



revista digital

33

may-ago 2018

índice

Estaciones**La inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla****Emma Yanes Rizo**

Investigadora Titular de la Dirección de Estudios Históricos del INAH, Doctora en Historia del Arte por la UNAM, con mención honorífica. Sobre el tema ferroviario ha publicado varios libros. Correo electrónico: emmarizo@hotmail.com

Resumen

El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, instalado en la antigua estación del Ferrocarril Mexicano en la ciudad de Puebla, cumplió 30 años el pasado 5 de mayo. En el presente texto nos referiremos no al conjunto de la historia de dicha estación, sino a una etapa crucial, que finalmente derivó en el establecimiento del Museo: es decir, desde que el Ferrocarril Mexicano de capital inglés pasó a ser propiedad de la nación, hasta el momento en que la estación de Puebla se asignó para Museo, luego de una etapa de abandono, destacando las principales circunstancias que llevaron a ello.

Palabras clave: Estación del Ferrocarril Mexicano, 1869, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, Benito Juárez, patrimonio industrial ferroviario.

Summary

The National Museum of the Mexican Railroads, installed in the old station of the Mexican Railroad in the city of Puebla, turned 30 on May 5. In the present text we will refer not to the whole of the history of said station, but to a crucial stage that finally led to the establishment of the Museum: that is, from when the Mexican Railroad of English capital became the property of the nation, until the moment when the Puebla station was assigned to the Museum, after a phase of abandonment, highlighting the main circumstances that led to it.

Keywords: Mexican Railway Station, 1869, National Museum of the Mexican Railroads, Puebla, Benito Juárez, industrial railway heritage.

Introducción

El 5 de mayo de 1988, en el 126 aniversario de la batalla de Puebla, se inauguró por el presidente Miguel de la Madrid Hurtado el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, teniendo por sede la antigua estación del Ferrocarril Mexicano y de sus patios, inaugurada a su vez en 1869 por el presidente Benito Juárez. Fue en su momento el primer y único Museo de ese género en América Latina. Hoy, en su 30 aniversario, a pesar de que su antigua estación de 1869 quedó dañada por el sismo del 19 de septiembre del 2017, el Museo sigue siendo un ejemplo importante de la defensa del patrimonio arquitectónico e industrial de nuestro país. Sin embargo, este proceso no ha sido sencillo.



Inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1988. Fondo FNM, Sección *Revista Ferronales*. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

El Ferrocarril Mexicano como propiedad de la nación y la estación de Puebla

En junio de 1946, el Ferrocarril Mexicano pasó a ser propiedad de la nación, para lo cual se estableció la Institución Pública Descentralizada Ferrocarril Mexicano. En el acto de entrega, el director de esta, el inglés J.D.W. Holmes, manifestó su agradecimiento a los obreros nacionales y expresó que su empresa había sido siempre respetuosa de las leyes del país. Quedó como nuevo gerente general Pablo M. Hernández. A partir de ese momento, la actividad de los trabajadores de dicho ferrocarril dependió del Contrato Colectivo de Trabajo de los Nacionales de México.¹

Las condiciones en que el gobierno adquirió la línea del Mexicano fueron muy malas. Vías en estado deplorable, equipo de tracción viejo e insuficiente, talleres con maquinaria anticuada (en general de 1870-80), zonas electrificadas en mal estado, líneas telegráficas precarias, escasez de material indispensable para la reparación ligera (como zapatas, ruedas, ejes, refacciones motrices, grasas y lubricantes), depósitos de combustibles vacíos y locales de trabajo que necesitaban reparaciones y adaptaciones, además de requerirse la construcción de muchos otros.²

Por todo lo anterior, fue necesario suspender provisionalmente a lo largo de la línea las corridas de trenes de pasajeros y mixtos. Los seis últimos meses del año se hicieron estudios sobre las necesidades más urgentes para la reparación de vías y edificios, compra de material rodante y lo requerido para el área de comunicaciones.

En los primeros meses de 1947 se reanudó el servicio de trenes y se pusieron en circulación la serie de carros y los dos coches salón de acero, construidos en los talleres de Apizaco a iniciativa del obrero Leocadio Camacho.³

A su vez, en la estación de Puebla hubo cambios sobresalientes: se repararon las líneas telegráficas, se reconstruyó la estación, se construyó una fosa de reparación de locomotoras, se reparó la casa de máquinas y se terminó la instalación de una báscula de vía para la estación.⁴

La rehabilitación del Mexicano continuó hasta los años cincuenta.



Andén de la estación Puebla del Ferrocarril Mexicano, Ca. 1945. Colección Donaciones al CEDIF. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

La estatua de Teodoro Larrey

El 28 de agosto de 1950 fue develada en la rotonda, frente al Ferrocarril Interoceánico, la estatua de Teodoro Larrey, quien fundó en 1900 *La Unión de Mecánicos Mexicana*, una de las primeras organizaciones obreras del país. En el acto estuvieron presentes el licenciado Florencio Padilla, representante del secretario del Trabajo y Previsión Social; el señor Juan Ramírez Carranza, representante del señor Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales de México, y Jesús Díaz de León, secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República.

Develada la estatua referida, a la una y media de la tarde, fue puesta en servicio la locomotora de vapor 903, de vía ancha, construida, equipada y ajustada en los talleres del Ferrocarril Interoceánico, a excepción de la caldera, que provino de Aguascalientes.⁵

La locomotora 903 fue la cuarta máquina de vapor construida en el país. En 1913 se construyó en Aguascalientes la locomotora no. 40, en 1942 en Acámbaro, Guanajuato, la 295, en 1944 la 296 en los mismos talleres y en 1950, en la ciudad de Puebla, la locomotora ya referida.⁶

Pero volvamos a la estatua de Larrey. Cuando la estación del Interoceánico dejó de dar servicio, a finales de los años sesenta, la estatua fue llevada a la Plazuela del Señor de los Trabajos, frente a la estación del Mexicano, donde antes estuvieron la estatua del presidente Benito Juárez y el busto del general Álvaro Obregón. La del líder del obrero –por cierto, de grandes dimensiones– quedó situada justo frente a la entrada del templo, lo que causó una ola de protestas de la comunidad católica, ya que la estatua llevaba consigo el símbolo masón. Finalmente, en los años setenta fue trasladada a la estación de los Ferrocarriles Nacionales de México, ubicada en la avenida 80 Poniente, donde permanece hasta la actualidad.⁷

El crecimiento de la ciudad de Puebla y la estación del Ferrocarril Mexicano

Entre 1930 y 1950 la estación y los patios del Ferrocarril Mexicano quedan ya prácticamente en la zona centro de la ciudad, según el plano comparativo del crecimiento urbano elaborado por Enrique Cordero y Torres. Para entonces ya existía el barrio de San Miguelito, la calle Ferrocarril que hace referencia al Interoceánico y la colonia Jesús García, a espaldas del templo del Señor de los Trabajos.⁸

Posteriormente, la estación del Mexicano cerró parcialmente durante el movimiento de huelga conocido como vallejismo (1958-59). A partir de 1960, dicha estación se destinó sólo al servicio de pasajeros. En esa década el área de las estaciones de Puebla, y en particular la del Ferrocarril Mexicano, ya había sido absorbida por el crecimiento urbano de la Angelópolis, por lo que el movimiento de los trenes, al cruzar importantes avenidas al interior de la ciudad, se volvió altamente peligroso. Ello motivó que, en la década de los setenta, las estaciones fueran reubicadas en las afueras de la ciudad. Como parte de ese crecimiento urbano, entre 1969 y 1972, la barda original de la estación del Ferrocarril Mexicano, sobre la 11 Norte (antes Avenida Juárez), fue demolida para ampliar la avenida 11 Norte-Sur. Y aunque se reedificó nuevamente, el patio y el jardín original se vieron disminuidos significativamente.



Estación Puebla del Ferrocarril Mexicano, Ca. 1970. Fondo FNM, Sección *Revista Ferronales*. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

El cierre de la estación del Ferrocarril Mexicano y la iniciativa sindical

En 1972 la estación del Ferrocarril Mexicano cerró, en definitiva. La sección 21 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que corresponde a Puebla, propuso a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México que las áreas correspondientes a la estación del Mexicano y del Mexicano del Sur se asignaran como escuelas para

los hijos de los trabajadores ferrocarrileros. De igual forma, la iniciativa sindical proponía que en los patios de las respectivas estaciones, que colindaban uno con otro, se construyeran casas-habitación para los obreros del riel.

Sin embargo, la iniciativa sindical no fue considerada. De cualquier manera, en 1973, tan sólo un año antes de que la estación del Mexicano cerrara, la empresa de los Nacionales de México, con motivo del Centenario del Ferrocarril Mexicano, realizó una ceremonia para honrar a los trabajadores más antiguos de esa línea. En el evento le otorgó una medalla de oro al señor Lorenzo Pérez Castro, en reconocimiento por su trabajo: fue uno de los primeros en desempeñar el cargo de Ingeniero Principal, antes sólo otorgado a personal extranjero. Además, se entregaron medallas al Mérito Ferroviario a Ismael Brito, Gervasio Alpízar, Baltasar Cuéllar, Leopoldo Vega, Francisco Bucardo, Ezequiel Téllez, Francisco Cerón, Rafael Ruiz y Carlos Vela.⁹

La memoria obrera

Prestamos aquí brevemente algunos testimonios de los trabajadores ferrocarrileros más antiguos, que laboraron en la estación del Mexicano, en los que se constata el cariño de los obreros por la antigua estación. Cuenta el señor Felipe García Pérez, telegrafista:

En la estación de Puebla del Mexicano había tres telegrafistas. Francisco Montes de Oca y Manuel Gómez Lara y Elisa Rendón. Esta dama tenía una letra muy bonita, era una mujer muy preparada. Escribía en papel blanco como si tuviera renglones y ella lo hacía muy bien.

Un telegrafista, aparte de escribir muy bien, tiene que saber escribir las órdenes con un lápiz grafo o manguillo.

Eran muy buenos, a veces se tenían que hacer órdenes con seis u ocho copias. El papel carbón también era de lo mejor.

El Mexicano se distinguió porque el tren cumplía con su horario al puro centavo, no llegaba a la estación ni un minuto antes, ni un minuto después de lo esperado. Los campesinos se orientaban con el tren para saber la hora. Los relojes eran reglamentarios y los hacia la H. Steele y Cía.

Yo dependía directamente del jefe de despachadores; el jefe de estación era el encargado de vigilar el buen funcionamiento del telegrafista, pero no tenía injerencia, era directamente el despachador quien vigilaba nuestro trabajo. Entre estos destacan don Rafael Leal, don Manuel Morueta, don Alfonso Alonso, don Luis Mendoza, don Luis M. Gutiérrez, don Ricardo Carvajal. El jefe de estación era el señor Jiménez, luego el señor Agapito García. El boletero era el señor Roberto Castillo.

Trabajábamos mucho. El telégrafo tiene un sonido muy especial. Por ejemplo, aquí en Puebla la llaman con la letra P, Apizaco Co, Co, y cada estación tiene su letra de llamado. Estábamos en la oficina las ocho horas, comíamos afuera para no dejar de oír el tactac del telégrafo.

Creo que lo más viejo de la estación es el árbol que está en la entrada, ahí el 16 de septiembre venía un señor, que era un estibador, con un cañoncito cargado con pólvora y lo ponía a echar cañonazos todo el día.¹⁰

A su vez, para el señor Raúl Cuéllar Gómez, oficinista, el mundo de la estación era de disciplina y compañerismo:

Cuando empecé a trabajar recorrió muchos puestos, casi todo el sistema del Ferrocarril Mexicano, fui boletero, cajero, bodeguero, documentador, ayudante de jefe de estación. Ya aquí, en Puebla, fui empleado, checador, bodeguero, revisador de flete y boletero. El checador es el que carga y descarga fletes. El bodeguero los recibe y los pesa. El ayudante de jefe de estación maneja al personal, lleva las listas de raya, hace la correspondencia. Cuando yo llegué era jefe de estación Roberto Cebada, Juventino Marín estaba como cajero, Roberto Martínez como bodeguero, Carlos Téllez como empleado de carros y en el telégrafo estaba la señora Elisa Rendón.

Nosotros teníamos que venir muy bien vestidos, no era especialmente un uniforme, pero sí con corbata. En ese tiempo, cuando estaban los ingleses, el jefe de estación tenía que vestir de traje y con su cachucha que decía su cargo. Además, teníamos un reglamento que decía todo lo que debíamos hacer, inclusive en ese reglamento nos obligaban a comportarnos bien en la calle, como debe ser. Las relaciones entre nosotros los trabajadores eran como si fuéramos una gran familia, muy bien nos llevábamos todos, muy hermanados. Extraño esa época, porque ya últimamente no se trabaja bonito, no se le tiene amor al trabajo.

El Señor Ángel Contreras Vázquez, el último jefe de estación, la manejó a control remoto desde la terminal de los Nacionales:

En el Mexicano había un gerente y su ayudante, un superintendente, una oficina de contaduría, un ingeniero residente que atendía la vía. La administración era distinta de las demás; al jefe de estación lo consideraban la puerta del ferrocarril, el responsable de la estación completa. Sus obligaciones: vigilar que cumplieran correctamente con su trabajo boleteros, documentadores, empleados de carros, bodegueros, vigilantes, cargadores, además de controlar la contabilidad. En Puebla se tenía la obligación de proporcionar carros para que fueran cargados a otros lugares y si había demora se le cobraba al jefe de estación.

Los trenes del Mexicano corrían tan exactos que usted podía poner su reloj con el de la estación con la seguridad de que la hora exacta era la hora en que pasaba el tren. Había una puntualidad y una disciplina extraordinaria, hasta rígida, pero estábamos contentos, no había demoras de trenes, salvo algunos casos de fuerza mayor. La operación del ferrocarril era muy buena. El tren del flete salía a las 8 p. m. de Veracruz y llegaba a México a las 8 a. m. en punto.

En nuestro ferrocarril todo se hacía en forma precisa y había un ambiente de disciplina. Por eso, cuando nos pasaron a los Nacionales extrañamos nuestro ferrocarril, por chiquito que fuera era controlable y bonito. A los jefes de estación nos tenían mucha confianza: si teníamos que pagar por trabajo extra hacíamos una boleta y en México la autorizaban, porque sabían que era verdad lo que se había trabajado.

Llegué a Puebla después de haber trabajado como telegrafista en Apizaco, había una vacante aquí. Un jefe de estación debe saber cómo funciona el telégrafo, el reglamento de transportes, qué es un tren, una señal, cómo vender un boleto, el precio, la distancia entre un tramo y otro, las tarifas, cómo documentar los carros, cómo clasificar la mercancía, etcétera.

En 1970, a la estación, que es el Museo, se le decía de pasajeros y a la nueva, la carga o terminal. Yo manejaba las dos estaciones, la primera a control remoto.

Los ferrocarrileros somos ingratos, así como llegamos a una estación nos vamos. A eso estamos acostumbrados, a entrar y salir y uno no vuelve a acordarse.

Como se desprende de las entrevistas, el amor de los obreros ferroviarios por su empresa y su trabajo es una de las particularidades del gremio. El rielero no es un obrero común. Las características de su labor posibilitan la creatividad laboral y el sistema de “ascenso” en las distintas especialidades hace que los ferrocarrileros busquen, por iniciativa propia, mayor capacitación para ir ganando, a su vez, un mejor lugar en la empresa y mayor prestigio entre sus compañeros.

El cierre de la estación y su abandono

En 1974 la estación cerró, en definitiva. Fue usada provisionalmente por la sección 21 del STFRM como local sindical y como escuela de capacitación. Posteriormente, dada la falta de apoyo de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México hacia las iniciativas obreras, la sección 21 del sindicato decidió desalojar el local. El histórico inmueble y sus patios, al igual que los del Ferrocarril Mexicano del Sur, quedaron en el abandono. Los patios fueron utilizados como mercado y refugio de habitantes de la calle, e incluso se formó en ellos la colonia marginal *La Lagartija*. Y la legendaria estación del Mexicano, otrora inaugurada por Benito Juárez, donde se dio cita la alta sociedad poblana en 1869, se convirtió en vecindad.



La estación Puebla del Ferrocarril Mexicano en total abandono, Ca. 1980. Colección Donaciones al CEDIF. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Los patios del Ferrocarril Mexicano como parque público

A principios de los años ochenta, dado el constante deterioro de la zona, el Patronato Puebla Verde propició una iniciativa ciudadana para que, junto con el Ayuntamiento de Puebla, en lo que fueron los patios del Mexicano y Mexicano del Sur, se realizará una siembra masiva de árboles y se hiciera un parque público. Hoy dichos árboles dan sombra a las actividades del Museo.

La estación del Mexicano como sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Finalmente, en 1985, el director de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, Andrés Caso Lombardo, asignó la estación del Mexicano y los patios de ese mismo ferrocarril y del Mexicano del Sur, como sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (en un área de aproximadamente diez hectáreas), con la idea de rescatar no sólo el inmueble histórico de la estación, sino también ejemplos nacionales de distintos tipos de vías y durmientes; así como del material rodante y de oficina de los ferrocarriles mexicanos, como parte del patrimonio industrial de México.



Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2010. Carpeta digital MNFM. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

El proyecto del Museo incluyó desde luego el rescate de la estación, conforme a su diseño original, pero asignando la otrora sala de espera como un espacio para exposiciones temporales. A su vez, las anteriores oficinas del Mexicano fueron remodeladas, una para su uso como biblioteca abierta al público y otra como centro de documentación de archivos y documentos históricos ferroviarios. También se designó un espacio dentro de la estación para montar un taller de modelismo, con el objetivo de reconstruir en miniatura algunas de las locomotoras de vapor más antiguas, que corrieron en las vías del país en el siglo XIX. De igual forma, se asignaron dos antiguos vagones para montar exposiciones rodantes.



Exposición Cine y ferrocarril en la Revolución Mexicana, 2005. Carpeta digital. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

En lo que se refiere a las vías, se realizó la recuperación en los anteriores patios del Mexicano de un nuevo tendido de vías, para ejemplificar el crecimiento ferroviario y sus variables a lo largo y ancho del país: se colocaron así ejemplos de vía ancha, vía angosta y vía elástica, con sus respectivos durmientes de madera, de acero tipo "concha" y de concreto, así como su correspondiente balastro. Respecto al material rodante, se hizo una selección de los distintos tipos de locomotora que corrieron en las diversas regiones de México, tanto de vapor, como diésel y eléctricas. Entre las primeras destacan la número 40 y la número 10, que dieron servicio en las líneas mexicanas a principios del siglo XX y que fueron trasladadas al Museo con un remolque. De igual manera, se rescataron las locomotoras de vapor 650 y 1150; así como la Niágara 3034, una de las locomotoras de vapor de mayores dimensiones que corriera por las vías nacionales, con un peso aproximado de 285 toneladas.¹¹ Dichas máquinas todavía arribaron al Museo por sí mismas, causando gran entusiasmo entre la población. El rescate incluyó también, entre algunas otras piezas del material rodante, una grúa de vapor de la división Puebla y un antiguo cabús de madera.

Por su parte, en lo que a las locomotoras diésel se refiere, se incluyeron máquinas que corrieron en distintas partes de la república, como la 802 del Ferrocarril Coahuila y Zacatecas, las Nacionales de México 7020 y 8209, además de la locomotora eléctrica 1001, que dio servicio en el tramo de la montaña del Ferrocarril Mexicano rumbo a Veracruz. De igual manera se rescató el autovía 104, que corrió de la ciudad de Puebla a Apizaco, en los años cuarenta del siglo XX.

La inauguración del Museo

Como ya comentamos, después de la etapa anterior de incertidumbre y descuido para la estación del Mexicano, el 5 de mayo de 1988 se inauguró en el marco del 126 aniversario de la batalla de Puebla, el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, por el presidente de México Miguel de la Madrid Hurtado.



Presentación editorial del cuadernillo *Testimonios del Tiempo*, 1994. Fondo FNM, Sección Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Desde entonces, el rescate del acervo documental ferroviario a nivel nacional, así como las actividades en torno al Museo, han continuado de manera permanente, siendo un ejemplo importante de la protección de nuestro patrimonio histórico e industrial, con treinta años de incasable labor.

-
1. *Revista Ferronales*, julio 1946.
 2. *Revista Ferronales*, septiembre 1950.
 3. *Revista Ferronales*, septiembre 1950.
 4. *Revista Ferronales*, septiembre 1950. *Ferrocarril Mexicano informe de la Gerencia*, pp. 22-24.
 5. *El Sol de Puebla*, martes 29 de agosto de 1950, primera plana, p. 5, y *La Opinión*, primera plana, p. 6.
 6. Para más información sobre la locomotora 40 ver la *Revista Ferronales*, agosto 1931. Sobre las máquinas 295 y 290, construidas en Acámbaro, consultar Emma Yanes Rizo, *Vida y muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro*, México, Conaculta, 1991, Colección Regiones.
 7. Enrique Cordero y Torres, *Plano conmemorativo del crecimiento urbano de la ciudad de Puebla, 1950*. Mapoteca Juan A. Vivo, BUAP, p. 348.
 8. Enrique Cordero y Torres, *ibidem*.
 9. *Revista Ferronales*, febrero/marzo 1973.
 10. Entrevistas realizadas por José Antonio Ruiz Jarquín a jubilados del Ferrocarril Mexicano, 1992, inéditas.
 11. *Revista Ferronales*, enero-febrero, 1989-90.

MIRADA FERROVIARIA, Año 11, No. 33, mayo – agosto 2018, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Fe en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unida Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 20

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.



Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)*