

BOLETÍN DOCUMENTAL: ÓRGANO DE DIFUSIÓN Y PROMOCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO

Stella Cuéllar

Editora

stellacuellar2@yahoo.com.mx

ANTECEDENTES

Los museos son, ante todo, instrumentos de salvaguarda que dan sentido a la conservación, protección y difusión de los valores del patrimonio cultural. Constituyen puntos de referencia de la identidad de los hombres, y fuentes de inspiración de las generaciones que los crearon. En este sentido, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos es el responsable de velar por el vasto patrimonio cultural legado por los ferrocarriles en nuestro país, y sus tareas centrales son la recopilación y salvaguarda de objetos, documentos y materiales relacionados con el sistema ferroviario, que incluyen todos aquellos testimonios de quienes han intervenido directa o indirectamente en su historia y desarrollo. Se trata de una tarea que no tiene fin, y que requiere de la creación y perfeccionamiento constante de estrategias que permitan proteger, estudiar y difundir todo este legado; y una de esas estrategias ha sido la publicación del *Boletín Documental*, en sus distintas etapas.

En 1988 FNM decidió fundar el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, que, desde un principio, tendría como tareas centrales, entre otras, la recopilación y acopio de un amplio acervo formado por libros, revistas, archivos, fotografías, mapas, planos, dibujos técnicos y películas.

Entre 1995 y 1998 Ferrocarriles Nacionales de México puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare), gracias al cual sobrevivió gran parte del patrimonio cultural legado por los ferrocarriles en nuestro país.

En 1997, nueve años después de inaugurado el Museo, y como parte de él, se creó el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Cedif, por su acrónimo, que tiene como sede un edificio que cumple los requisitos y condiciones para realizar la identificación, organización, registro, catalogación y la consulta de los documentos reunidos hasta entonces y de los que se sabía llegarían como resultado de las labores de rescate emprendidas durante el Pronare.

La llegada de un sin número de acervos documentales provenientes de ese programa de rescate dio un fuerte impulso al Centro de Documentación, que está dividido en cuatro áreas, e hizo que las labores de registro e inventario se multiplicaran al infinito y parecieran no tener fin, pues se tienen, en la Biblioteca Especializada, aproximadamente cuarenta mil ejemplares; ochenta mil imágenes y veinte mil negativos en la Fototeca; tres mil metros lineales, aproximadamente, de Archivo Histórico, y 214 000 planos en la Planoteca.

Durante el largo proceso que han implicado estas tareas de registro, que aún no terminan, pues de manera constante se reciben materiales nuevos, en donación, y aún falta mucho por registrar de lo rescatado en

el Pronare, los responsables de las cuatro áreas del Centro de Documentación han podido conocer y valorar cada uno de los materiales gráficos, bibliográficos y archivísticos que formaban parte del patrimonio cultural ferrocarrilero, y saber, desde entonces, que el proceso sería lento y requeriría que muchas personas se involucraran con sus conocimientos, capacidades y apoyo para llevarlo a buen término.

Pero mientras se desarrollaban estas actividades, y en paralelo a las mismas, ¿cómo ir dando a conocer a los interesados en el tema ferroviario la existencia de un acervo de tal magnitud, que comenzaba a estar disponible para la consulta? Desde el principio se propusieron y emplearon algunas formas de difusión. Por ejemplo, a los investigadores que llegaban al Cedif se les pedía que comentaran entre sus colegas la existencia del Centro de Documentación, o que organizaran visitas guiadas a los acervos. También comenzaron a aparecer algunos materiales fotográficos y bibliográficos en diversas publicaciones o en las exposiciones creadas por el propio Museo, pero nada de esto era suficiente. El reto seguía sin cumplirse a cabalidad: ¿cómo dar a conocer todo esto que se tiene?, tan especializado, único, desconocido, de materiales interesantes e importantes... La respuesta llegó casi de manera natural: había que hacer una revista. Era el único medio de sacar a la vista del mundo este enorme universo de documentos, y darlo a conocer a los investigadores, estudiosos y apasionados del tema ferroviario. Era la única forma de seducir a los especialistas e investigadores de otras instituciones académicas, universidades o centros de documentación, tanto nacionales como extranjeros, para que visitaran el Cedif y compartieran con los responsables de cada área del mismo y con otros investigadores no sólo la pasión que todos sentían, sino la enorme responsabilidad de resguardar, estudiar y conservar estos tesoros.

Era claro que los responsables de los acervos, que además ayudaron a rescatar los materiales de un destino fatal, no son guardianes pasivos de reliquias invaluable, sino investigadores de tiempo completo, comprometidos a conservar, cuidar, estudiar y difundir todo el material a su resguardo y cuidado.

En junio de 1999, a raíz de la privatización de los FNM, el MNFM pasó a formar parte del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, y justo en el otoño de ese año, los integrantes del Cedif decidieron comenzar a publicar el *Boletín Documental*, publicación de la que hoy daré cuenta.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL BOLETÍN DOCUMENTAL

Como buena publicación en ciernes, sus primeros números fueron hechos con más voluntad que experiencia, por gente que poco sabía de producción editorial, pero que era especialista y apasionada en su materia, y estaba dispuesta a tomar el riesgo de emprender un camino

nuevo y un tanto ajeno a su formación: crear una revista, cuyo carácter fuera trimestral y su factura, por supuesto, en principio, absolutamente artesanal.

Se trabajaría con lo que se tenían a mano: voluntad, ingenio, muchos, muchísimos documentos y, por lo tanto, temas de interés, plumas, lápices y computadoras. Se contó con el visto bueno de la directora, Teresa Márquez Martínez, quien desde el principio manifestó su preocupación por lo que el reto implicaba, dado que no se tenía experiencia previa en la edición de una revista periódica. También en ese entonces se contó con el apoyo de Carlos García Dávila, quien por aquellos años era el coordinador técnico del Museo. La publicación estaría dividida en dos partes: por un lado contendría artículos sobre temáticas ferrocarrileras, basados en los documentos que se resguardaban en cada área del Cedif, y por el otro se reproducirían parte de los instrumentos descriptivos de consulta; es decir, los inventarios. A este conjunto se le denominaría *Boletín Documental*.

En su primera etapa, que va del número 1 al 9, el contenido del *Boletín* estaba formado por cuatro artículos cortos, versátiles y de temas diversos, escritos por cada uno de los responsables de las áreas del Cedif, a partir de algún material que llamara su atención, o que fuera de su interés, sin que se estableciera ninguna relación temática entre ellos. No había, pues, un concepto editorial y de contenido más ambicioso.

Sin embargo, como uno de los intereses que motivó su creación fue dar a conocer los acervos documentales con los que contaba el Museo, pues es la mejor forma de protegerlos y conservarlos, desde un principio se incluyó la sección Del Inventario, en la que se presentaban fragmentos de estas herramientas de consulta de cada una de las áreas del Centro, a manera de “entregas”, lo cual evitaba tener que acudir al Centro de Documentación para saber lo que ahí se resguarda, o se apoyaba para que desde la primera visita se fuera con certezas. Esta sección cobró enorme fuerza entre los investigadores foráneos, quienes comenzaron a solicitar, a distancia, la reproducción de los materiales que habían identificado gracias al *Boletín*. De hecho, es importante destacar que muchos investigadores comenzaron a interesarse en consultar los acervos del Cedif a partir de que recibieron el *Boletín*, y fue hasta después de conocer esta revista que acudieron al Centro de Documentación.

Y bueno, a pesar de que estos primeros nueve números tuvieron un carácter estético muy informal y artesanal; de estar hechos a manera de pasquín, con artículos escritos, leídos y corregidos por los propios colaboradores, de los cuales ninguno era editor, y de que el diseño de las páginas interiores respondía a un formato básico que, aunque sin duda le daba limpieza, no le otorga una personalidad editorial distintiva, y de ser reproducidos en fotocopias engrapadas, a las que se les añadía una

carátula “comodín”, esa sí impresa en serigrafía, el *Boletín* logró ganarse el respeto no sólo de los investigadores del Museo, sino del público especializado que lo consultaba, y, créanme, ése no es un logro pequeño.

Y habrá quien se pregunte cómo se distinguía un *Boletín* de otro, si todos tenían la misma carátula. Pues el equipo el Cedif resolvió el problema de una manera ingeniosa: a cada carátula le abrieron una ventana por la que se asomaba el número del *Boletín* correspondiente, el cual estaba impreso, siempre a la misma altura, en la primera página del *Boletín*. Fue una solución que además de ingeniosa resultó funcional.

Pero sin duda el mayor problema que tuvieron que enfrentar los nuevos editores para posicionar su publicación fue el relativo a la distribución, que primero se hizo prácticamente de mano en mano, y luego comenzó a hacerse con el uso del correo, ya que por este medio se enviaban algunos ejemplares a quienes lo solicitaban, así como a instituciones académicas que se consideró fundamental que lo conocieran.

Con estos datos, poco a poco fue conformándose un directorio de “receptores del *Boletín*”. No podemos hablar de suscriptores, porque el carácter del *Boletín* es gratuito.

No había presupuesto para más, y antes de obtenerlo había que probar que se tenía con qué sostener una publicación trimestral más en forma: garantizar un público interesado en consultarla, probar que se tenía calidad en la divulgación de la temática; profundidad suficiente en la investigación a presentar; garantizar que se respetaría y cumpliría la periodicidad, entre otros aspectos que se cumplieron a los dos años de aparecido el *Boletín*. Fue un periodo de aprendizaje y crecimiento.

En estos primeros nueve ejemplares se abordaron diversos temas de interés general, tales como: los talleres ferroviarios en la época del vapor; el ferrocarril y la traza urbana, el servicio médico que ofreció el Hospital Colonia; se escribió también sobre Puebla, la Revolución mexicana y los ferrocarriles, y sobre el proceso de absorción estatal de los sistemas ferroviarios mexicanos, entre otros muchos temas.

En el otoño de 2002, luego de que se constituyó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero del Conaculta (CNPPCF) se realizó un balance de lo que hasta entonces se había logrado. El equipo del Cedif llegó a la conclusión de que ya estaban en condiciones de que el *Boletín* creciera tanto en contenido como en calidad del mismo, y que la imagen editorial que hasta entonces se manejaba ya no respondía a los nuevos retos: presentar artículos temáticos de mayor profundidad y extensión; incluir trabajos de investigación de especialistas en este campo, con sus distintos enfoques y puntos de vista, y abrir un espacio para hablar de lo que en el área de Conservación y Restauración del Museo se hacía, y de las piezas resguardadas en el almacén de colecciones del propio CNPPCF. También se requería un editor que coordinara el *Boletín* en ese rubro.

Para entonces la directora del CNPPCF estaba ya convencida de las bondades y posibilidades del *Boletín*, y muy satisfecha con los logros hasta entonces obtenidos, por lo que autorizó un presupuesto que permitía, a partir del número 11 de la publicación, editar mil ejemplares de cada número, impresos ya en *off-set*, y pagar un despacho que se hiciera cargo de crear un concepto editorial que respondiera a las nuevas necesidades de la publicación.

El número 10 del *Boletín* fue un número de transición, ya que conservó los interiores con el concepto anterior, pero contó con una portada impresa en selección de color, que la distinguía de los números que la antecedían.

Por esos días Teresa Márquez, directora del CNPPCF, me invitó a colaborar en el mismo, como subdirectora de Investigación, área que estaba formada justamente por el Cedif. Y mi llegada no era inocente, respondía, entre otros intereses, a reforzar los proyectos editoriales del CNPPCF, en particular el del *Boletín*. Con base en mi experiencia, puedo decir que era impresionante lo que hasta entonces el equipo del Cedif había hecho a partir de la intuición y las ganas, y me fue muy fácil integrarme al equipo, pues, de entrada, era evidente que compartíamos la pasión por publicar.

SEGUNDA ÉPOCA: LA META ERA CONSOLIDAR EL PROYECTO EDITORIAL

El flamante número 11, que marcó de lleno la segunda etapa del *Boletín Documental*, apareció en el primer trimestre de 2002. Se trataba, ahora sí, de una revista impresa en forma, con una estructura y formato más cómodo y adecuado para los fines que se perseguían; con una presentación, a manera de editorial, y cinco secciones bien determinadas. Toda la publicación estaría perfectamente bien ilustrada, con imágenes tomadas de los propios acervos de la institución: fotografías, libros, mapas y material de archivo. Pero el cambio fundamental se daría en el contenido, y en su manejo. El *Boletín Documental*, a partir de entonces, sería monotemático, y el tema se desarrollaría a lo largo de las cinco secciones. Por ejemplo, la sección principal, titulada Andenes, incluiría un artículo extenso, que escribiría en cada ocasión un autor externo al Museo, especialista en el tema en cuestión, y que proviniera de alguna institución de prestigio, lo cual nos abriría puertas y público.

La sección Jefatura de Estación estaría a cargo de uno de los investigadores del Cedif, quien escribiría un artículo largo, aunque no tanto como el de Andenes. Este investigador, además de ser el autor del artículo más importante emanado del Museo, fungiría como coordinador de información del *Boletín* en cuestión. De este modo el cargo y responsabilidad se turnaría entre los cuatro responsables de los Departamentos del Cedif,

con el fin de que cada uno coordinara la publicación al menos una vez al año. Se trataba de que todos nos involucráramos y aprendiéramos cuestiones editoriales y relativas a la creación de una revista, en una suerte de taller editorial.

La sección Mirador era la que de algún modo rendía tributo a la primera etapa del *Boletín Documental*, pues estaba formada por cuatro artículos cortos, escritos por cada uno de los responsables de los Departamentos del Cedif. Sin embargo, a diferencia de la etapa anterior, los artículos ya tendrían una dirección y no serían libres, pues abordarían el tema central a partir de algún material que estuviera en cada acervo. Resultaban artículos seductores que invitaban al público a conocer los materiales, a estudiarlos. En otras palabras a visitar el Centro de Documentación.

De la primera etapa del *Boletín* se conservó la sección Del Inventario, y en ella se siguieron publicando fragmentos de los inventarios de las cuatro áreas, siempre con una lógica: se publicaban por partes, hasta completar el total del inventario de cada fondo, antes de iniciar con otro.

La quinta sección era Una Pieza del Museo, y en ella se invitó a que escribieran artículos los conservadores y restauradores que trabajan en el propio Museo, cuyo trabajo es francamente impresionante. El *Boletín* permitió, a partir de entonces, que conociéramos detalles de ese trabajo de rescate, que bien puede considerarse un arte.

Cabe destacar que la mayoría de los conservadores y restauradores del Museo no habían escrito antes algo que describiera el silencioso trabajo que realizan, ni participado nunca en una experiencia editorial, por lo que hacerse responsables del contenido de una sección del *Boletín* resultaba un reto que asumieron con entusiasmo. ¿Cómo no estar dispuestos a compartir la experiencia cotidiana de rescatar documentos, planos, fotografías, objetos diversos, herramientas, incluso locomotoras y demás material rodante?

La nueva época también incluyó una cartelera a la que llamamos Punte de señales. En ella se invitaba a nuestros lectores a acudir a los eventos y exposiciones que se organizaban en el Museo.

Estos cambios dieron, sin duda alguna, coherencia y dirección al *Boletín Documental*, pues el tema que se abordaría sería apreciado desde distintos puntos de vista, que lo enriquecerían y redondearían.

Necesitábamos también, para garantizar la calidad y veracidad de los artículos, a un especialista que no sólo amara y conociera a la perfección prácticamente cualquier tema relativo a los ferrocarriles, sino que fuera un apasionado del asunto editorial, y quien mejor para eso que don Sergio Ortiz Hernán: él fue editor y director, por muchos años, de la revista *Comercio Exterior*, y director de nuestro querido Museo. Fue un gran conocedor de trenes y letras, además de entrañable amigo que,

de aceptar, se involucraría con nosotros por el puro gusto de hacerlo, ya que no podríamos pagarle más que con nuestro infinito agradecimiento. Para fortuna nuestra aceptó. Yo fungí como coordinadora editorial de todos los números. Esa fue la regla del éxito: trabajar juntos, y cada cual poniendo lo mejor de su saber.

En el número 15 del *Boletín Documental* decidimos abrir una nueva sección, que rompiera un poco la monotonía del mismo, amén de que lo enriqueciera. Necesitábamos una suerte de “espacio de fuga”, y en ese sentido bautizamos esa parte como Escapes y Laderos. Seguiríamos en la misma ruta, pero haríamos una pequeña parada en medio del camino. La sección estaría a cargo de diversos autores, tanto del CNPPCF, pero no del Cedif, como de investigadores externos.

Esta segunda etapa abarcó del número 11 al 21; es decir hasta el último trimestre de 2004. Tres de los muchos artículos que aparecieron en la sección Andenes, y que fortalecieron nuestra imagen en otras instituciones académicas, y motivaron la presencia de investigadores nacionales y extranjeros en el Cedif fueron los siguientes: “Notas sobre la creación de Matías Romero Avendaño, Oaxaca, localidad ferrocarrilera del Istmo mexicano”, escrito por Víctor M. Cérbulo, del CIESAS, México, aparecido en el núm. 14; “Orígenes del Ferrocarril del Noroeste: la Compañía del Ferrocarril Mexicano”, de Luz Carregha Lamadrid, del Colegio de San Luis, que se publicó en el número 15; “El Ferrocarril Central Mexicano: claroscuros de una gran empresa del México porfiriano”, escrito por Sandra Kuntz Ficker, de El Colegio de México, aparecido en el número 19, entre otros muchos.

Pero no sólo queríamos fortalecer nuestra presencia en otras instituciones, sino crecer individualmente como investigadores del fenómeno ferroviario. Así, algunos de los artículos que aparecieron en Jefatura de Estación, y que dan bien cuenta de este interés son los siguientes: “De la guerra a los negocios”, escrito por Alfredo Nieves y aparecido en el número 13, que trata sobre el general Treviño, quien es utilizado como hilo conductor para darnos a conocer los entretelones políticos y económicos de Nuevo León antes y durante el porfiriato; “Acámbaro en la lente de la Comisión de Avalúo e Inventarios”, escrito por Covadonga Vélez, que apareció publicado en el número 15, y que revela, con bastante precisión, lo registrado por esta Comisión de Ferrocarriles que recorrió todas las líneas de FNM de 1926 a 1930. Patricio Juárez escribió, en el número 20, “Los ferrocarriles en el estado de Yucatán: una biografía mínima comentada”, e Isabel Bonilla, en el número 18 se ocupó de “Las diesel eléctricas que llegaron a México entre 1944 y 1948”, por sólo citar algunos.

En Escapes y Laderos, como en cualquier vía auxiliar que se precie, hubo un poco de todo: Rebeca Elguézabal, por ejemplo, en el número

15, escribió sobre los murales de Fernando Leal que se encuentran en la estación noreste de San Luis Potosí. Con este artículo inauguramos esta sección; Judith Castro, por su parte, compartió con los lectores del número 16 “Un día de trabajo por una sección de la División Puebla-Oaxaca”; Jorge Ramón Gómez Pérez se metió en las entrañas de “La antigua locomotora de tracción a vapor FCM-40”, en el núm. 18, y Arturo Sibaja Carbott, en el número 21, nos dio conocer detalles de una actividad específica de las mujeres en los trenes del Ferrocarril Panamericano con su artículo: “El tren: la bayunca, el trabajo, la distracción y el amor”.

La sección Una Pieza del Museo retrata a la perfección el interés del Museo por conservar el patrimonio mueble e inmueble relacionado con la cultura ferroviaria. Si no, échense un ojo a estos artículos: Bruno Wilson, en el número 12, se ocupó en describir los trabajos de restauración ejecutados en “La locomotora de vapor O de M2”; María de la Paz González, en el número 15, escribió sobre el ingenio de los trabajadores para crear sus propias herramientas; Ricardo Tafolla nos narró, en el número 17, la historia de “Cecilia, la apaga-fuegos de Aguascalientes”, y vale aclarar que no se trata de la chica más popular del pueblo, sino de un camión de bomberos que libró más de una batalla en los talleres de Aguascalientes. Lucila Jiménez Salinas puso sus ojos y atención en la campana de Acanceh, y en el número 20 nos describe los trabajos de rescate y preservación que en ella se llevaron a cabo.

Así se desarrolló, en términos generales, la segunda etapa del *Boletín Documental*, que con el número 21 cerró su ciclo. Acababa el 2004, y de nueva cuenta había que hacer un alto y evaluar lo aprendido, los logros obtenidos y las metas alcanzadas. Necesitábamos plantear nuevos retos que motivaran al equipo a seguir adelante en el aprendizaje editorial, y en el compromiso de profundizar más en las investigaciones, ya que comenzábamos a sentir que caíamos en rutinas aprendidas. No perdamos de vista que en mucho funcionamos como un taller. La producción del número 21 evidenció que habíamos superado ya la adolescencia del *Boletín*, y que debíamos entrar de lleno a una tercera etapa, que creíamos, y aún creemos será la de madurez.

Pero antes, creo que es importante referirme a la experiencia que implicó el *Boletín Documental* en cuanto a la difusión del patrimonio cultural ferroviario; y en ese sentido será prudente partir de una definición general de lo que es patrimonio industrial, misma que, por supuesto, todos aquí conocemos, y que reza así: “patrimonio industrial es todo vestigio tangible o intangible surgido en torno a la industria, sin importar cuál sea su origen”. Lo tangible, evidentemente, son los bienes muebles e inmuebles, tales como: archivos, mobiliario, maquinaria, herramientas, etcétera, y lo intangible todo aquello relacionado con la cultura obrera: formas de vida, costumbres, tradiciones...

Ambos tipos de vestigio constituyen lo que se conoce como patrimonio cultural. Así, los acervos documentales del ferrocarril, que se resguardan en el CNPPCF, constituidos por manuales, folletos, catálogos, fotografías, planos, que tienen un origen técnico, y que fueron elaborados para dar cuenta de la operación ferroviaria nacional, son, evidentemente, una forma de patrimonio industrial, lo mismo que el material rodante y las herramientas y objetos derivados de esta industria, pero si a ellos sumamos las historias de vida y los diferentes testimonios orales y escritos que evidencian el día a día de las jornadas laborales, las dinámicas familiares de los trabajadores del riel, sus tradiciones particulares, y demás asuntos relacionados con lo humano, entonces el término se enriquece y amplía hasta alcanzar la categoría de patrimonio cultural ferrocarrilero. Finalmente la parte humana, lo intangible, es, sin duda, la más importante, pues es el motor de todas las cosas.

No olvidemos que de los expedientes de personal se pueden extraer no sólo datos duros sobre el desarrollo profesional y económico de los trabajadores y, por ende, de las empresas mismas, sino verdaderas biografías que retratan la vida de los trabajadores del riel.

Desde 1995, cuando se acuña el concepto de patrimonio industrial, se reconoce la importancia de conservar los testimonios heredados de la Revolución industrial, no sólo por su valor histórico sino por su importancia en la formación de la identidad social de los grupos involucrados.

Con base en esta reflexión, en el *Boletín Documental* nos dimos a la tarea de dar a conocer no sólo los acervos que en el Cedif y en otras áreas del Museo se resguardan y las investigaciones que de ellos se realizan, sino algunos otros que se encuentran en otras instituciones.

Así, algunos artículos de Jefatura de Estación, Mirador y de Escapes y Laderos se ocuparon de temas eminentemente relacionados con la conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero, como puede notarse si se leen los siguientes, entre otros: “Pocos pero selectos: concesionarios y concesiones del Ferrocarril Monterrey al Golfo”, de Patricio Juárez, aparecido en el número 13, en el que se analizan los procesos políticos, sociales y económicos que se involucraron en el otorgamiento de las concesiones de este ferrocarril en particular.

“Guillermo Sodi y Enrique Pantoja, dos trabajadores de la División Oaxaca”, escrito por Covadonga Vélez y publicado en el número 16, que nos permite conocer la vida laboral de estos personajes representativos de la vida obrera ferroviaria. El primero era oficinista de contabilidad, y el segundo tomador de tiempo de conductores y garroteros. Covadonga Vélez nos narra sus triunfos y derrotas, su movilidad dentro de la empresa FNM, parte de su vida familiar, su muerte...

“La casa redonda. De espacio laboral ferroviario a patrimonio industrial”, de Enrique Serrano y Alberto Chiñas, aparecido en el número

17, trata sobre los avances, que hasta el momento de la publicación, se tenían en el proyecto de rescate de la impresionante casa redonda de los talleres de Aguascalientes, y si le sigo la lista sería enorme... mejor la dejo hasta aquí.

Es claro que la tarea de trazar fronteras en lo que se denomina patrimonio ferrocarrilero no es fácil: ¿cómo lograr distinguir y separar al producto de la persona o personas que lo crearon? ¿Cómo indagar los misterios de una herramienta sin estudiar las técnicas y el quehacer de los ingenieros y trabajadores del riel? Todo lo creado por el hombre es producto de su genio y creatividad, que juntos hacen que el saber y las habilidades se transmitan y mejoren de un individuo a otro, y de una generación a la que sigue. El patrimonio intangible impregna cada aspecto de la vida del individuo, y está presente en todos los productos por él creados: herramientas, objetos, documentos.

Ahora sí hablemos de lo que es la tercera época del *Boletín Documental*.

TERCERA ÉPOCA: MIRADA FERROVIARIA, UN ENORME RETO DE CRECIMIENTO

La tercera etapa del *Boletín Documental* comenzó por fin, con un nombre propio que le da personalidad, más que describir su condición o cualidades: *Mirada Ferroviaria* es, el *Boletín Documental* en su etapa adulta.

Comenzó a publicarse en línea en enero de 2007. Se planteó como una revista versátil, no sólo porque no tiene un carácter monográfico, que fue necesario en la segunda etapa para madurar como revista periódica, sino porque al interior de sus secciones hay movilidad y varias voces. Esto significa que cada sección está compuesta por más de un artículo, según lo requiera cada número, lo cual constituye una experiencia editorial nueva, tanto en manejo de contenidos como en el diseño, ya que se dejó atrás la estructura fija que tuvieron las dos etapas anteriores de la publicación. Además, se aumentó el número de páginas interiores, lo cual implica el doble de páginas de contenido que en las anteriores.

Las secciones que se plantearon en principio fueron: Estaciones, destinada para los artículos técnicos específicos o temas de actualidad en materia ferroviaria. Inauguró esta sección nuestro buen amigo el doctor Guillermo Guajardo, quien nos presentó el artículo “El taller y la confluencia del mundo industrial y ferroviario en México, ca. 1890-1950”. Cabe decir que desde que apareció el primer número de la revista digital, en enero de 2007, se cuenta con el apoyo de importantes académicos que nos acompañan en este viaje. Así, en 2008, el doctor Grunstein nos compartió el avance de su investigación sobre la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México que derivó, en el 2012, en la publicación del libro: *Consolidados: Jose Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*.

Tierra Ferroviaria es la sección de las investigaciones de casa. Se constituye por un artículo largo, académico, emanado de las investigaciones cuya fuente primaria son los propios fondos del Centro de Documentación.

Cruce de Caminos es la sección en la que se abordan las cuestiones de conservación de patrimonio realizados tanto en el propio Museo, como en otros museos o instituciones del país y del extranjero. Además, también hay aquí artículos académicos que incluyen comentarios sobre la reutilización del patrimonio ferroviario; crónicas de viaje, pintura, literatura o cine, sólo por mencionar algunas de las temáticas que se incluyen.

La sección Vida Ferrocarrilera se creó con el propósito de dar a conocer algunos de los testimonios que se resguardan en el “Archivo de la Palabra Jesús García Corona”. En ella se incluyen los testimonios de trabajadores ferrocarrileros, jubilados y en activo, que comparten las experiencias vividas en el complejo mundo del ferrocarril. Muchos de esos testimonios nos permiten conocer los diversos acontecimientos y procesos sociales, históricos, económicos, políticos, tecnológicos y otros más de los ferrocarriles de nuestro país.

Silbatos y Palabras se ha convertido en la sección dedicada a la creación. La integran reseñas de libros, poesías, cuentos relacionados con el patrimonio intangible de los ferrocarriles.

La sección de Registros Documentales y de Bienes, hoy se denomina Archivos Documentales y de Bienes, por ser más específico de este modo. En ella aún se publican fragmentos de los registros documentales de las cuatro áreas, siempre con la misma lógica original: se publicaban por partes, hasta completar el total del inventario del fondo, subfondo, serie, sección o colección que se trabaje. Y vale destacar que se ha enriquecido con los registros del Almacén de Colecciones.

Ahora bien, hasta diciembre de 2014, *Mirada Ferroviaria* llegó a sumar 24 números digitales, con un total de 90 artículos elaborados por investigadores de diversas instituciones académicas, tales como: El Colegio de San Luis, la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto José María Luis Mora, la Universidad Metropolitana, la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la Universidad Autónoma de Baja California; el Archivo General de la Nación; el Archivo General del Estado de Yucatán; el Archivo General Municipal de Puebla, entre otros, así como de los jefes de Departamento que integran el Cedif.

Todavía falta mucho por hacer en esta materia, el siguiente escalón será lograr el registro de nuestra revista ante el CONACYT y obtener su propio registro de ISSN. Será un gran reto que deberemos enfrentar quienes creemos en este proyecto. Por ahora no me resta sino agradecer a todos los investigadores y amigos del ferrocarril la confianza en este

proyecto editorial que se ha convertido en el órgano de difusión del patrimonio ferroviario que se resguarda en el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. MF

ESTACIONES