El registro fotográfico del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. Parte II

Covadonga Vélez Rocha
cvelez@conaculta.gob.mx
Jefa de Departamento de Fototeca. Cedif, CNPPCF

Continuamos con el recorrido por la ruta del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico que iniciamos en el número 23 de este boletín. Concluiremos el viaje que iniciaron los inspectores el 28 de junio de 1957, con la finalidad de realizar un registro fotográfico de las condiciones que guardaba esta línea. El último día de este viaje lo ocuparán para llegar hasta Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, en donde concluye su trabajo de inspección.

5 de julio

Los inspectores reiniciaron su trabajo en el poblado de Madera durante la mañana del 5 de julio, en su último día de inspección por la ruta. Comenzaron el registro fotográfico con un edificio muy grande hecho en mampostería con techo de lámina, y un gran zaguán de madera al frente con grandes ventanales a los costados. Era el taller de reparación de locomotoras de vapor. En la imagen, el coche en el que viajan se encuentra a un costado del edificio, y alrededor de él se distinguen muchos materiales esparcidos en el piso, además de chatarra.

Otra de las fotos del centro ferroviario de Madera nos da cuenta de otra parte de las instalaciones de los talleres: el área de reparación de coches, que contaba con dos vías con capacidad para 24 coches. En la imagen podemos apreciar un carro tanque CH-P número 910 a las fueras del taller. La última imagen que captan en Madera es desde la vía. Registraron el apilamiento de partes metálicas que ellos definieron como "abundancia de basura y desechos" en los patios de la estación.



084591

Continuaron su viaje sobre la línea, y durante el trayecto tomaron imágenes del paisaje por el que atravesaban, sobre todo bosques de pinos, mismos que eran utilizados por el ferrocarril y por la planta de creosotar en Madera.

Otro lugar que aparece en el registro es Cebadilla, ubicado en el kilómetro 155. En la imagen se ve una doble vía, una de ellas es un escape con capacidad para 56 carros, además de cinco casas de madera.



084595

Prosiguieron su viaje, y en el kilómetro 186 se estacionaron para registrar otra población: Babicora. En la gráfica se observa la llegada del coche en el que viajaban los inspectores justo cuando pasa frente a unos graneros de propiedad privada. La siguiente toma, mucho más abierta, nos permite admirar no sólo los graneros sino también un depósito de madera. Al frente, en primer plano, se encuentra un furgón estacionado en el escape. Se trata de un carro del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y está marcado con el número 10356. La última fotografía tomada en este sitio se realizó en los patios, en la entrada del escape para 78 carros. Vemos que junto al escape hay varios conjuntos de durmientes no tratados, y más adelante el embarcadero para ganado. Al lado izquierdo del embarcadero está el edificio de la estación, hecha de mampostería y lámina con techo a dos aguas.



084599

Seis kilómetros más adelante, el equipo de inspectores tomó una imagen de otro escape en un lugar denominado Ojo. El escape tiene una capacidad para veinte carros. En el kilómetro 193 se encuentra Arena, y en la fotografía captada ahí sólo se muestra la vía. Sin embargo, aunque no aparece un escape, el pie de foto indica que el lugar cuenta con uno, con capacidad para ocho carros.



084600

La siguiente imagen de nueva cuenta se muestra la vía con dos vías de escape. En la del lado derecho hay un tren en espera de la llegada del coche. El lugar se denomina Drake y se encuentra en el kilómetro 205. Continuando con el recorrido, otra fotografía enseña una parte de la montaña. En el pie de foto se indica que a 800 metros se halla la entrada a un túnel curvo, y que esta entrada se encuentra revestida de madera. La imagen contigua es de la salida del túnel, en el kilómetro 206.



084604

Dos imágenes siguientes permiten observar el paisaje montañoso de la sierra. En el kilómetro 209, los inspectores realizaron una toma de acercamiento a la vía, y en el pie de foto se anotó que la vía no tenía planchuelas, sólo clavos, y que el balasto era poco para lo que la vía necesitaba.



084605

En el kilómetro 210 encontraron otro túnel. La gráfica muestra el momento en el que entran a él, en una vía curva. Diez kilómetros más adelante llegaron a Chico, ubicado en el kilómetro 220. En esta población encontraron un convoy de furgones y, junto a él, el embarcadero de madera para ganado. El resto de las imágenes, seis en total, da cuenta de un lugar ocupado por más furgones y carros campamento. Apreciamos apilamientos de madera por todas partes, así como casas para los trabajadores. En una de las fotos se captó uno de los coches de los inspectores, estacionado frente a la estación, edificio de mampostería con techo de lámina a dos aguas. En la estación hay personas, una carreta, denominada filomena, se encuentra en el andén, y al lado izquierdo de la estación está el tanque elevado para agua.



084613

Los inspectores continuaron su viaje, y dos kilómetros más adelante encontraron dos furgones cargados de madera, los cuales aparecen volteados a un costado de la vía. Los trabajadores realizan las maniobras necesarias para quitar los furgones del lugar.

En el kilómetro 227, en un lugar de nombre Aguilar, encuentran otro escape con capacidad para 27 carros. Entre Aguilar y Cumbre, población ubicada en el kilómetro 229, registran la entrada al túnel más largo de la línea. Está revestido, aunque presenta serios problemas de derrumbes. El pie de foto incluye más información acerca del túnel. Se lee en él, que durante la Revolución los rebeldes prendieron fuego a un tren de carga. Y se agrega que cuando llegó el tren de la tropa y entró al túnel chocaron, lo que ocasionó, además del incendio, un elevado número de muertes.

Después de cruzar el túnel llegaron a la estación Cumbre, en el kilómetro 229. Los inspectores sólo tomaron dos imágenes del lugar: una en los patios en donde se aprecia un convoy de furgones, y al fondo el edificio de la estación, y otra que muestra el edificio de la estación. La imagen fue tomada desde el interior del coche, y permite apreciar más el segundo piso del edificio, construido en piedra con techos de madera y lámina.



084621

Las siguientes fotografías nos permiten apreciar el paisaje boscoso por el que va la vía. Será hasta el kilómetro 237 cuando hagan el registro de un puente paso a través de viguetas laminadas. En el kilómetro 239 llegan Caballo, lugar que cuenta también con un escape para 38 carros. En ese sitio se están construyendo las casas en adobe para la sección.



084627

En los kilómetros 245 y 248 están Bellavista y Aguaje, sitios de los cuales se registraron los escapes, el primero con capacidad para 12 carros, y el segundo para 66. También tomaron imágenes de Álamos, en el kilómetro 258, y de Riba en el 264, ambos poblados con escapes para 17 y 37 carros. Diez kilómetros más adelante está Cuevitas, que cuenta con un escape para 31 carros. Ahí había carros campamento, así como algunos trabajadores.



084634

La siguiente imagen corresponde a Rucio, en el kilómetro 291, en donde hay otro escape para 66 carros. Los inspectores continuaron su viaje sobre la línea, y en el kilómetro 297 toman una nueva fotografía, esta vez de un grupo de trabajadores que se hallan a los costados de la vía. Del lado derecho está una grúa realizando algunos trabajos, y de acuerdo al pie de foto esto se lleva a cabo porque hay problemas de abasto de agua, y se está construyendo un canal.

En el kilómetro 305 llegaron a Mata Ortiz. En la foto se observa la vía principal y dos escapes. En uno de ellos hay un tren de carga que aguarda el paso del coche de los inspectores, y en el otro están estacionados carros tanque. Otra de las imágenes muestra al coche de los inspectores frente al edificio de la estación, y una más nos acerca a los patios de Mata Ortiz, en donde existen tanques elevados para agua, uno con la garza para el abastecimiento de las locomotoras de vapor. También se distinguen otras instalaciones para el mantenimiento de las locomotoras. En el pie de foto se señala que desde que llegaron las locomotoras diesel esos edificios ya no eran necesarios.



084638



084639

Los inspectores dejan Mata Ortiz, y continúan su recorrido de inspección. En el kilómetro 312 encuentran a una cuadrilla de trabajadores que están reemplazando rieles, y más adelante hacen otra toma, sólo de la vía, en la que se aprecia una maleza considerable.

Por último llegan a Nuevo Casas Grandes, ubicada en el kilómetro 335. De este centro ferroviario sólo hay dos imágenes en el álbum, y con ellas finaliza el registro de la línea. Estas dos fotografías fueron tomadas en el área de talleres. La primera permite observar un conjunto de materiales acomodados en un extenso terreno, y en el pie de la gráfica los inspectores señalaron que se trata de los talleres de locomotoras de

vapor y coches, que son fundamentales para el desempeño del equipo rodante, pero que por lo general estaban llenos de chatarra, ya que desde la llegada de las diesel todas esas instalaciones ya no eran de utilidad. La última fotografía da cuenta de otra parte de los talleres. Apreciamos un tanque elevado y materiales de diversa índole tirados en el piso. Aquí concluye el registro fotográfico.



084643

Glosario de términos ferrocarrileros

Balasto. Cierta clase de material escogido, tal como piedra triturada, grava, etc., que se coloca sobre las terracerías compactadas para dar apoyo y estabilidad a los durmientes. El balasto mantiene a los durmientes alineados y nivelados, permitiendo arrojar el agua fuera de ellos, y haciendo posible el alineamiento, nivelación y elevación de la vía o bien la renovación de los durmientes sin tocar el lecho.

Casa de sección. Casa habitación destinada a empleados de vía que se encuentran estratégicamente localizadas en el territorio de la sección.
Casa redonda. Taller de forma semicircular en el que entraban las locomotoras para su mantenimiento.

Cuadrilla. Grupo de trabajadores dirigidos por un mayordomo.

Durmientes. Piezas de madera o concreto que sirven de base a los rieles de la vía para mantener el escantillón de la vía, repartir el peso del tren sobre el terraplén e impedir que la vía se mueva lineal o lateralmente.

Escape o ladero. Vía auxiliar conectada en sus dos extremos a otra vía.

Espuela. Tramo de vía conectado a otra por un solo extremo.
Estación. Es un lugar designado en el horario con determinado nombre para que los trenes se detengan.

Furgón. Carro de carga cerrado para mover materiales a granel o abastos no fáciles de transportar.

Locomotora diesel. Es aquella cuya potencia se origina en motor diesel.

Patio. Sistema de vías colocado dentro de los límites definidos y adecuados para la formación de trenes, almacenaje de carros u otros fines, sobre el que se pueden efectuar movimientos no autorizados por horario u órdenes de tren, siempre y cuando se sujeten a un reglamento o a instrucciones especiales.

Planta de impregnación o creosotado. Lugar donde se lleva a cabo el tratamiento de la madera para durmientes, puentes, pilotes o para construcción. Se empleaban todos los sistemas en uso para los tratamientos con creosota o creosota con mezcla de petróleo combustible.

Talleres. Lugar donde se ejecutan trabajos encomendados exclusivamente a trabajadores de la empresa, tales como conservación, reparación, construcción y reconstrucción de equipo tractivo y de arrastre, equipo eléctrico, maquinaria, mobiliario, máquinas-herramienta, estructuras metálicas para puentes y edificios, accesorios de vía y para todos los trabajos inherentes al servicio que encomiende la empresa.

Tren mixto. Tren que mueve equipo de carga y pasajeros.

Vía auxiliar. Tramo de vía conectado a la principal o a otra auxiliar sobre la que se operan trenes, se mueven o se estacionan carros, no sujetos a horarios ni a órdenes de trenes, pero sí a las señales y a las reglas prescritas y/o a instrucciones especiales.

Vía principal. Vía que pasando por los patios une las estaciones, y sobre la cual operan los trenes según un horario y/o una orden de tren, o cuyo uso está gobernado por un sistema automático de señales.

Bibliografía

De las estaciones. México, SCT/FNM/MNFM, 1995, 204 pp.

Huerta Avilés, César Gabriel, coord. "Paquetería aplicada a proyectos de ferrocarriles: DES5512007", en seminario de titulación para Ingeniería Civil. México, Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura, unidad Zacatenco, 438 pp. En: [www.itzamna.bnct.ipn.mx/.../seminario%20de%20ferrocarrilesdurancelis.pdf].

Leeds Kerr, John, *Destino Topolobampo*. México, Siglo XXI, 2003, 272 pp.

Urías, Beatriz, Jaime del Palacio y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, ENM, 1987, 272 pp.

Vélez Rocha, Covadonga, "Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México", en Mirada Ferroviaria, Boletín documental, 3ª época, núm. 5, mayo-agosto, 2008, 44 pp.

Yanes Rizo, Emma, *Testimonios. José María López Escamilla "Don Chema"*. México, Conaculta, MNFM/BUAP/Síntesis/Itrans Intermodal, 2004, 180 pp.

Fototeca

Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A., [Álbum] *Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. Inspection Trip, June 28, July 4 and 5, 1957. Inspection party*. Ciudad Juárez, Chihuahua, Coverdale & Colpitts.