Clara Coatitla, Santa María Tulpetlac, San Cristóbal Ecatepec, San Andrés Xaltenco y Zumpango (Faltaban por construirse solamente los de Cerro Gordo, Tonanitla y Santa Ana).

Los contratistas comenzaron en los primeros días del año de 1892 la apertura de las cepas para los cimientos de tres puentes acueductos sobre el Canal, destinados a dar paso hacia el Lago de Texcoco, a los ríos Guadalupe, Chico y Consulado, quedando concluidos en 1894 (Véanse Fotos 2 y 3). De todos los puentes acueductos cuya construcción quedó consignada en el programa de trabajos, que sirvió de base para contratar con la casa S. Pearson & Son, se habían ejecutado tres, habiéndose suplido otros con obras provisionales.

Los otros puentes acueductos que se necesitaban no se habían ejecutado, pero se hicieron algunas obras para suplirlos. En el Canal del Norte, se puso un puente acueducto de madera (Véase Foto 4). En la Sierra de Guadalupe, al Sur de Cerro Gordo, en que el Canal corta el lago de Texcoco, dejando una superficie considerable hacia el Poniente.



Foto 2. Interior del Puente Acueducto del Río Consulado, kilómetro 2 (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

En la parte de la serranía que está al Norte de Cerro Gordo, el agua se concentraba en algunas zanjas por donde entraba al Lago de Texcoco; y en esas zanjas fue donde se pusieron canales

provisionales para introducir el agua al Canal. En este lugar, también había proyectado un puente acueducto.



Foto 3. Puente Acueducto del Río Guadalupe, kilómetro 6 (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

De 1892 a 1893 se marcó una diferencia en los elementos que se emplearon para ejecutar los trabajos al Norte y al Sur del Dique de San Cristóbal. Al Norte del Dique todas las excavaciones se hicieron por medios mecánicos, mientras que al Sur se empleó el trabajo de peones.

Fue necesario construir otros puentes en los cruzamientos de los Ferrocarriles Mexicano, Hidalgo y Nordeste, y para un ramal del Ferrocarril Interoceánico, que iba de la Estación de San Lázaro a la Aduana de Santiago.

La Junta consideró que, para evitar dificultades, era más conveniente que las empresas construyesen sus puentes, lo que se arregló con la de los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico, cuyas vías estaban establecidas antes de la apertura del Gran Canal. En cambio, el Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste hizo el puente por su cuenta, porque estaba ya abierto el Gran Canal cuando se construyó su línea. Cada Compañía estableció el sistema de puentes que creyó conveniente; pero la cimentación, las tres la hicieron por medio de pilotes.

Entre las diversas obras de arte sobre el Canal que se habían proyectado, estaba un puente para el ramal del Ferrocarril de Hidalgo en el kilómetro 42.2 .

Cincuenta metros antes de terminar el kilómetro 20, atravesaba el Gran Canal la vía del Ferrocarril Mexicano, por medio de un puente de fierro con esviaje<sup>3</sup> de 45

metros de longitud, que se apoya en dos machones de mampostería en las orillas del Canal y dos pilares de fierro sobre basamentos también de mampostería. Este puente fue hecho por la Compañía del Ferrocarril y costado por el Desagüe.

Hacia el mes de Julio de 1896, el puente para el Ferrocarril Mexicano en San Cristóbal, cuya construcción fue contratada con esa Empresa el año anterior, quedó concluido (Véase Foto 5).

100 metros adelante del poste del kilómetro 20, la vía del Ferrocarril del Nordeste cruzaba el Gran Canal sobre un puente de fierro con esviaje de un sólo claro de 25 metros, con traveses de celosía apoyadas sobre machones de piedra. El puente se

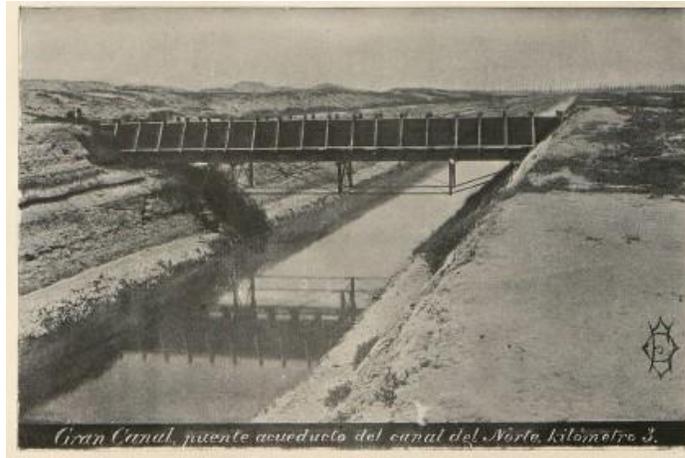


Foto 4. Puente Acueducto del Canal del Norte, kilómetro 3 (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

<sup>3</sup> Esviaje es un término utilizado en arquitectura que hace referencia a la oblicuidad de la superficie de un muro o del eje de una bóveda respecto al frente de la obra de que forman parte.

colocó después de hecha la mayor parte de la excavación del Gran Canal en ese lugar, y por lo tanto, fue construido por la Compañía del Ferrocarril (Véase Foto 6).



Foto 5. Puente del Ferrocarril Mexicano, vista Sur a Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

En el trayecto del Gran Canal, cortaba varios ríos y caminos en que fue necesario construir puentes para establecer la comunicación entre las dos orillas.

Para julio de 1901 las obras que quedaban por ejecutar eran las siguientes: Construir tres puentes, uno para dar paso a los ganados de

las Haciendas de Cerro Gordo; y dos puentes para comunicarse con los pueblos de Tonanitla y Santa Ana Nextlalpan.

En su trayecto, el Gran Canal estaba cruzado por el Canal que pasa al Norte de la Ciudad de México y por los Ríos Consulado, Chico, Guadalupe y el de las Avenidas de Pachuca; pero independientemente de estos ríos, la misma construcción del Canal había sugerido la idea de establecer otros pasos para que las aguas de la Sierra de Guadalupe pudieran llegar al lago de Texcoco lo mismo que los derrames del río Cuautitlán. Se resolvió hacer pasar sobre el Gran Canal las aguas que afluían a los lagos por medio de puentes acueductos, excepto las del río de las avenidas de Pachuca.

Hubo que construir puentes vecinales, para comunicar los pueblos inmediatos al Canal con los terrenos que quedaban al lado opuesto. En casi todos estos caminos fue preciso, durante la construcción, establecer pasos provisionales, que generalmente no tuvieron importancia, pues el trabajo se reducía a angostar la excavación dejándola únicamente con un ancho de 1 m, y a construir sobre ella puentes provisionales de madera, de muy corto claro.



Foto 6. Puente del Ferrocarril de Hidalgo, kilómetro 21, vista Sur – Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

En el camino que pasaba por San Andrés Xaltenco, en el kilómetro 38, se estableció un puente flotante con resistencia suficiente para que pasaran los autos más pesados que circulaban por ese camino. Este puente estaba dividido en tres partes, cada una de las cuales podía flotar independientemente de las otras dos, lo que permitía desarmarlo y volver a armarlo muy fácilmente. Dicho puente sirvió después para armar los puentes definitivos en San Cristóbal y San Andrés.

Para los caminos vecinales se construyeron puentes de madera que dieron buen resultado, y que se continuaron haciendo hasta que la importancia de los caminos obligó a construir los definitivos de fierro.

El puente provisional de Santa Clara Coatitla, fue construido de madera, el cual se substituyó por otro definitivo, semejante al

del kilómetro 5, para el servicio de la Hacienda de Aragón, estableciéndolo un poco más adelante (Véase Foto 7).



Foto 7. Puente de Santa Clara, kilómetro 12 (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

Para el servicio del pueblo de Tulpetlac y para paso de ganado, se construyó 25 metros adelante del poste del kilómetro 17, un puente de madera con tirantes de fierro sobre machones de mampostería; a fin de reducir el claro o luz del puente a 11 metros, se colocó éste a unos 3 metros sobre la superficie del agua, dándole de anchura 2 metros aproximadamente; y acceso de uno y otro lado por medio de rampas formadas en los taludes.

Se proyectaron los puentes de los caminos carreteros de Cuautitlán y Pachuca; y los de los ferrocarriles Mexicano y Nordeste en San Cristóbal.

En 1895 se redujo el número de puentes a los estrictamente necesarios, de manera que desde San Cristóbal a Zumpango no se dejaran sino tres, destinados a dar paso a caminos carreteros; y dos pasos para gentes y bestias de carga.

El primer paso quedó en San Cristóbal, siempre se estableció por medio de presas hasta que se construyó el puente definitivo. El segundo se estableció en el kilómetro 42; y fue un puente flotante hecho en tres tramos, que sirvió para el tráfico y se utilizó después para armar los puentes definitivos de Cuautitlán

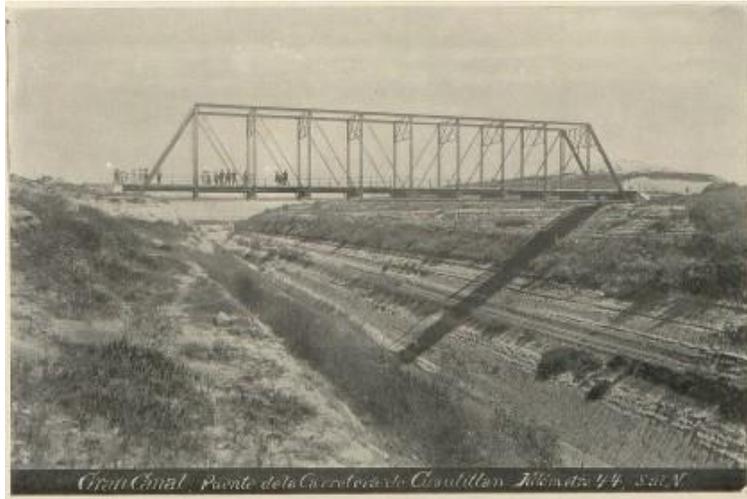


Foto 8. Puente de la Carretera de Cuautitlán, kilómetro 44, vista Sur a Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

y San Cristóbal; y por último, en el camino de Cuautitlán se estableció un puente provisional de estacas, que había que desarmar cada vez que pasaban las dragas. Independientemente de estos puentes, se improvisaron con canoas dos pasos para gente de a pie y animales, en los kilómetros 36 y 28. Al Sur del kilómetro 20 se establecieron, igualmente, dos pasos con canoas y un puente provisional de madera (Véase Foto 8).

Los puentes para caminos carreteros, que fue necesario construir, tanto con el carácter de definitivos, como con el de provisionales, fueron de muy distinta naturaleza, según la importancia de los caminos. Hubo dos puentes que sirvieron para dar paso a caminos nacionales; uno en el camino de México a los llanos de Apan y otro en el de Zumpango a Cuautitlán; los demás fueron caminos de muy poca importancia, pues pasa el

Canal por terrenos poco poblados y casi sin explotar, sin embargo, hubo que construir, además de los indicados, un puente para los tranvías del Peñón y otro para el potrero de la Vaquita (Véase Foto 9).

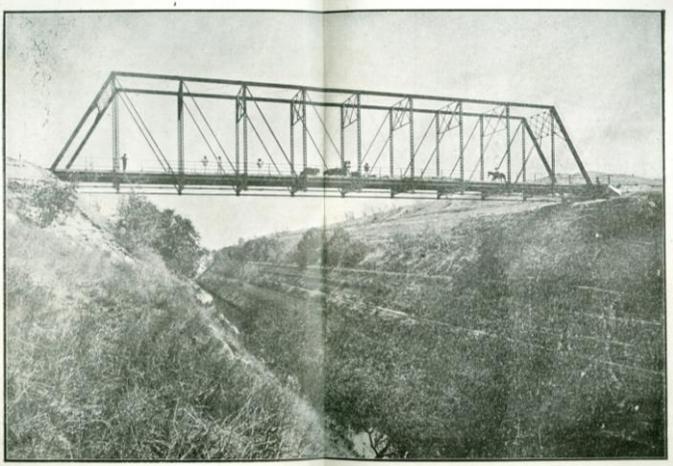


Foto 9. Puente de fierro en Zumpango sobre el Gran Canal (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910).

superficie del terreno y ampliar la base de apoyo.

Los primeros puentes provisionales que se construyeron eran de madera, pero, éstos se substituyeron con otros mixtos de madera y fierro, contruidos según el sistema "Pratt", y colocados en los siguientes lugares; hacienda de Aragón, Atzacocalco, Tulpetlac y San Andrés J

Xaltenco. Hubo, además; dos preparados con destino a la hacienda de Cerro Gordo y al pueblo de Santa Ana Nextlalpan.

El puente de San Andrés Xaltenco se construyó de madera, con tirantes de fierro sobre machones de ladrillo, semejante en construcción al de Tulpetlac, en el kilómetro 18, con claro de 14.70 m y 2.30 m de ancho.

Los puentes definitivos se construyeron, según las condiciones del terreno en que se iban a establecer; en los caminos de Cuautitlán y San Cristóbal no eran las mismas; y se emplearon tipos de puente, propios para hacer una buena cimentación, la cual consistió en aprovechar una capa resistente que había cerca de la

El puente de Cuautitlán es de fierro de un sólo claro de 50 metros y 4.70 m de ancho, con tablero inferior, y está a 50 metros después del poste kilométrico 43.

En el canal referido, que tiene 7 metros de ancho, se han construido dos puentes con esviaje; uno de fierro con machones de mampostería para la línea principal del ferrocarril, y otro de madera sobre machones también de mampostería, con dos caballetes de madera, para el ramal antes mencionado.

### **El Puente de Fierro de San Cristóbal Ecatepec.**

Para dar paso al camino carretero entre México y Pachuca, se construyó a 150 metros adelante del poste del kilómetro 22, un puente de fierro con traveses de celosía con tablero en la parte superior, de un solo claro de 33 metros de largo y de 6 de ancho sobre machones de mampostería, conocido con el nombre de Puente de San Cristóbal<sup>4</sup>. El ancho del puente fue el necesario para que pudieran cruzar dos carros. El tablero se cubrió con piso de “Macadam”. Este puente<sup>5</sup> fue encargado a Inglaterra, siendo concluido en 1895 (Véase Foto 10).

“El puente de San Cristóbal había sido encargado á Inglaterra; pero el modo de cimentación fue muy distinto, pues en los lugares en que se establecieron el terreno era de la misma clase que el que había en los lugares donde se construyeron los acueductos; por lo tanto, lejos de esperarse alguna resistencia del terreno, había que tener los levantamientos; por lo cual se decidió hacer una

---

<sup>4</sup> Como a 300 metros del eje del Gran Canal y sobre el lado izquierdo del camino de Pachuca, está la casa conocida con el nombre de Morelos, con vista aproximadamente al Oriente, la cual fue utilizada por el Desagüe en el transcurso de las obras que se han llevado a cabo.

<sup>5</sup> En 1895 se concluyeron los puentes definitivos de los caminos de San Cristóbal, camino de Zumpango y los de los Ferrocarriles de Hidalgo y Veracruz.

plataforma en que el peso por centímetro cuadrado fuera de 0 5, pero al mismo tiempo reforzar esta cimentación con pilotes de madera de 0 m 30 de diámetro y que se introdujeron hasta 12 m de profundidad<sup>6</sup>".

Hubo bastantes dificultades para conseguir pilotes de esa magnitud; y una vez conseguido, para introducirlos, pero cuando esto se logró, se obtuvo un buen cimiento, sobre el que se armaron los puentes.



Foto 10. Puente de Fierro sobre el Gran Canal del Desagüe de la Carretera de San Cristóbal, vista Sur a Norte (Junta Directiva del Desagüe, 1902).

“En San Cristóbal las dificultades eran distintas. Superficialmente el terreno estaba formado de tierra hasta la profundidad de 1 m 50; allí se encontraba una capa de 0 m 60 de espesor. Formada de lajas

---

<sup>6</sup> Junta Directiva del Desagüe, *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900*, Vol. I, p. 507.

extratificadas, sumamente resistentes, y debajo de ella seguía la misma clase de terreno que se encontraba en el resto de la excavación hacia el Sur, por lo que la cimentación se hizo sobre esas lajas sin tocarlas y repartiendo el peso de manera que viniera á cargar un kilo por centímetro cuadrado, lo que con seguridad resistían. Se calcularon las traveses de madera que tuvieran mayor longitud de la estrictamente necesaria para taludes de 45°, calculando dejar un talud que prestara seguridad para las tierras, y con objeto de no hacer muy grueso el cimiento sobre las lajas, se formó éste de un block de concreto, armado sobre viguetas de acero. En estas condiciones, se vió que lo más conveniente era aprovechar la altura que quedaba entre el terreno y el cimiento para formar la viga, y se escogió ésta de celosía con el tablero metálico en la parte superior. El ancho que se le dio al puente fue el necesario para que pudieran cruzar dos carros, y se calculó para que la sobrecarga fuera de 500 kilos por centímetro cuadrado. El tablero se cubrió con piso de "macadam". Las traveses, que tenían 35m de luz, se armaron en el lado izquierdo del Canal, y haciendo resbalar el resto sobre viguetas de fierro. Una vez colocadas en su lugar, se contraventearon y se colocó el tablero; después de recorrer éste, se ensayó el puente llenándolo de animales y encontrando que la flexión era únicamente de 0.00125<sup>7</sup>".

Un sistema semejante de traveses se empleó para los puentes de la Vaquita y de los tranvías del Peñón, aunque estos puentes fueron encargados a los Estados Unidos.

### **CONCLUSIÓN. NOTA IMPORTANTE**

"Se afirma que el **Puente de Fierro** fue diseñado por el Ingeniero francés Alexandre Gustave Eiffel durante el gobierno de Porfirio Díaz y que se inauguró en 1870; sin embargo ¡SABEMOS QUE ESTO ES FALSO!"

---

<sup>7</sup> J. Directiva del Desagüe, *op. cit.*

En el lugar donde se ubicaba el antiguo **“PUENTE INGLÉS DE SAN CRISTÓBAL” (PUENTE DE FIERRO)**, se colocaron años después dos puentes gemelos a un costado de la antigua Carretera a Pachuca (Carretera México-Laredo) sobre el Canal del Desagüe (Véanse Fotos 11, 12 y 13).



Foto 11. Entronque de la carretera privada que conducía a las plantas de la Empresa Sosa Texcoco, S. A., con la Carretera México-Laredo (Carretera a Pachuca), en el kilómetro 22; y puentes sobre el Gran Canal del Desagüe (Sosa Texcoco, S.A., 1948).

En la década de los años 40 del Siglo XX, estos puentes fueron reconstruidos, suponemos que por su mal estado de conservación. El “Puente de Fierro” llevó el nombre de “Puente Ingeniero Ernesto Uriegas” al ser reconstruido por la SCOP (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas) entre septiembre de 1940 y septiembre 1941, como lo certificaba una

placa metálica<sup>8</sup> que tenía el siguiente texto: “PUENTE ING. ERNESTO URIEGAS DIRECCIÓN NACIONAL DE CAMINOS S.C.O.P. SEPTIEMBRE 1940 - SEPTIEMBRE DE 1941”.

Inicialmente el Puente de Fierro fue un paso vial, sin embargo, desde el 17 de agosto de año 2000 dejó de serlo y se convirtió en el “Centro Cultural Puente del Arte”. En marzo de 2016 el Centro Cultural cerró sus puertas y actualmente está en proceso de restauración.

De acuerdo con la tradición oral que se conserva en San Cristóbal Ecatepec de Morelos, se cuenta que cuando estaba en construcción este puente, el “demonio” pidió una serie de sacrificios con el objetivo de que el puente siempre se mantuviera en pie; es decir, pidió que se sacrificaran a niños y adultos y se colocaran en el área donde se ubicaban los pilotes del puente.



Foto 12. Supervisión de la construcción del puente de concreto sobre el Gran Canal del Desagüe a un costado de los Puentes de Fierro en 1977 (Archivo Municipal de Ecatepec de Morelos)

<sup>8</sup> Silvino Rivera López, *Ecatepec en el tiempo*, p.115.



Foto 13. Puente de Fierro sobre el Gran Canal del Desagüe en 1986 (INAFED, 1986).

## Referencias Bibliográficas

-INAFED, 1987. *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Estado de México.*

-Junta Directiva del Desagüe, 1902. *Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Desagüe del Valle de México; 1449-1900, Vols. I, II y III.* México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas.

-Rivera López, Silvino, 2015. *Ecatepec en el Tiempo, México.*

-Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910. *Excursión a las Obras del Desagüe del Valle de México, en Honor del C. Primer Jefe*

del Ejército Constitucionalista, Encargado del Poder Ejecutivo de la Nación. México.

-Sosa Texcoco, S.A., 1948. *Sosa Texcoco, S.A.*

## DIRECTORIO

***Dra. en Antropología Angélica Rivero López.***

Edición, Diseño y Colaboración.

~

***Ing. Guillermo Escobar.***

Corrección de Estilo.

~

Todos los Derechos Reservados. Copyright © Febrero de 2020 por Dra. en Antropología Angélica Rivero López; México.

SEP-INDAUTOR

REGISTRO PÚBLICO

Número de Registro: 03-2020-020611163800-01

e-mail: [angelicariver1@yahoo.com.mx](mailto:angelicariver1@yahoo.com.mx)

FaceBook: Angélica Rivero López