

Mirada ferroviaria 34





DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

María Cristina García Cepeda

Secretaría de Cultura

presidencia@cultura.gob.mx

Jorge Salvador Gutiérrez Vázquez

Subsecretario de Diversidad Cultural

y Fomento a la Lectura

jorgeg@cultura.gob.mx

Saúl Juárez Vega

Subsecretario de Desarrollo Cultural

sjuarezv@cultura.gob.mx

Francisco Cornejo Rodríguez

Oficial Mayor

fcornejor@cultura.gob.mx

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

tmarquez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Román Moreno Soto

Coordinador

rmorenos@cultura.gob.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

cvelez@cultura.gob.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Planoteca

anieves@cultura.gob.mx



Mirada ferroviaria agradece el apoyo de las siguientes personas:

Difusión y promoción

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF

rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belén Recoder López

Jefa del Departamento de Difusión del CNPPCF

brecoder@cultura.gob.mx

Registro de bienes documentales y colecciones

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de

Bienes Muebles Históricos del CNPPCF

m_gonzalez@cultura.gob.mx

MIRADA FERROVIARIA, Año 11, No. 34, Septiembre – diciembre 2018, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad 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 Ferroviarias con domicilio 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, correo electrónico: 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, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 30 de noviembre de 2018.

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 los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.



PRESENTACIÓN

ESTACIONES

Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán.

Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz

TIERRA FERROVIARIA

Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario.

Lucina Rangel V., Raquel Díaz M. y Tilman Pfannkuch

CRUCE DE CAMINOS

El viaje como texto.

Alejandro Semo

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a José Luis Ramos Salvat, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Patricio Juárez Lucas

SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro *Cuentos Ferrocarrileros: (1931-1941)*.

Isabel Bonilla

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de Colecciones

Foto de portada: Portada del libro de Adalberto de Cardona, El Ferrocarril Mexicano: Descripción de un viaje de la Capital Azteca al Puerto de Veracruz, tomada de la interesante guía de viajeros intitulada de México a Chicago y Nueva York. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1894.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin el permiso previo y por escrito del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.



PRESENTACIÓN

El patrimonio ferroviario de nuestro país se encuentra diseminado por casi todo el territorio y adquiere relevancia en tanto se le reconoce, preserva, conserva y difunde. Es así como, desde hace más de treinta años, el CNPCCF adquirió ese compromiso y para ello convoca a todos los interesados en materia ferroviaria, para que contribuyan en el enriquecimiento de esa vasta cultura. En ese sentido, hoy les presentamos interesantes reflexiones sobre el patrimonio ferroviario, el cual incluye no sólo a una gran diversidad de bienes muebles, inmuebles y documentales, sino al patrimonio intangible que hoy forma parte de la sociedad y que constituye la memoria colectiva de muchos de nuestros pueblos.

En la sección Estaciones, Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz, profesores e investigadores de la UAM Xochimilco y de la Appalachian State University, Carolina del Norte, respectivamente, nos comparten el artículo *Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán*, en el que abordan dos episodios huelguísticos, los cuales marcan la distancia entre los gérmenes de la revolución y el inicio de su declive en Yucatán, señalados por el condicionante estructural que en ocasiones se pasa de lado o de plano se olvida al analizar la economía política de la revolución: la centralidad de las exportaciones de henequén en la península. Se trata de la huelga de 1911 y la paradoja de la huelga de 1922, que estalla en contra del gobierno de Carrillo Puerto.

Por su parte, los investigadores Lucina Rangel V., Raquel Díaz M. y Tilman Pfannkuch nos ofrecen, en la sección Tierra Ferroviaria, el texto *Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario*, en el que plantean que el Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos del CNPPCF es el responsable de coordinar la investigación, inventario y catalogación de los monumentos del patrimonio cultural ferrocarrilero dispersos por todos los rincones de México. En ese sentido, presentan las primeras experiencias para el inventario e identificación del patrimonio cultural ferrocarrilero de México, con base en el uso de herramientas digitales propias de la arqueología industrial, que facilitan su sistematización. Los casos documentados de los que hablan son Puebla e Hidalgo.

En *Cruce de Caminos*, Alejandro Semo, investigador de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, nos comparte *El viaje como texto*, colaboración en la que aborda el estudio del ferrocarril durante el siglo XIX desde la perspectiva cultural y a partir de los “sistemas simbólicos”, que ofrecen una veta de investigación que amplía el estudio de la cosmovisión de la



sociedad frente al ferrocarril y que, sin duda, contribuirá a ahondar en sucesos históricos posteriores. De esta manera, retoma el almanaque *De México, Chicago y Nueva York* de Adalberto de Cardona, publicado en 1892, para confirmar su dicho.

Silbatos y palabras es la sección en la cual nos permitimos presentarles la reseña del libro *Cuentos Ferrocarrileros: (1931-1941)*, compilado y prologado por Emma Yanes Rizo, publicado en 2018 por la Secretaría de Cultura en la Colección Interdisciplinaria, Serie Enlace. Se trata de una antología en la que se reúnen por primera vez veintitrés relatos de obreros ferroviarios mexicanos, que trabajaron para la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) durante la década de 1930.

En *Vida Ferrocarrilera*, Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, nos comparte la entrevista que realizó el 1 de marzo de 2012 a José Luis Ramos Salvat, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Además, se incluye la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde al nivel portátil que se encuentra depositado para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.



ESTACIONES

Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán

Marcos T. Águila¹
Jeffrey Bortz²

Es una verdad aceptada comúnmente, el señalar que la revolución acelera el tiempo histórico. Así, en el breve lapso de once años, entre la huelga ferrocarrilera de 1911 y la de 1922, que se discutirán más adelante, la sociedad yucateca experimentó un salto histórico notable. De la sociedad porfiriana local, caracterizada por la preeminencia del gobernador y líder de la oligarquía terrateniente yucateca, Olegario Molina (1843-1925) al frente del estado en 1911, caracterizada por una aparente paz de los sepulcros con respecto a la vida en las haciendas henequeneras y los asuntos laborales (decimos *aparente*, pues el conflicto laboral intramuros era una realidad cotidiana, al menos en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán), y una concentración extraordinaria del poder; a la etapa turbulenta de la emergencia a la gubernatura del líder socialista Felipe Carrillo Puerto, en 1922, a la cabeza del Partido Socialista del Sureste, con sus más de cuatrocientas Ligas de resistencia, sus medidas radicales con relación al reparto agrario, la educación racionalista, la reivindicación de la cultura maya, entre otras, parecería tratarse de otro país.

Para entonces, la revolución había dejado de ser una “revolución desde afuera”, como certeramente definió Gilbert Joseph el sentido general del impacto inicial de la Revolución mexicana en tierras yucatecas, con retraso y a contratiempo con el centro del país, e íntimamente vinculado con la entrada triunfal del general Salvador Alvarado a la ciudad de Mérida, en marzo de 1915, en nombre del proyecto constitucionalista liberal de su jefe Venustiano Carranza, pero con planes y programas progresistas propios. Eventualmente, la revolución en Yucatán tomó fuertes impulsos desde dentro, tras la salida de Alvarado por decisión del propio Carranza, en 1918. Para entonces, y derivado del éxito de sus políticas locales, Carranza había dejado de ver con buenos ojos la consolidación del poder regional de Alvarado y su posible candidatura a la gubernatura estatal. Carranza “toleraba los programas sociales de Alvarado, cuando recibía en sus arcas un millón de pesos al mes”.³ Pero don Venus nunca estuvo de acuerdo con los coqueteos con una variante de socialismo de Estado de Alvarado, y bloqueó la clara disposición de este a contender por la gubernatura de Yucatán –luego de ejercerla en los hechos con buen éxito–, al establecer un requisito de residencia que no pudiera cumplir, separándolo del cargo de gobernador interino y reemplazándolo por militares enemigos acérrimos a sus reformas. El coronel Isaías Zamarripa, en particular, se transformó en el encargado personal de Carranza para atacar a los



socialistas yucatecos organizados en el Partido Socialista del Sureste (PSS), encabezado por Felipe Carrillo Puerto. La represión, sin embargo, no logró su objetivo. El desarrollo del Partido Socialista y una suma compleja de enfrentamientos locales, avances y retrocesos del movimiento popular permitiría la llegada a la gubernatura del estado de Carrillo, un líder con fuerte arraigo local (a diferencia de Alvarado, que venía de tierras sinaloenses⁴) en el campo y su ciudad natal, Motul, y con experiencia en el reparto agrario de Morelos, como lugarteniente de Emiliano Zapata. Carrillo conquistó la gubernatura en febrero de 1922, venciendo por amplísima mayoría, pese a muchas trickeyuelas del representante del Partido Liberal Constitucionalista y protegido de Carranza, Bernardino Mena Brito, en las elecciones de dicho año.

Carrillo había preparado con mucha antelación su llegada a la gubernatura, con dos grandes Congresos Obreros Socialistas, uno en Motul, su tierra natal, en marzo de 1918 y otro, aún más radical en Izamal, bajo su presidencia, en agosto de 1921, que se habían encargado de extender la organización de las llamadas Ligas de resistencia a pueblos y aldeas, así como a escuelas, servicios públicos, asociaciones incipientes de mujeres en la ciudad de Mérida, que fueron tejiendo una red de organizaciones que se reunían con regularidad y que podían actuar unidas en procesos electorales y sostener –lo que era aún más importante– una vida de promoción cultural propia, de trabajo colectivo y de ayuda mutua y demandas particulares, con un perfil redistributivo. Ello se tradujo en una aceleración de las medidas revolucionarias durante su mandato, sobre todo en lo agrario y lo cultural. El proceso se centró en la reivindicación por la tierra. Por ello no sorprende que el lema de su propaganda fuera la consigna zapatista ¡Tierra y Libertad!, escrita en tinta roja. La centralidad del tema agrario deriva del hecho de que la fuerza política de la oligarquía local tenía su núcleo principal en las haciendas henequeneras, así como en las casas comerciales y el sistema financiero. Ello planteó choques y contradicciones con organizaciones que tenían una tradición propia, ajena a la lucha agraria, como fue el caso de los sindicatos ferrocarrileros y de estibadores, como veremos más adelante. Entre el Congreso de Motul y el auge al de movilización carrillista en 1923, el número de “ligados” pasó de unos 28 mil a más de 90 mil afiliados, es decir, se triplicó en cinco años. Naturalmente, como explica Joseph, este incremento tuvo que apoyarse también en numerosos caciques locales, con dudosas credenciales ideológicas, pero con la experiencia y la fuerza de las armas para llevar a cabo las acciones necesarias. Carrillo era, además de un líder popular, un político pragmático. Para ejercer el poder recurría a alianzas cuestionables, pero necesarias cuando se trataba de una meta que él consideraba superior. Su asesinato, apenas dos años después de asumir el cargo, en enero de 1924, metió freno a las esperanzas del incipiente laboratorio de la revolución en Yucatán.⁵



Una segunda verdad, acaso menos conocida, pero igualmente válida, es que toda revolución genera, tarde o temprano, un movimiento antagónico de contrarrevolución. Un freno al impulso transformador y un esfuerzo, por lo general fallido, de retorno al viejo régimen. La muerte de Carrillo, el líder indiscutible del proyecto socializante en Yucatán, más el declive de la industria henequenera desde el fin de la I Guerra Mundial, y con este la reducción del caudal de ingresos para la gestión estatal local (sumado al enorme desvío hacia las finanzas federales del constitucionalismo), frenaron el proyecto radical del ala socialista de la revolución en el estado, es decir, de su proyecto de Reforma Agraria y de transformación política y cultural. Tampoco el reformismo cardenista, años después, alcanzaría éxito en reanimar la Reforma Agraria en el estado, como sí fue el caso en otras zonas del centro del país, señaladamente en los ejidos colectivos de La Laguna, o de Lombardía y Nueva Italia. En el caso del henequén, se cometieron errores técnicos y políticos garrafales, que aceleraron el decaimiento de las otrora boyantes haciendas agroindustriales. Y detrás de este declive, que también vino de fuera, de la drástica caída de los precios del henequén y de la demanda de la fibra tras el fin de la I Guerra Mundial, se suscitó la caída del ferrocarril. La sociedad agraria semi esclavista del porfiriato, que describió John K. Turner en su *Méjico Bárbaro*, sin embargo, estaba muerta y enterrada.⁶ La revolución no había sido inútil, pero tampoco se trató de una panacea milagrosa.

En este texto nos vamos a referir a los dos episodios huelguísticos mencionados, que marcan la distancia entre los gérmenes de la revolución y el inicio de su declive en Yucatán, señalados por el condicionante estructural que en ocasiones se pasa de lado o de plano se olvida al analizar la economía política de la revolución: la centralidad de las exportaciones de henequén en la península. Empezaremos por ahí, pasaremos a la huelga de 1911 y terminaremos con la paradoja de la huelga de 1922, estallada en contra del gobierno de Carrillo Puerto.

El oro verde y los ferrocarriles.

La mancuerna entre la creciente demanda por la fibra del henequén en el mercado internacional, especialmente desde Estados Unidos, que la utilizaba principalmente para la fabricación de cuerda para el empacado de productos agrícolas, y los ferrocarriles yucatecos, sería incomprensible sin la paralela expansión del comercio internacional y la acumulación de grandes capitales en Europa y los propios Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX. México y América Latina habían contribuido durante el largo periodo virreinal, que duró tres siglos, a la acumulación originaria de capital, así bautizada por Marx, que se concentró en los países del norte de Europa (destacadamente



Inglaterra, pero también en Holanda, Bélgica y secundariamente Alemania y los países al norte del Mar Báltico), con la intermediación de España y Portugal, que terciaron en la concentración del dinero metálico, el oro y la plata americanos, como lubricante del intercambio comercial en Europa y su expansión hacia el Oriente, particularmente a la India, que se transformaría en parte esencial del imperio británico desde mediados del siglo XIX, detrás de la Compañía de las Indias Orientales. El imperio británico impuso su liderazgo en el comercio y las finanzas internacionales, estableciendo desde el inicio la gran división internacional del trabajo entre países productores de materias primas de exportación, extraídas de países coloniales o dependientes, que se procesaban en escala creciente en los países industriales, donde el capitalismo había nacido y madurado.

Para América Latina, siguiendo una caracterización ingeniosa del economista argentino Carlos Díaz Alejandro, su inserción en el comercio internacional se fundó en una suerte de *lotería de materias primas*, de acuerdo con las disponibles en cada país. La vieja historia de dominio colonial se ha reproducido, con ciclos y variantes, hasta nuestros días. Cuba y el azúcar, Venezuela y el petróleo, Argentina, con el trigo y la carne; México, la plata y más tarde otros minerales industriales y productos agrícolas; Colombia y Brasil, el café; Bolivia, el estaño, el salitre y recientemente el gas; Chile, el cobre, el salitre y más tarde el vino.

Yucatán, en tanto que provincia poco integrada al México del siglo XIX, bien puede tratarse como una región semiautónoma, que se insertó al comercio internacional, como otros países centroamericanos, por medio de una sola materia prima, en este caso, el henequén. En cada circunstancia particular, las fluctuaciones de la demanda de la materia prima en cuestión en el mercado internacional repercutirían como sismos de magnitud potenciada en las sociedades locales respectivas. Fernando Benítez, en *Kí: El drama de un pueblo y una planta*, su reportaje histórico sobre el henequén en Yucatán, destaca el lado oscuro (el peonaje por deudas, el maltrato de los migrantes enganchados) de lo que al mismo tiempo explica el resplandor de la expansión en los ingresos y el gasto fastuoso de la clase oligárquica en la ciudad de Mérida: su mayor símbolo, el llamado Paseo de Montejo, que floreció durante el periodo del *boom* henequenero del final del porfiriato, junto a muchas de las grandes haciendas que circundaban la capital.⁷ Ahora bien, esta expansión de la producción henequenera y su llegada a los centros demandantes extranjeros a la velocidad necesaria hubiese sido imposible sin el concurso del ferrocarril.

Durante el porfiriato, y sobre todo a partir de los años de la década de 1880, la inversión estadounidense en los ferrocarriles, una vez completada la gigantesca tarea de establecer la comunicación entre los dos océanos, Atlántico y Pacífico, entre los estados de Nueva Inglaterra y California, se dedicó a la tarea de prolongar las líneas de conexión verticales entre el sur de Estados



Unidos y México, así como otros proyectos hacia América Latina, con propósitos análogos. La capacidad productiva excedente en el ramo ferroviario y la necesidad derivada de la Revolución Industrial avanzada en el norte confluieron para impulsar la construcción de la red ferroviaria en suelo mexicano. Así, en un par de décadas el panorama de México se pobló de caminos de hierro, sorteando uno de los obstáculos más pesados para el crecimiento económico de aquellos años, cuando los traslados de personas se realizaban por carros tirados por caballos, y mucha de la carga mercantil se llevaba a lomo de mulas.⁸ La exportación de plata del virreinato fue sustituida por la de minerales industriales como cobre, carbón, estaño, para alimentar a la insaciable garganta de la Revolución Industrial estadunidense. De paso, se incrementó el comercio interior y se redujeron drásticamente los costes de la producción nacional de diverso tipo, incluidos algunos productos agrícolas para el consumo doméstico y para la exportación. Ahora bien, esta revolución de las comunicaciones no había llegado por impulso propio hasta la península yucateca. Fue la demanda internacional del henequén la que indujo la respuesta económica indispensable: la construcción de un ferrocarril local. Tan es así, que la red ferroviaria yucateca no estableció entonces un vínculo directo con el centro de la república.

En Yucatán, curiosamente, la tarea de la planeación, instalación, financiamiento y mano de obra fueron predominantemente locales, aunque no así la tecnología. Allen Wells recoge un testimonio de Manuel Dondé, un importante comerciante exportador e importador local, al inicio de la construcción de la crucial línea entre Mérida y el puerto de Progreso, principal y casi única puerta de entrada y salida en gran escala de la península, en 1875:

“Si tenemos algo de qué estar orgullosos es de que todo el trabajo ha sido hecho por hijos de Yucatán, toda la futura gloria será para nuestra amada patria que no ha necesitado extranjeros para llevar adelante esta importante tarea; los capitalistas son yucatecos; un yucateco es el promotor, uno el ingeniero, así como los trabajadores. Gloria a Yucatán,” señaló Dondé.⁹

Es verdad que la presunción nacionalista resultaba un tanto exagerada, ya que la maquinaria y el equipo ferroviario fueron importados y financiados parcialmente por bancos extranjeros, y algunas de las posiciones de mando en la operación del sistema las ocuparon extranjeros, sobre todo en los primeros años. No obstante, es justo señalar que el impulso fundamental provino de la clase adinerada local, esperanzada en las ganancias rápidas derivadas del *boom* de demanda del “oro verde” y el discurso de Dondé, pronunciado antes de construido un solo kilómetro de vías, resultó profético.

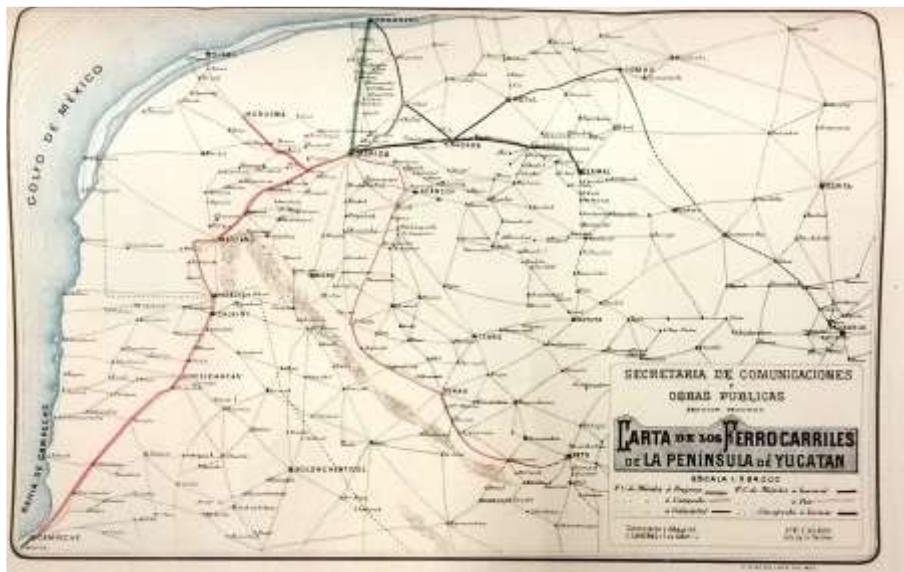
Como afirma Wells: “Yucatán fue una de las pocas regiones en América Latina, y el único estado de la república mexicana, donde el sistema ferroviario en su totalidad –más de mil kilómetros de vías– fue ideado, construido, manejado y en gran medida financiado por capitalistas y trabajadores locales.” Varios factores contribuyeron a ello, en primer lugar, la geografía de la península, misma que por tener un suelo plano y resistente no exigió obras de ingeniería de gran calado. La red no requirió de un solo puente o túnel (por contraste, mencionemos el ferrocarril de Veracruz a la Ciudad de México); en consecuencia, la construcción de vías férreas resultaba más barata que los caminos para carros de ruedas y, sobre todo, inmensamente más productiva. La demanda internacional de la fibra era una realidad indiscutible y el financiamiento internacional estaba disponible, así como la capacidad local para coaligarse para su contratación y manejo.¹⁰ La centralización de capitales puede completar tareas aparentemente inalcanzables, siempre que la promesa de alcanzar altos rendimientos la justifique, y tal era, precisamente, el caso: la conexión “oro verde”-ferrocarriles-mercado internacional.¹¹

En fecha posterior al discurso de Dondé, otra figura paradigmática del desarrollo y despegue henequenero, tanto como promotor político, como beneficiario directo, el ingeniero y también gobernador del estado, Olegario Molina Solís, mencionado arriba, hizo un discurso acaso más elocuente que el de Dondé, en ocasión de la inauguración del Ferrocarril Peninsular, orientado a la conexión entre Mérida y Campeche, el 28 de julio de 1898. Pronunciado más de veinticinco años después del proyectado ferrocarril entre Mérida y Progreso (que sólo requirió 25 kms de vía), Molina podía hacer la referencia en sus palabras a que los “sueños de ayer” (*sus sueños*), se habrían convertido ya en “la hermosa realidad del hoy” (*su realidad*). Las comunicaciones, explicaba Molina:

“...aminorando las distancias y reduciendo los precios del transporte, despiertan la actividad y energía de los individuos, *ante las perspectivas de utilidades y lucros*, antes no esperados, y los inducen a agruparse en colectividades en los lugares más inmediatos a las nuevas vías, lugares que gradualmente van ensanchando sus confines para convertirse, en breve tiempo, en centros poderosos del movimiento y de la actividad humana... Afluirá el capital, acudirán nuevos pobladores, y esos campos hoy incultos se cubrirán de doradas espigas que llevarán al hogar del agricultor las dulces *satisfacciones de la riqueza honradamente adquirida*”.¹²

¡Y vaya que *dulces satisfacciones* se habían producido en la familia directa y extendida de don Olegario! Según las investigaciones sobre la formación de su fortuna, esta transitó de una pequeña empresa que servía a las necesidades de mantenimiento del ferrocarril, a la posterior fundación de una casa de intermediación en la compra-venta de henequén en el mercado

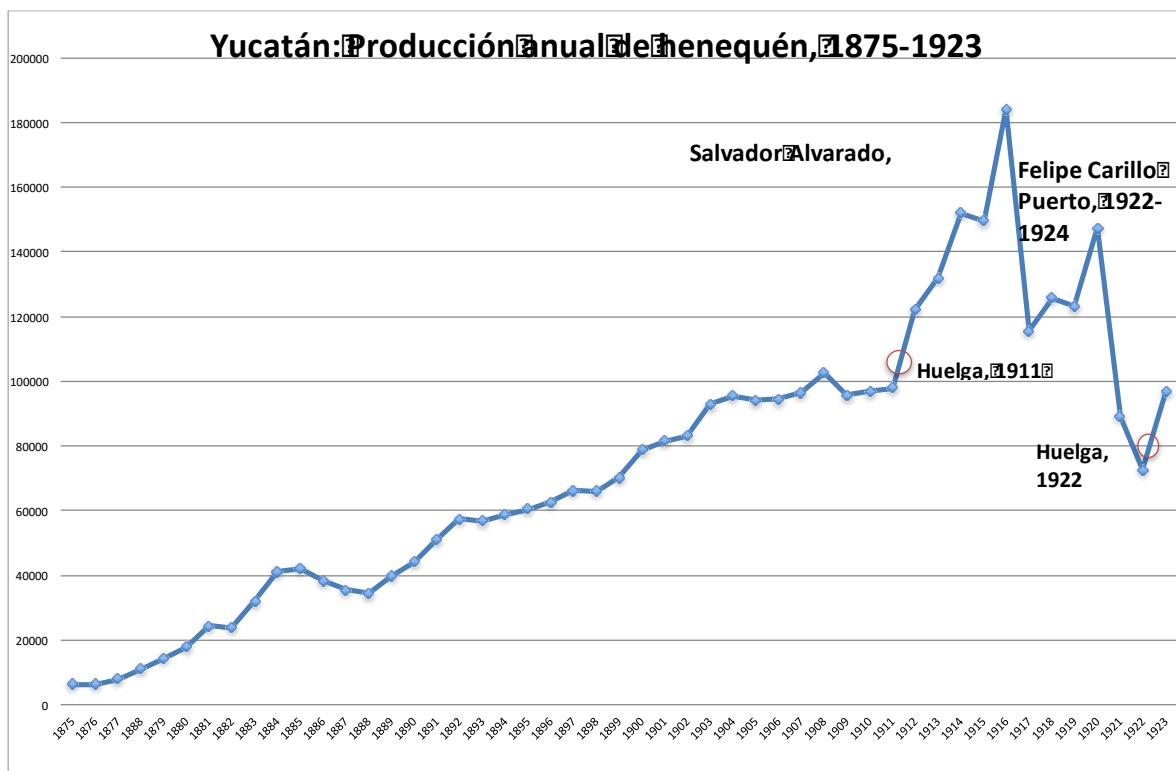
internacional y un *pacto secreto* con la principal empresa compradora, la International Harvester Co., lo que permitió la elevación de su participación en el porcentaje de pacas enviadas a Estados Unidos, del 36% en 1896 al 74% en 1913.¹³



La lista de haciendas y estaciones de otra línea férrea, construida más tarde y que conectaría a Mérida con Peto, al sureste de la capital, ilustra la *simbiosis* henequén-ferrocarril. De sobra está decir que sin la conexión Mérida-Progreso, otras líneas radiales y su influencia en el mercado interno carecerían de sentido. La línea en cuestión partía de la estación principal en Mérida y seguía “faldeando la carretera que va al pueblo de Kanasín, de donde continúa por terrenos de las haciendas San Manuel, Santa Rita, Teuitz, Tepich y Petectunich; entra a las calles de la Villa de Acanceh, penetra a los terrenos de las haciendas Xocmuc, Yaxcopoil y Santa Rita y a las calles del pueblo Tecoh, pasando en seguida por terrenos de las haciendas Lepán, Uayalceh, Xcanchacán, Hunabchen, Santa Cruz, Balanchechem, Luma, Xtuk; entra a las calles de la ciudad de Ticul y sigue sobre terrenos de las haciendas Belantunil, San Enrique, Xocneceh,...”.¹⁴ Este primer párrafo añade los nombres de otras doce haciendas y ranchos, y cinco pueblos. Naturalmente, las cifras expuestas en la *Memoria* indican el predominio del henequén como primer producto de carga, pero también señalan la importancia que este ramal tuvo para el movimiento de personas y otro tipo de productos de consumo local: maíz, azúcar, pieles, tabaco, aguardiente, chicle, panela y animales de pie, como caballos, mulas, toros, vacas, cerdos y asnos, entre otros. Si se considera solamente el henequén, el maíz y el azúcar, el primero representó en toneladas el 64% de la carga, frente al 23 y 13% de maíz y azúcar, respectivamente, en el año de 1899. Entonces, pese a haberse desarrollado en los años del auge henequenero (que implicó un desplazamiento del uso de la tierra hacia la monoproducción), otros productos, como el maíz y el azúcar, no resultaron despreciables,

lo que vale la pena considerar a la hora de evaluar los planes que, posteriormente, sobre todo bajo el impulso de Carrillo Puerto, inspiraron la esperanza de la autosuficiencia y diversificación agrícola en la península.

La *Memoria* que relatamos indica una elevadísima utilidad para el año en cuestión. En cuanto a ingresos anuales por pasaje, este tren, de alrededor de 150 kilómetros, movilizó a 238 mil personas, cuyos boletos representaron 37% de los ingresos de aquel año, correspondiendo a la carga el 63% restante. El henequén era el rey del ferrocarril (y de la economía regional), pero su séquito de personas y productos no era despreciable. Si se deducen todos los gastos (salarios, combustible, reparación de vías y de material rodante, herrería, carpintería, impresión de boletos y talonarios, así como gastos generales), la compañía calculó una utilidad líquida de alrededor del 45% antes de impuestos, que por tratarse de una concesión federal reciente eran casi nulos. Entonces, el ferrocarril podía ser también un gran negocio, aunque frágil y tan volátil como el precio del henequén en el mercado internacional.



La huelga de 1911

El 17 de abril de 1911, a eso de las 5 de la tarde se produjo un hecho insólito para la tradicional tranquilidad de la ciudad de Mérida. Un grupo de unos ciento cincuenta trabajadores



ferrocarrileros, provenientes de los talleres que se ubicaban en una larga explanada conocida localmente como La Plancha, salieron en manifestación de protesta por la falta de pago de la quincena vencida, dirigiéndose a las oficinas de la *Revista de Mérida*, el periódico local de mayor circulación. Una comisión de ocho trabajadores, encabezada por el futuro líder Héctor Victoria, expuso la situación a los reporteros del diario, señalando que el subdirector de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), en ausencia del director señor Federico Blake, había ofrecido darles un anticipo de los salarios, lo que los obreros rechazaron, ante la flagrante contradicción entre el estricto cumplimiento que en el trabajo la compañía demandaba de los obreros y la falta de correspondencia con la obligación del pago puntual. Tras esta entrevista, el grupo de trabajadores se dirigió a la casa del señor doctor José Palomeque, entonces presidente del Consejo de Administración de los FUY, quien ofreció el pago para el día siguiente y una investigación para descubrir los orígenes de la falla. Dado que el día 18 tampoco se realizó el pago por la mañana, una segunda manifestación volvió a las oficinas del diario y la comisión de obreros, dentro de la cual se encontraba el jefe de Talleres, Carlos Castro Morales (quien llegaría a ser gobernador del estado) y otros líderes naturales de notable proyección, como José Inés Peña y el propio Victoria (este último llegaría a ser diputado constituyente en Querétaro, y activo defensor del perfil radical del Artículo 123), expuso la situación a la redacción. En el diario se presentó el comisario de los ferrocarriles, Alberto Molina, quien indicó que podrían ir a la tesorería de la empresa a las 12 del día para cobrar sus haberes. Esta oferta calmó los ánimos y los trabajadores se retiraron. Sin embargo, la nueva oferta no se cumplió. Naturalmente, ello incendió aún más los ánimos y entonces la protesta sumó a más de cuatrocientos trabajadores, que optaron por ignorar nuevas visitas a las autoridades y trasladarse en cambio al domicilio de uno de sus compañeros, para redactar un pliego petitorio formal (un *memorial*, como se conocía a este documento ligado a la noción de una memoria de agravios y su camino de reparación), y para elegir a una junta de trabajadores provisional que los representara. La redacción correspondió a César A. González, un pasante de leyes que se puso a disposición del movimiento.¹⁵

El pliego petitorio o memorial dirigido al Consejo de Administración no se limitó al pago inmediato de sus jornales, sino que incluyó: 1) *reducción de la jornada de trabajo* a 9 horas (la jornada típica era de 10 horas, pero con frecuencia las sobrepasaba, según la tarea lo exigiese), 2) un *aumento de salarios* de 10% para el conjunto de los trabajadores de La Plancha, con algunas variantes por oficio (20% para los carpinteros, cuyo nivel se consideraba “muy exiguo”), nivelar a los maquinistas a 100 pesos al mes por lo menos; a los fogoneros, 45 pesos, 3) que la compañía proveyese los *gastos de alimentación* de los trabajadores que tuvieran que salir a cumplir sus



labores fuera de Mérida; 4) que se pagaran a *doble jornal los trabajos realizados en domingos y los nocturnos* (que se denominaban “veladas”), 5) que los pagos quincenales fuesen puntuales los días 1 y 15, independientemente de que cayesen en día domingo o feriado, 6) la importante consideración de que los jefes “*traten con cortesía*” a sus empleados y subordinados, 7) que “el Consejo de Administración haga la *solemne promesa de no separar de su empleo a ninguno de los trabajadores que abandonaron sus labores para unirse al movimiento de protesta*”; todo ello, además de solicitar el pago íntegro del día en que habían invertido el tiempo de media jornada en redactar el memorial en cuestión. La Asamblea propuso un plazo que no excediera del 24 de abril para solucionar sus peticiones y seleccionó al señor José Inés Peña como intermediario de su respuesta. Peña entregó el documento el día 20 de abril por la mañana. En esa misma reunión se propuso ponerse en contacto con otros ferrocarrileros de la capital de la república, para recibir la información necesaria para constituir una sociedad para la defensa de sus intereses.

Este memorial, como puede observarse, forma parte de los antecedentes de la lucha obrera que se habría de imponer años más adelante a nivel nacional: organización sindical autónoma, seguridad en el empleo, aumentos salariales, reducción de la jornada, pago doble para trabajos en días festivos y nocturnos, trato digno a todos los trabajadores por los jefes. La altanería y despotismo generaba entonces una rabia y rechazo mayúsculo. Es notable la coincidencia con las demandas de otros grupos de trabajadores, tanto ferrocarrileros como de otros sectores de la manufactura y la industria hacia el final del porfiriato. En este sentido, la huelga de La Plancha no era propiamente una huelga “espontánea” o “loca”, sino parte de un proceso nacional de ejercicio autónomo de acciones reivindicativas de clase, una verdadera “Revolución Obrera dentro de la Revolución”, como demostró Bortz para la industria textil en Puebla y Tlaxcala.¹⁶

El Consejo de Administración de los FUY, sin embargo, tenía muy poca conciencia sobre los nuevos tiempos y respondió al memorial con una severidad propia del pasado reciente, disfrazada de un trato paternalista, pero autoritario, que había caracterizado las relaciones entre empresa y trabajadores. Allen Wells explica la semejanza en un cierto patrón paternalista más amplio, en las relaciones laborales de los ferrocarriles y el de las haciendas henequeneras, que parte del hecho de que se trataba de negocios quasi familiares, donde se trataba a los trabajadores como menores de edad (en los ferrocarriles); cuando no como animales de tiro (en las haciendas), donde el perfil indígena era mucho más acusado y el peonaje por deudas una tradición secular.

Así, en respuesta al memorial, mismo que había sido redactado en un tono que advertía un claro entendimiento de la lucha de clases entre los obreros, el Consejo de Administración rechazó el noventa por ciento de las demandas: sobre el aumento de jornales señaló que estaban “a nivel”,



y que “aún aventajan” a los salarios de los talleres en la ciudad (lo cual era cierto). Sobre el maltrato a los trabajadores, simplemente lo negó: “no tiene memoria de queja alguna” y afirmó que los trabajadores eran tratados por sus respectivos jefes “con toda la consideración que han merecido por su buen comportamiento” (simplemente falso). Rechazó igualmente el pago del medio día no laborado por la redacción del memorial, pero afirmaba, en tono *conciliador*, que no era “su voluntad despedir trabajadores” (absolutamente falso). Las únicas concesiones fueron el pasar de 10 a 9 horas de trabajo al día, el pago de los domingos a una vez y media veces el nivel del jornal normal, así como ajustar los sueldos de ciertas categorías, como maquinistas y fogoneros, según la extensión de las corridas en las diferentes líneas (lo que dejaba fuera a la inmensa mayoría de las demás ocupaciones y servía de cuña para dividir al conjunto).

Por último, sobre la circunstancia de que al “...apelar Ustedes a *los medios inusitados que inician*, no para exponer sus deseos, *sino para imponerlos*, no está en consonancia con sus procederes anteriores, en que *la más perfecta armonía ha predominado entre jefes y empleados*”, insistía el Consejo como mantra.¹⁷ Los “medios inusitados” eran pues su máxima preocupación. Además de los *medios inusitados*, si bien menos peligrosos en la superficie, estaban las *palabras inusitadas*. En la introducción a su memorial, donde más de doscientos cincuenta trabajadores suscribieron con puño y letra sus demandas, con nombre y apellido, en una notable demostración de unidad (pocas veces es factible observar en los archivos laborales tal cantidad de firmas apoyando una petición, ya que ello equivale a autoseñalarse como “agitador”), se podía leer:

“En la actualidad se suscitan grandes cuestiones entre los capitalistas y obreros en todo el mundo. Estas controversias son generalmente motivadas por *la ambición insaciable de los capitalistas, de aumentar más y más sus caudales*, con perjuicio de los obreros, mas como quiera que éstos *han llegado a sentirse heridos en su dignidad*, y perjudicados aun en sus necesidades más apremiantes, (porque) los jornales no bastan (para) satisfacerlas, han tomado el acuerdo de agruparse para oponerse a ese desquiciamiento social...”¹⁸

Los mecánicos, maquinistas, fogoneros, carpinteros especializados, herreros y otras especialidades firmaban un documento que habla de lucha entre capitalistas y obreros, que denunciaba la existencia de “*un pequeño grupo de hombres, desposeídos de todo sentimiento de amor y consideración a sus ciudadanos* (que) se ha adueñado de la situación económica en nuestro Estado”, y añadía tras la enumeración de sus demandas que estas eran “justas”, incluida la reducción de la jornada a 9 horas de trabajo al día (petición que enlazan con la existencia de la jornada de 8 horas ya vigente en otros países) y el *cese de “los malos tratamientos de palabra que recibimos constantemente de nuestros superiores”*.¹⁹ El tono mismo del documento indicaba al



Consejo de Administración que el adversario no estaba al nivel de los peones acasillados de las haciendas de algunos de sus accionistas por ellos representados, de ahí que en su respuesta plantease que la lucha entre el capital y el trabajo era “un asunto de los grandes centros industriales extranjeros”, y que “en nuestro país no ocurre ciertamente.”²⁰ Pero vaya que ocurría.

A la negativa general sobre el memorial (con sus concesiones menores) expuesta por el Consejo, los obreros de La Plancha se opusieron con firmeza, lo que hizo que la huelga estallase al día siguiente. La enorme mayoría paró, más hubo suficientes esquiroles para echar a andar los trenes. Pese a la promesa de mantener sus empleos, la empresa comenzó a contratar a nuevos trabajadores casi de inmediato. Eso provocó que apareciera el miedo a perder sus plazas, lo que, aunado a la ausencia de fondo de resistencia, pronto se tradujo en la propuesta de renegociar el levantamiento de la huelga. Había pasado algo más de una semana del estallido (o dos a partir de las manifestaciones públicas). La empresa, envalentonada, retiró la oferta de conservación de los puestos de trabajo. Argumentó que “había sido válida por unos días”, antes de iniciar la contratación de nuevos trabajadores, a quienes ahora no tendría razón para despedir. Los obreros recurrieron entonces al gobernador para mediar, el general porfirista Luis C. Curiel, quien los reprendió en privado sobre la decisión del estallido del paro, aunque aceptó realizar una entrevista con el Consejo de Administración de los FUY esa misma noche. Desde luego, en la reunión terminó por coincidir con el propio Consejo, tanto en contra de los obreros rebeldes, como en la pertinencia de sólo recontratar al personal necesario. Los líderes de la Unión habían intentado también la mediación del presidente Porfirio Díaz, bajo el argumento de que había peligro de perder vidas al estar corriendo los trenes empleados que “nunca han corrido máquinas”.²¹ Su gestión tampoco prosperó. Al final, dieciocho maquinistas, veintiséis mecánicos y ciento veinticinco carpinteros (los más fáciles de sustituir), fueron despedidos al levantarse el paro. El comité de representantes (ahora la directiva de la *Unión Obrera de los FUY*) decidió no retornar al trabajo, en solidaridad con el grupo de despedidos y en congruencia con la noción de preservar su liderazgo moral. Mientras tanto, acaso el logro más relevante del movimiento fue precisamente que se formalizara la emergencia de una nueva organización laboral democrática. Una derrota inmediata, parcial, pero un paso adelante en el proceso de la creación de organismos autónomos de ferrocarrileros.

Vista en perspectiva, la huelga ferrocarrilera de abril de 1911 fue pues un antecedente importante, “desde dentro”, de lo que fue la “importación” de la Revolución mexicana desde fuera, por medio del general Salvador Alvarado y su ejército en la península de Yucatán. El “desde fuera” tenía pues cierto asidero “desde dentro”. Muchos ferrocarrileros fueron maderistas, así como



sectores de las clases medias, intelectuales y artesanos urbanos (es verdad que como unos islotes en el mar de la población rural, con apenas rudimentos de conciencia política).²² Pese a que la chispa que encendió los ánimos de los trabajadores de La Plancha fue un factor esencialmente económico y de carácter espontáneo (la falta de pago puntual del salario), el pliego petitorio y el tono de la argumentación del sindicato en gestación mostraron un carácter abiertamente político, además del económico. Para pedir aumentos de salario, los comisionados escribieron sin vacilar sobre la explotación capital/trabajo, tendieron lazos hacia la explotación a los “jornaleros” del campo y aludieron a la concentración extrema de la riqueza local por un pequeño grupo, “sin amor” a los ciudadanos. No sorprende que algunos de los líderes del estallido pasaran a formar parte del grupo selecto de políticos influyentes en el proceso revolucionario nacional, como Héctor Victoria, diputado al constituyente queretano; o que alcanzaran puestos muy altos, como el de director del FUY y gobernador del estado, caso de Carlos Castro Morales (aliado cercano de Alvarado), como señalamos atrás, o de líderes morales de muchos años en La Plancha, como Claudio Sacramento, quien también participó en la huelga ferrocarrilera de 1922, donde, como veremos, perdió trágicamente la vida.

Otra conclusión del balance de la huelga de abril de 1911 es que fue el inicio del fin del aparente trato paternalista en las relaciones laborales del FUY. Se impuso el garrote y se escondió la zanahoria, aunque se guardaron las formas. A pesar de ello, se produjo un avance hacia la organización sindical autónoma de los ferroviarios. Si se observa la gráfica sobre las exportaciones del henequén en el largo plazo, se puede deducir fácilmente el por qué, unos años más adelante, los trabajadores del ferrocarril pudieron beneficiarse de la triple coincidencia entre: 1) el máximo *boom* exportador de la fibra, 2) la entrada del gobernador interino Salvador Alvarado y 3) el fortalecimiento de la Unión Obrera y su posterior fusión con el sindicato de los empleados ferroviarios, en la Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF). Así, paradójicamente, pese a la militarización de los trenes en Yucatán, así como en el resto del país, entre 1915 y 1918, lo que básicamente canceló la posibilidad de estallar huelgas por considerarlas actos de traición a la patria (al menos “la patria” de la facción que controlase en ese momento los trenes), para Yucatán se tradujo en beneficios salariales, estabilidad en el empleo y fortalecimiento de la organización sindical en los FUY. Este panorama había cambiado radicalmente hacia 1922 (como también lo indica la gráfica de las exportaciones henequeneras en el largo plazo).



En uno de los pocos trabajos dedicados a la situación de los trabajadores ferrocarrileros yucatecos en los años veinte, Daniela Spenser se detiene a analizar las causas y aparentes contradicciones que entraña el estallido de la huelga ferrocarrilera en 1922, la época del arranque del gobierno de perfil socialista de Felipe Carrillo Puerto.²³ A diferencia de la huelga de 1911, de carácter local y esencialmente “ofensivo”, al plantear reivindicaciones económicas inmediatas, la huelga de 1922 tuvo un carácter “defensivo”, una reacción a la decisión de un recorte de plazas en el FUY, vinculada además con una disputa por el predominio (o titularidad) del contrato colectivo de trabajo entre dos agrupaciones sindicales rivales, la Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF) (heredera de la Unión Obrera de los Ferrocarriles surgida en 1911) y una nueva agrupación, cuyo núcleo partía de los trabajadores administrativos del ferrocarril, que tomó el nombre de Liga de Empleados Ferrocarrileros Torres y Acosta. Los apellidos Torres y Acosta correspondían a dos partidarios y mártires del movimiento del Partido Socialista del Sureste. Fortino Torres, herrero, y Julio Acosta, carpintero, ferrocarrileros que eran representantes en una Junta Computadora de votos para diputados realizada el 1 de agosto de 1918, mismo día en que fueron baleados por el licenciado Víctor J. Manzanilla, un operador político del partido liberal, quien les disparó a quemarropa por negarse a extender una credencial de ganador al candidato de dicho partido. Manzanilla huyó, bajo el cobijo de las autoridades de entonces y no se le procesó.²⁴ Al seleccionar los apellidos mencionados, se establecía una clara vinculación política entre la segunda agrupación sindical y el gobierno entrante de Carrillo Puerto, pocos años después de aquellos sucesos.

¿De dónde provenían, pues, las dos Ligas? Empecemos con la LOF. Esta última fue el resultado de la fusión, promovida por el general Alvarado, de las dos agrupaciones que existían en el FUY a su llegada a Yucatán, como ya se mencionó. Entre las primeras medidas de Alvarado al entrar en Yucatán se encontraba la incautación de la compañía ferroviaria por el nuevo gobierno, instrumento decisivo para su política comercial, y en la medida que existían entonces dos sindicatos: la Unión Obrera de los Ferrocarriles y la Alianza Mutualista de Empleados de los Ferrocarriles, se promovió la unificación de ambos en un solo organismo, donde confluyeran los obreros de los departamentos productivos y los empleados de cuello blanco. La Unión y la Alianza se convirtieron en la Liga Obrera, la LOF, desde 1915. La orientación de Alvarado en favor de los derechos laborales de los trabajadores urbanos se tradujo en una mejoría sustancial para los afiliados, sin mediar una gran confrontación de clase, sino más bien por medio de negociaciones internas. Este proceso es indicativo del carácter decisivo de la intervención estatal en las negociaciones sindicales en general, por una parte, y expresión de la bonanza henequenera, por la otra. La LOF se fortaleció a lo largo de los tres años de la administración de Alvarado. Cabe añadir



que otras agrupaciones obreras, especialmente del puerto de Progreso, los estibadores, obtuvieron también concesiones muy considerables en esos años. Puede decirse que ambos grupos habían alcanzado una posición de privilegio relativo frente a sectores menos organizados de los trabajadores urbanos y, desde luego, de los rurales.

Ahora bien, a la llegada de Carrillo a la gubernatura, la economía de la mono exportación llevaba ya tres años en crisis, y la política del Partido Socialista se orientó a pedir sacrificios a aquellos sectores que se consideraba estaban en condición de hacerlo. Así, ferrocarrileros y estibadores fueron puestos en la mira. Se trataba de disminuir plazas o bajar salarios, o bien, alguna combinación de ambos. Por supuesto, ninguno de los dos grupos quería perder nada de lo ganado. Entonces, a la inversa de la política de unificación sindical de Alvarado en los FUY, Carrillo indujo la contraria: la formación de un sindicato paralelo que disputara la hegemonía a la LOF, y así se fundó la Liga de Empleados Ferrocarrileros Torres y Acosta, cuyo núcleo lo constituyeron los trabajadores administrativos del FUY, pero también añadidos de sectores de cierto nivel jerárquico de La Plancha, por ejemplo, viejos fundadores de la LOF y dirigentes en la huelga de 1911, como Claudio Sacramento, jefe de Carpintería, y Gregorio Misset, del departamento de Hojalatería. Juan Rico, un periodista vinculado a la CROM de Morones, fue enviado a Yucatán para tratar de mediar entre ambas organizaciones, pero su postura no era del todo neutral. En su libro-reportaje sobre los acontecimientos, que ya hemos citado, señala, por ejemplo, que la LOF había estado “siempre gobernada por elementos obreros, con exclusión absoluta de los empleados”, por estar estos en minoría. De ahí que, según su interpretación, los empleados “hostilizados” resolvieran organizarse en forma independiente, en tanto que la LOF se habría quedado “con los trabajadores del músculo”.²⁵ Deja Rico de lado, precisamente, la influencia de Carrillo y del Partido Socialista en el proceso, en favor de la Liga Torres y Acosta, influencia absolutamente decisiva.²⁶

Para los trabajadores, la opción de a qué organismo adscribirse no era trivial. Si bien la mayoría se mantenía en las filas de la LOF, con su historial de éxitos, sobre todo entre el personal productivo de la empresa; la Liga Torres y Acosta se presentaba como “el futuro” de un proyecto socialista a nivel del Estado. Los empleados, que por ser minoría tenían pocas posibilidades de sobresalir como dirigentes de la LOF, optaron por seguir la directriz de integrarse al segundo sindicato, que se había sumado ya a la Liga Central de resistencia del Partido Socialista. En cambio, ni la LOF, ni la Federación de Estibadores en Progreso (en alianza cercana con los estibadores del puerto de Veracruz) aceptaron integrarse al partido, celosos de su autonomía (y privilegios).



Entre tanto, empeoraba la situación económica de los FUY y del puerto de Progreso. Desde 1919, técnicos gubernamentales sugerían que el número de estibadores en el puerto debería ser de unos quinientos empleados, y el real fluctuaba en torno a los dos mil. Esta sobre-capacidad hacía que se subdividieran las labores de carga en tres o cuatro tramos y con cargos excesivos al público, impuestos por el monopolio de la Federación de Trabajadores del puerto, que llevaron a algún visitante extranjero a hablar de la ciudad como de Retroprogreso, en lugar de Progreso. Ante la imposibilidad de doblegar a la Federación y sus alianzas externas, Carrillo buscaba alternativas al notorio cuello de botella. Este era de tal magnitud, que se empezó a discutir la construcción de un segundo puerto de cabotaje internacional que compitiese con el de Progreso en una ciudad pequeña, Telchac, cercana a su natal Motul, proyecto que nunca se concretó.²⁷

Por su parte, los FUY tenían sus propias complicaciones internas, incluidas elevadas deudas e incluso un retraso por salarios vencidos a su plantilla laboral. Así las cosas, tras la firma del nuevo contrato colectivo con la Liga Torres y Acosta, en diciembre de 1921, los FUY se proponían echar a andar ciertas economías y recortes. Entonces, la LOF desconoció el contrato firmado entre los FUY y la liga Torres y Acosta, y se dedicó a extender la propaganda con las asociaciones con las que tenía vínculos cercanos, especialmente los estibadores de Progreso y Veracruz, los electricistas de Mérida, y otros grupos más bien pequeños. Lamentablemente, el ambiente al interior de las instalaciones ferroviarias se volvió un campo de batalla entre afiliados rivales. Los enfrentamientos llegaron en varias ocasiones a más que palabras, hasta que en una trágica jornada, el 24 de mayo de 1922, los dos líderes mencionados atrás, Sacramento y Misset, que no solamente habían aceptado integrarse a la Liga Torres y Acosta, sino que habían decidido aportar su experiencia como sindicalistas y dirigentes naturales en sus puestos de trabajo (ambos habían participado activamente en la gestión y construcción de casas para trabajadores en la colonia de ferrocarrileros Jesús Carranza, por ejemplo), fueron víctimas de un ataque de los propios ferrocarrileros vinculados a la LOF (o acaso por individuos enviados *ex profeso*), donde perdieron la vida.²⁸ Un tercer trabajador, Pomposo de la Fuente, murió ese mismo día en la madrugada, baleado en su camino a casa por otros trabajadores (presumiblemente de la LOF), por haberse acercado a presentar sus condolencias al velorio de Claudio Sacramento, de quien era amigo cercano (tanto Sacramento como Misset tenían seguidores fieles en ambas ligas), pese a estar afiliado a la LOF.²⁹ Los acontecimientos generaron algunas detenciones y enrarecieron aún más el ambiente.

Casi dos semanas más adelante se desencadenó por fin una huelga defensiva, encabezada por la LOF y apoyada por sus aliados fuera del estado, orientada a defender tanto sus puestos de



trabajo en riesgo (por la caída del volumen de carga de ferrocarril), como su papel hegemónico entre los obreros del ferrocarril. Todo ello, en definitiva, en contraposición al gobierno de Carrillo Puerto. La huelga estalló el martes 6 de junio y duró diez días, sin conseguir sus propósitos (la titularidad del contrato y la conservación de las plazas), aunque sí alcanzó la fuerza suficiente (sobre todo por el apoyo de los estibadores de Progreso y Veracruz), como para detener una liquidación completa de la LOF. Eventualmente, con la intervención de Carrillo, se procuró respetar los puestos de trabajo de los huelguistas (con excepción de los trabajadores que estaban esperando juicio por los acontecimientos de mayo), y se pactó el ingreso al ferrocarril de 50% de trabajadores por liga, es decir, unos seiscientos trabajadores por “bando”, para una plantilla de unos mil doscientos obreros, aproximadamente un 20% más reducida, que la tradicional. En adelante, sin embargo, la Liga Torres y Acosta tendría el mayor peso en las negociaciones sindicales, hasta la futura integración del Sindicato Peninsular y, posteriormente, del Sindicato Nacional de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), correspondiendo a Yucatán la sección 37.

Reflexiones finales

En este texto hemos podido observar cómo el carácter de la economía monoexportadora del henequén, íntimamente unida a la economía internacional, condiciona todo el entorno de la economía y sociedad yucatecas del periodo del porfiriato tardío y la Revolución. Primero, constituyó la base de la concentración y centralización extremas del poder económico y político en manos de lo que ha pasado a la historia como la oligarquía de las grandes haciendas (la Casta Divina), que acaparó tanto la tierra como la comercialización, las finanzas y el poder político. Debajo de esta élite, convivía otro grupo significativo de agricultores privilegiados, pero subordinados a la punta de la pirámide. Le seguían sectores medios urbanos, ligados a los servicios, actividades educativas y culturales, artesanado y comercialización en pequeño, un minúsculo proletariado industrial y, muy por debajo, un amplio volumen de jornaleros y peones acasillados de las haciendas.

La centralidad de las exportaciones del henequén, como piedra angular del sistema, indujo el peculiar proceso de construcción del sistema local exitoso de ferrocarriles, orgullosamente yucatanense, que permitió dar salida a la fibra y animar la comercialización de otros productos agrícolas y ganaderos, lo que fomentó un moderado mercado interno y una movilidad de personas nunca vista con anterioridad. El henequén y los ferrocarriles crecieron juntos, como mellizos, bajo



criterios semejantes y bajo la propiedad de las mismas familias. La red ferroviaria eventualmente se consolidó en los FUY, hacia 1907. Las relaciones laborales con los ferrocarrileros tuvieron un carácter paternalista, con los pros y contras que para el bienestar del trabajo significaba. Concesiones más o menos arbitrarias, pero claramente superiores a las de otras negociaciones manufactureras.

La Revolución confrontó este orden de cosas. Si bien venía “desde fuera”, la gestión del general Salvador Alvarado logró poner de rodillas, así sea por un tiempo breve, a la Casta Divina. Implantó medidas de regulación estatal del comercio henequenero, que elevaron la recaudación y financiaron reformas educativas, políticas y sociales liberales: una tímida reforma agraria, un código laboral progresista, la eliminación de las medidas más odiosas en el trato a los peones e indígenas en las haciendas. Acaso sin tener conciencia de ello, la sociedad yucateca se revolucionó gracias al *boom* del oro verde, ligado a la demanda excepcional de la I Guerra Mundial. Pero el auge terminó junto con el fin de la conflagración internacional. La caída de los precios del henequén marcó el declive de las exportaciones y la recesión se apoderó de la economía en la península por varios años. La lucha interna se profundizó y facilitó el florecimiento algo artificial del Partido Socialista del Sureste, que se radicalizó bajo el liderazgo de Felipe Carrillo Puerto. Bajo este contexto, Carrillo llegó a la gubernatura del estado e intentó llevar las medidas reformistas de Alvarado mucho más lejos, hacia un programa socialista local, que pretendía extenderse a su región y e incluso a nivel nacional. Su proyecto fracasó. Es verdad que fue cortado de tajo por el asesinato del líder, pero estaba además condicionado por numerosos factores: la debilidad del mercado del henequén, los celos políticos desde el centro de la república, la presencia nunca eliminada de la oligarquía local, así como la debilidad social y cultural de su base social más sólida, la de los trabajadores rurales.

Como ilustración de estas tendencias, procuramos revisar con algún detalle los resultados de dos huelgas ferrocarrileras. La de 1911, situada antes de la entrada de la Revolución a la península, que se puede interpretar como antecedente de los gérmenes locales de protesta local. Un “sublevación” de tipo moral, sobre la falta de pago salarial, se proyecta en un memorial de “pequeñas grandes demandas”, sobre el recorte a la jornada, mejoras salariales, fin del maltrato de los jefes, necesidad de una organización obrera autónoma. El balance inmediato es negativo, se producen algunos despidos y se rechaza la mayoría de las demandas, pero se concreta la organización de un nuevo sindicato con un liderazgo con amplia autoridad política y moral. Un paso adelante.



En un pasaje bien conocido del *Manifiesto Comunista* de 1848, se señala: “A veces los obreros triunfan, pero es un triunfo efímero. El verdadero resultado de sus luchas no es el éxito inmediato, sino la unión cada vez más extensa de los obreros”. Bajo este criterio, la huelga ferrocarrilera de 1911 contribuyó a la unidad al interior del movimiento ferrocarrilero, fundó una organización propia y extendió las miras de sus trabajadores hacia los acontecimientos políticos nacionales e incluso internacionales. Por el contrario, la segunda huelga ferrocarrilera discutida, la de 1922, forzada por presiones derivadas de la recesión económica local y la del FUY en particular, reveló las condiciones de la competencia entre los obreros (en primera instancia por el trabajo mismo, pero también entre intereses de unos sectores de la industria frente a los trabajadores rurales, foco del interés del Partido Socialista), y dicha competencia se fomentó a nivel local, al interior de la plantilla de ferrocarrileros, con la presencia de un segundo sindicato favorecido por el gobierno de Carrillo. El efecto de la lucha intergremial cobró incluso tres vidas de líderes obreros reconocidos entre la base de los ferrocarrileros. Ese tipo de heridas perduró en la memoria del trabajo y afectó la búsqueda de la convivencia fraternal, un resultado lamentable en la perspectiva de la unidad de acción inmediata. El proyecto del gobierno socialista de Carrillo se había debilitado con la derrota de un aliado potencial para el futuro (además de los enormes obstáculos estructurales que enfrentaba). Dos pasos atrás.

Notas:

¹ Profesor-investigador de la Xochimilco

² Profesor-investigador de la Appalachian State University, Carolina del Norte

³ La estimación aparece en: Gilbert M. Joseph, *Revolution from Without: Mexico and the United States, 1880-1924*, Cambridge University Press, 1982 (hay traducción al español en el FCE, 1992, misma que utilizaremos para citar), p 197. Peabody y otras fuentes coincidían en señalar que Yucatán, en esa época, fue una mina de oro para Carranza.

⁴ De Salvador Alvarado se puede decir que era sinaloense de nacimiento, sonorense por adopción y yucateco por su obra social.

⁵ El estudio más acabado de este proceso en Joseph, 1992, capítulos 4 a 7. Una profundización de este estudio, y los antecedentes locales y semillas del estallido revolucionario en: Allen Wells y Gilbert M. Joseph, *Summer of Discontent, Seasons of Upheaval. Elite Politics and Rural Insurgency in Yucatan, 1876-1915*, Stanford University Press, 1996.

⁶ Paralelo al texto clásico de Turner, sobre la cuestión del racismo y la vigencia del peonaje por deudas, una investigación clave sobre las condiciones del trabajo en centros urbanos hacia el final del porfiriato se encuentra en: Rodney D. Anderson, *Parias en su propia tierra. Los trabajadores industriales en México, 1906-1911*, El Colegio de San Luis, México, 2006, traducción del original en inglés, *Oucasts in Their Own Land*, 1976.

⁷ Fernando Benítez, *Ki: El drama de un pueblo y una planta*, FCE, 1971 (1^a edición, 1956).

⁸ En este aspecto la referencia clásica es el trabajo de John Coatsworth, *Growth Against Development. The Economic Impact of Railroads in Porfirian Mexico*, Northern Illinois University Press, 1981 (hay traducción al español, editorial ERA, 1984). Es útil también la recopilación de trabajos en: Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, *Ferrocarriles y vida económica de México (1850-1950). Del surgimiento tardío al declaimiento precoz*, FNM, UAMX, y otros, México, 1996.



⁹ Allen Wells, “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan”, *Hispanic American Historical Review*, No 72, mayo de 1992, p. 160.

¹⁰ W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, Department of Commerce, Washington, 1925, pp. 211-218.

¹¹ En esta triada, por cierto, falta la conexión con una marina mercante capaz de realizar el traslado por mar, aspecto que intentó abordar Alvarado con poco éxito, y es un asunto pendiente para el México moderno.

¹² Olegario Molina, Discurso Inaugural del Ferrocarril Peninsular, 1898, subrayados nuestros.

¹³ Joseph, 1992, p. 82.

¹⁴ *Memoria de las estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto, formada para la exposición de París*, Mérida, 1899, Descripción de la vía, s/n (Biblioteca Yucatanense, Mérida).

¹⁵ Esteban Durán Rosado, *La Primera huelga ferrocarrilera en Yucatán*, Imprenta Oriente, Mérida, 1944, recoge los pormenores de esta narración, otros elementos se toman de las Actas del Consejo de Administración de la empresa, disponibles en el Archivo de los FUY, en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), en Mérida. Una síntesis del movimiento se encuentra en el clásico trabajo de Marcelo Rodea, *Historia del movimiento obrero Ferrocarrilero, 1890-1943*, México, 1944, pp. 428-435 (la huelga de 1922 no es abordada por Rodea).

¹⁶ Jeffrey Bortz, *Revolution Within the Revolution. Cotton Textile Workers and the Mexican Revolution, 1910-1923*, Stanford University Press, 2008. Ver también la recopilación de capítulos en: Jeffrey Bortz y Marcos T. Águila, *México y el mundo del trabajo. Ensayos sobre trabajadores, líderes y gángsters*, Conaculta, México, 2015.

¹⁷ Durán, 1944, p. 31, los subrayados son nuestros.

¹⁸ AGEY, Fondo FUY, Caja 266, expediente 198, Memorial dirigido al presidente del Consejo de Administración de los FUY, 18 de abril de 1911. Los subrayados son nuestros.

¹⁹ Ibid., p. 2 Los subrayados son nuestros.

²⁰ Durán, 1944, p. 15.

²¹ Telegrama de Manuel Sierra Méndez, Secretario de Comunicaciones al FUY, 7 de mayo de 1911. Díaz debió haber preguntado a Sierra sobre la veracidad del caso, de ahí que Sierra preguntara a la gerencia del FUY: “Diga qué contesto”.

²² Ver, por ejemplo, Carlos Illades, *Las otras ideas. El primer socialismo en México, 1850-1935*, Ediciones Era y UAM, México, 2008, pp. 263-271, Wells y Joseph, 1996, capítulo 7, Francisco Paoli y Enrique Montalvo, *El socialismo olvidado de Yucatán*, Siglo XXI Editores, México, 1977.

²³ Daniela Spenser, “Workers Against Socialism? Reassessing the Role of Urban Labor in Yucatecan Revolutionary Politics”, en: Jeffrey Bannon y Gilbert Joseph, *Land, Labor and Capital in Modern Yucatan. Essays in Regional History and Political Economy*, University of Alabama Press, 1991, pp. 220-240.

²⁴ Juan Rico, *La huelga de junio*, Mérida, Yucatán, 1922.

²⁵ Juan Rico, 1922, p. 30.

²⁶ Joseph, 1992, pp. 256-259. Joseph fue acaso el primero en advertir las paradojas de las relaciones de Carrillo con los trabajadores portuarios y ferrocarrileros. Otro recuento en Pedro Echeverría V., *Nos llevó el tren. Los ferrocarrileros de Yucatán*, Facultad de Arquitectura, UAY, 1999.

²⁷ Ibid, p. 257. (En la actualidad es un paraíso natural).

²⁸ Rico, 1922,

²⁹ Recuento tomado de Rico, 1992 y Spencer, 1991, pp.236-239.



TIERRA FERROVIARIA

Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario Creating a railroad cultural heritage cartography

Lucina Rangel V., Raquel Díaz M., Tilman Pfannkuch*

Resumen

Hoy día, los mecanismos y metodologías en las tareas de inventario del patrimonio cultural ferroviario edificado resultan distintos, gracias a las nuevas tecnologías, herramientas esenciales para emprender una identificación de este patrimonio a distancia.

Este artículo habla de las primeras experiencias para el inventario e identificación del patrimonio cultural ferrocarrilero de México, bajo el uso de estas herramientas digitales propias de la arqueología industrial. Los casos documentados son Puebla e Hidalgo. La creación y sistematización de la información de manera digital nos permitirá crear las bases para la elaboración de la cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario.

Palabras clave: Georreferencia, patrimonio cultural ferrocarrilero, inventario, cartografía digital.

Abstract

Nowadays, the mechanisms and methodologies in the inventory tasks of the built-up railway cultural heritage are different thanks to the new technologies, essential tools to undertake an identification of this heritage at a distance.

This article talks about the first experiences for the inventory and identification of the cultural heritage of railroads in Mexico, under the use of these digital tools of industrial archeology. The documented cases are the states of Puebla and Hidalgo. The creation and systematization of the information in a digital way will allow us to create the bases for the elaboration of the cartography of the cultural built-up railway heritage.

Key words: Railroad cultural heritage, inventory, digital cartography, georeferenced.

*Equipo del Departamento de Monumentos Históricos y artísticos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Introducción

En México, el patrimonio ferroviario es herencia de un sistema de transporte especializado para pasajeros y mercancías que construyó cerca de 25 mil kilómetros de ejes transversales y longitudinales, más de mil estaciones, talleres, numerosos puentes, túneles y demás infraestructura necesaria para su funcionamiento. Por ello, apoyar los diagnósticos y la toma de decisiones sobre este vasto patrimonio, demanda la creación de herramientas de información georreferenciadas.

A partir del año 2015 se emprendió un ambicioso proyecto: diseñar un sistema integral del patrimonio edificado de los ferrocarriles mexicanos, que además de favorecer la planificación y gestión de éste, pudiera integrarse más fácilmente a otros sistemas de inventarios de recursos y activos culturales georreferenciados. Desde entonces se ha desarrollado una cartografía digital, como una herramienta de trabajo que nos permite verificar de manera visual toda esta infraestructura diseminada a lo largo y ancho de todo el territorio nacional.

Antecedentes

Uno de los primeros inventarios registrados en materia de patrimonio ferroviario en México fue realizado entre los años de 1926-1930, por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).¹ Su objetivo fue inventariar todos los inmuebles localizados sobre las líneas ferroviarias en operación de su administración, para así poder identificar los destrozos que sufrió la infraestructura ferroviaria en la Revolución mexicana de 1910. Este histórico registro da cuenta de todas las edificaciones ferroviarias mediante un riguroso y sistematizado registro fotográfico. Las imágenes, acompañadas de una puntualizada y pormenorizada descripción de la función y materiales constructivos de cada edificación, corroboran un patrimonio amplio y variado, en el que se destacan las estaciones de carga o pasajeros, los puentes, los túneles, los viaductos, los talleres, las casas de trabajadores, las alcantarillas y un largo etcétera. Es oportuno destacar que este censo cubrió solamente la red ferroviaria que operaba dentro de FNM, por lo cual, las vías desactivadas, de propiedad estatal o particulares, quedaron fuera de este inventario.

Entre los años de 1993 y 1995, etapa previa a la privatización del sistema ferroviario, nuevamente FNM se encargó de realizar un censo nacional. En esta ocasión se ocupó de uno de los inmuebles más importantes de su infraestructura: las estaciones del tren.² Se inventariaron todas las estaciones que se encontraron a lo largo de las vías en uso, ya fueran con edificio o sin él. Esto es, una estación se define como un lugar designado en un horario de trenes, un punto en la ruta ferroviaria en el cual el tren debe detenerse para subir o bajar pasaje, mercancías y productos. De tal modo, que este censo registró espacios dentro de la red ferroviaria que iban desde un simple paradero con



una placa señalando el nombre de la *estación*, hasta grandes conjuntos de inmuebles conformados principalmente por el edificio de la estación³, seguidos de una gran variedad y cantidad de construcciones. Sin bien este inventario registró una totalidad de 2 mil 721 estaciones; dejó fuera de su alcance territorial puentes, túneles, alcantarillas y viaductos, por señalar lo más representativo.

Estos dos programas han sido fundamentales para darle posición al patrimonio ferroviario, hasta llevarlo a formar parte de la política cultural de nuestro país. Del último censo ha pasado más de un cuarto de siglo, y la situación de esta infraestructura ha cambiado notablemente. Por un lado, en el caso de las estaciones, algunas de ellas han encontrado un nuevo destino como centros de cultura, museos, bibliotecas, por mencionar los usos más recurrentes. Sin embargo, y como lo hemos mencionado, la infraestructura del tren es muy vasta y su ubicación discurre por todo el territorio nacional. Por ello, uno de los propósitos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero es ocuparse de este patrimonio, transformando los inventarios tradicionales y desarrollando bases de datos digitales y georreferenciadas.

Diseño de un sistema y modelo de cartografía del patrimonio cultural inmueble ferroviario de México

Procedimiento metodológico

Fase 1. Inventario

Construir un inventario de infraestructura ferroviaria desde las herramientas digitales lleva implícito los mismos propósitos que uno de tipo tradicional: fortalecer su identificación, estudio y encaminarlo a su protección.

Inicialmente, hay que comprender que el patrimonio ferroviario está guiado por la estructura de un sistema de transporte, el cual emplea un vocabulario riguroso. Así, se debe partir como siempre de las fuentes, tales como: horarios de trenes, mapas y planos, reglamentos ferroviarios, índices de riel tendido, revistas, informes y fotografías. En este sentido, las colecciones del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fueron base fundamental para llevar a cabo esta primera etapa.

Esta fase es punto de partida del proceso. A partir de ella, es fundamental ubicar la infraestructura ferroviaria en una plataforma de georreferenciación. En este caso, se decidió hacer uso de la plataforma de Google Earth.⁴ Al centrarnos en este trabajo concreto podemos indicar, que hay antiguas vías que sobreviven en forma de carreteras, caminos rurales o senderos. Sin embargo, no siempre se puede inferir el antiguo tendido de estas mediante la fotografía satelital de Google

Earth, sobre todo cuando se trata de líneas abandonadas desde los años treinta o cincuenta del siglo pasado. En estos casos son muchos los factores que inhiben cualquier señal visible de algún tendido ferroviario; por ejemplo, cuando se trata de los terraplenes cubiertos por la extensión de la mancha urbana, por la infraestructura industrial o comercial, o bien, por una agricultura intensiva y continua en el campo. En estos casos es preciso rastrear, en el campo mismo, huellas de la existencia de una ruta ferroviaria y sus elementos anexos, como son: terraplenes, túneles, puentes, alcantarillas, tajos, muros de contención, así como buscar información mediante entrevistas de habitantes del lugar, o si existe, recurrir a foto aérea antigua.



1. Vista satelital cerca de la estación de Tonalá, Chiapas, vía Google Earth.



2. Vista satelital cerca de la estación Tonalá, Chiapas, con referencia al diamante de béisbol y trazado de la vía como referencias para la identificación de vestigios ferroviarios vía Google Earth.



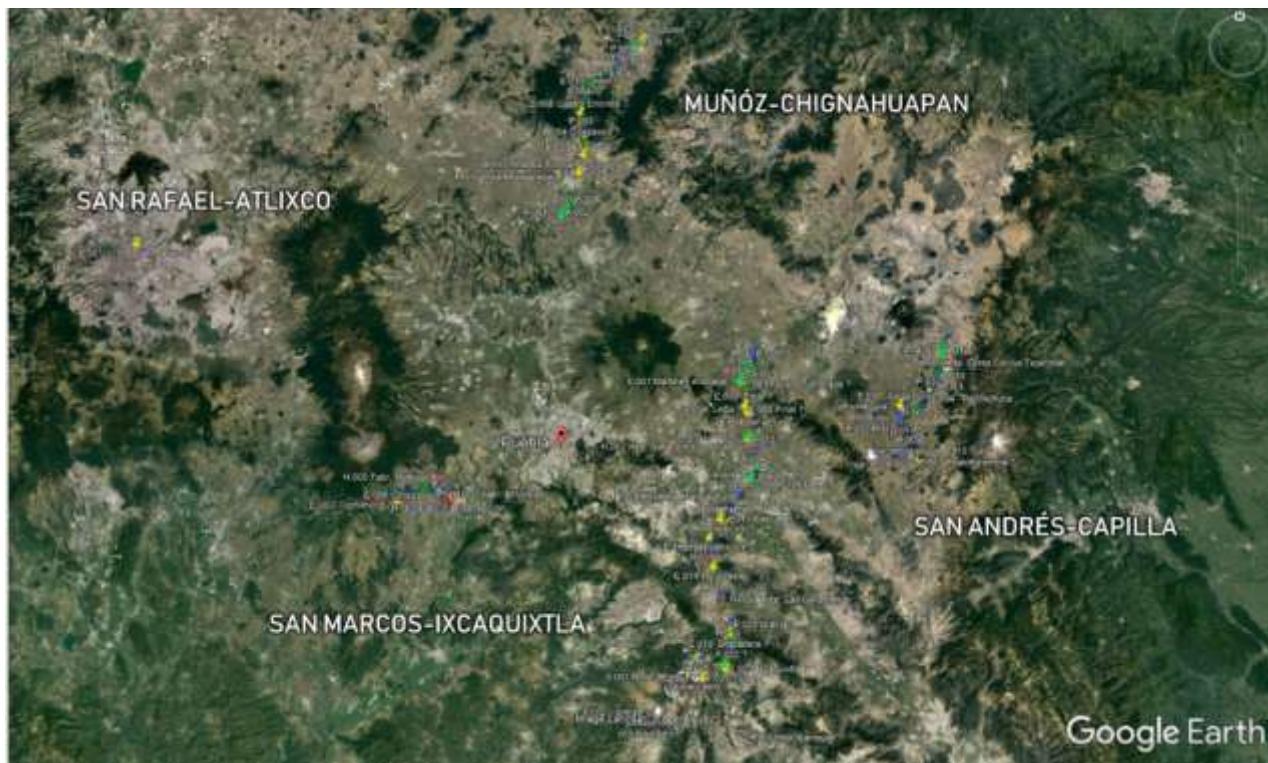
Una vez redibujado el tendido de las vías antiguas en Google Earth es posible ubicar la posición de las estaciones, a partir del kilometraje indicado en los antiguos horarios de trenes.

La ubicación georreferenciada que proporciona Google Earth permite trasladar dicha información a otros sistemas de representación geográfica, que nos permiten ver los elementos detectados en el marco de otros contextos (económicos, culturales, demográficos, de comunicaciones, etc.). En todos los casos es necesaria la verificación *in situ* de los elementos ubicados, lo mismo que realizar su registro fotográfico, su medición, su descripción y una evaluación de su estado de conservación o valor cultural.

No omitimos mencionar que se decidió iniciar el inventario en dos estados de la república mexicana: Puebla e Hidalgo, como experiencias piloto con el fin de aplicar la metodología, pero sobre todo para observar los primeros resultados, con vistas a su perfeccionamiento.

Resultados hasta ahora

Hemos cubierto casi la totalidad del estado de Puebla, redibujando mil kilómetros de la red ferroviaria en Google Earth y logrando con ello ubicar 196 estaciones y 321 puentes o alcantarillas. Sin embargo, por falta de huellas visibles por medio de las vistas aéreas de Google Earth de restos materiales que pudieran asociarse sin lugar a duda a un tramo ferrocarrilero, detectamos cuatro líneas que no fue posible definir con exactitud, estas son: Muñoz–Chignahuapan; San Marcos–Ixcaquixtla; San Andrés-San Joaquín Capilla y San Rafael–Atlixco. Estas rutas suman alrededor de 200 kilómetros y fueron abandonadas en los años treinta o cincuenta del siglo pasado. En estos casos hace falta buscar información en los lugares mismos o en fotos aéreas antiguas. Por la misma razón, algunas de las estaciones no pudieron ser ubicadas con certeza.



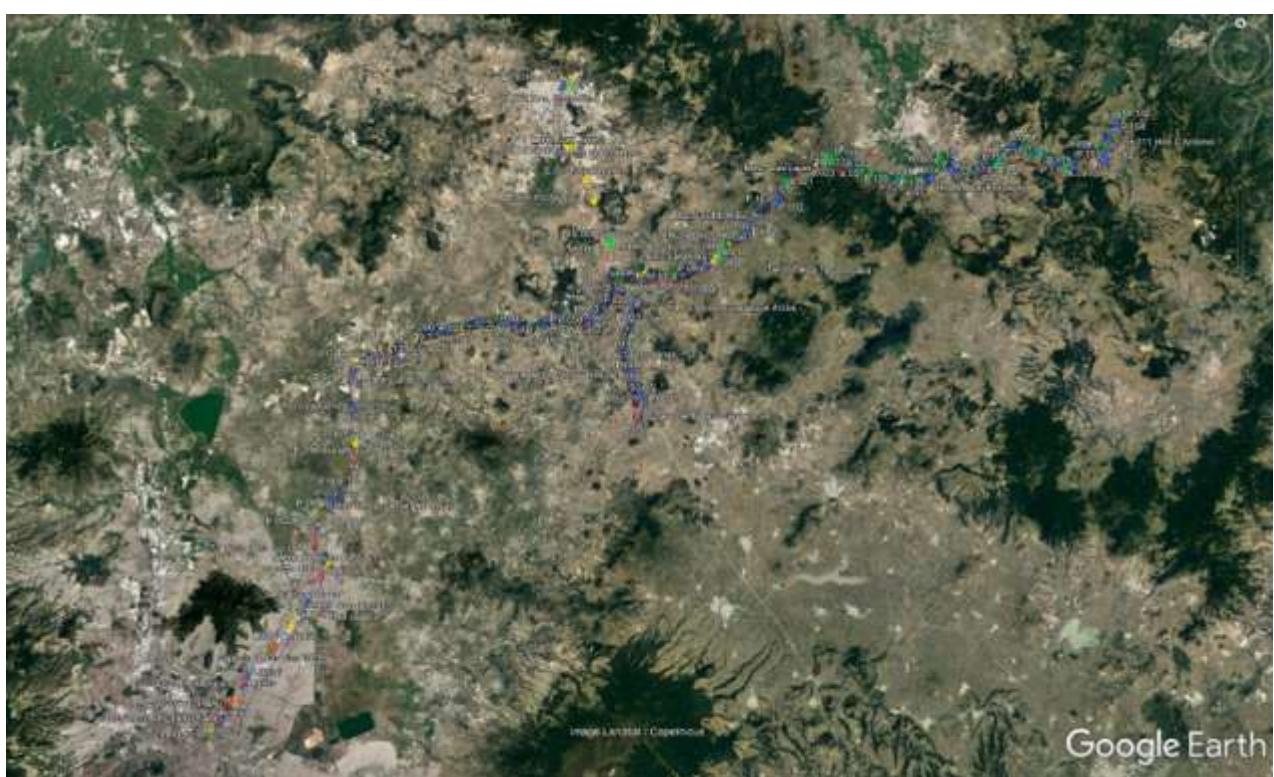
3. Líneas con elementos ferroviarios identificados por medio de Google Earth, para el caso de cuatro rutas ferroviarias en Puebla.

Las rutas del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste

Para identificar las rutas que conformaron este ferrocarril, en dos de ellas trabajamos tanto en la investigación documental y georreferenciación, como en la verificación en campo y registro fotográfico. Como lo señalamos en un principio, existe para ciertas líneas ferroviarias de México el Inventario de la Comisión de Avalúos e Inventarios; las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste corrieron con la suerte de haber sido inventariadas en esa ocasión, lo cual nos permite hacer comparaciones, con respecto a cómo se encontraban en los años veinte.



4. Plano del Ferrocarril Central Mexicano, donde se aprecian el ramal Ometusco-Pachuca y la línea Peralvillo-Beristain.



5. Vista satelital del ramal Ometusco-Pachuca y la línea Peralvillo-Beristain, con infraestructura ferroviaria identificada vía Google Earth y exploración de campo.

Las rutas verificadas

El ramal **Ometusco-Pachuca** corresponde a la primera vía de tren en el estado de Hidalgo. Este fue inaugurado en los años ochenta del siglo XIX y, en su origen, tuvo la intención de conectar a la capital hidalguense con un punto de la línea de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Mexicano. Dicho punto fue la estación Ometusco. La línea quedó ajena al servicio ferroviario en 1956, por falta de rentabilidad.

De su derrotero recorrimos el tramo entre Ometusco y Tepa, que conserva gran parte de su trazo en forma de caminos rurales, aunque interrumpido tres veces por autopistas o carreteras. Del tramo entre Tepa y Pachuca no es posible identificar huellas visibles mediante Google Earth. El trazado que realizamos de esta parte es aproximado, ya que lo reconstruimos a partir de los restos materiales como puentes, los nombres de ciertas calles en Pachuca y los mapas antiguos de esta línea.



6. Yuxtaposición de fotografía actual y de la Comisión de Avalúos e Inventarios, como parte de la exploración arqueológica para la identificación de sitios en campo en el ramal Ometusco-Pachuca, Estación San Vicente, Hidalgo.

La **Línea Peralvillo-Beristain**, que a lo largo de los años noventa del siglo XIX se construyó e inauguró en varias etapas. El derrotero de esta vía se planeó como parte de una línea troncal, que



llegaría hasta la costa del golfo, la cual nunca se concluyó. Tuvo un carácter marcadamente rural. Sus 164 kilómetros flanqueaban treinta y seis estaciones, en su mayoría pequeñas paradas asociadas a haciendas, que contaban con un andén de carga, un ladero y nada más. Llevaba productos como pulque, ganado o madera a la Ciudad de México. A juzgar por las imágenes de la Comisión de Avalúos, el tren fue un importante agente de la difusión de la cerveza en las áreas rurales, ya que en las fotografías de 1928 se logran ver anuncios de este producto en las paredes de las estaciones.

De la ruta Peralvillo-Beristain recorrimos el tramo que va de Tepa hasta Beristain, realizando un registro fotográfico que pudimos comparar con el registro de la Comisión de Avalúos e Inventarios de 1928.

El primer tramo de Peralvillo a la estación El Rey (adelante de Tizayuca) quedó fuera de servicio en 1933, siendo sustituido por la línea que va de la estación Lechería a El Rey, el cual hoy día se encuentra aún en operación. El tramo de Tepa a Beristain funcionó hasta 1996, quedando cancelado a raíz de la privatización ferroviaria.

El trayecto entre Peralvillo y Empalme El Rey desapareció casi por completo debajo de la mancha urbana y para su reconstrucción nos basamos en los nombres de las calles, viejos mapas ferrocarrileros que representaban el trazo de las vías, antiguas fotos del inventario de 1928 y la existencia de dos vestigios de aquellos tiempos, como es la antigua estación de Santa Lucía, en la entrada al aeropuerto de una base militar y el puente cuatro sobre el gran canal. Por tanto, el trazo realizado de esta línea en esta parte es aproximado.



7. Antigua Estación Guadalupe, actualmente cruce de Calzada San Juan de Aragón con Avenida Ferrocarril de Hidalgo.

El tramo de El Rey a la estación Tepa sigue en uso y de Tepa a Beristain es fácil de reconocer, ya que, en su mayor parte, hoy en día, lo conforman caminos rurales.

La estación terminal de Peralvillo contó con todos los servicios y un gran patio de vías, todo este complejo ferroviario ha desaparecido por completo; el terreno es ocupado actualmente por viviendas. También desaparecieron debajo de la mancha urbana las estaciones de Ojo de Agua y Tizayuca, ambas con edificios formales de mampostería o adobe y estructuras adicionales como tanques de agua, bodegas, casa de bombas, etc.



8. La mancha urbana que ha cubierto el área del conjunto ferroviario de Peralvillo, una muestra de cómo la identificación satelital constituye un reto que hace uso de diferentes recursos.

A partir de Tepa, la línea contaba con ocho estaciones con estas características, todas parcialmente conservadas. La estación de Tepa estaba conectada a la hacienda de Tepa Chico, mediante un ferrocarril tipo Decauville contaba con una “Y”, cuatro laderos, bodega y estación formal de mampostería y tepetate, dos tanques de agua y otras construcciones e improvisados para diversos servicios. Se conservan solamente la bodega y la estación, que hoy en día alberga una sala de lectura.



9. Vista posterior de la Estación Tepa en 1928 y vista actual.

La estación de Tecajete se ubica inmediatamente al sur de la hacienda homónima. Contaba con dos cuartos de adobe sencillos para oficinas y vivienda, una casa formal de tepecate para el jefe de estación, un tanque prismático de agua, y unos jacales de madera, que servían como casas de sección. De aquí partía una vía tipo Decauville a la hacienda Los Arcos. De todo esto se conserva solamente la casa del jefe de estación, que sigue habitada. Aquí cruzan las vías bajo los arcos que forman parte del sistema hidráulico del Acueducto del Padre Tembleque, patrimonio Cultural de la Humanidad.



10. Casa del jefe de estación en 1928 y en la actualidad, bajo los arcos del Acueducto del Padre Tembleque.

La estación de Somorriel contaba con un edificio formal de tabique, un andén de mampostería, una “Y” y unos jacales que funcionaban como casas de sección. De aquí, partía una vía tipo Decauville a la hacienda Tecanecapa. La estación guarda actualmente un aspecto parecido.



11. Vista del tendido de vía de la estación Somorriel.



12. Estación Somorriel en 1928 y en la actualidad.

Ventoquipa es la estación que hoy en día conserva más elementos en *su patio de vías*. De aquí se separaba el ramal que conducía a Tulancingo. Contaba con un edificio de tepecate y tabique, tanques de agua y de aceite, casa de bombas y báscula.



13. Patios de la estación Ventoquipa.

De la estación de Ahuazotepec queda solamente el edificio de tabique y tepecate sin techo, así como los restos de unas jardineras de tiempos más recientes, mientras la estación de Las Ánimas fue construida después de 1933, ya que antes de esa fecha formaba parte de estos paraderos sencillos, que contaban tan sólo con un ladero y una caseta de madera.



14. Estación Ahuazotepec en 1928 y en la actualidad.



15. Estación Las Ánimas vista en 1928 y vista actual.

Otras estaciones contaban con infraestructura de madera, en mayor o menor grado improvisada, de la cual en la actualidad ya no queda nada. Se redujeron con el tiempo a paradas para pasajeros. Es el caso de Otilímulco, que en 1928 contaba con un edificio de madera para oficina, sala de espera

y vivienda y un andén de mampostería. Hoy sólo queda una caseta de concreto abandonada, que data de los años setenta del siglo pasado.



16 Estación Otrimulco.

Cabe destacar que había muchas estaciones que fueron tan sólo paraderos con o sin otros elementos como laderos, andenes o casetas. Sin embargo, el ferrocarril dejó a lo largo de su recorrido una vasta y diversa cantidad de vestigios materiales como puentes, túneles, alcantarillas, casas de sección, tanques de agua, por mencionar lo más representativo. En algunos casos desaparecieron sin dejar huellas, como es el caso de la espuela Aserradero, en el kilómetro 153.8, o bien, fueron sustituidos por estructuras modernas como el puente 147. Otros fueron alterados, pero hay también muchas estructuras ferrocarrileras que perduran sin alteraciones, solamente cubiertas por la vegetación, siendo ya parte inherente del paisaje.



17. Puente 147, entrada a Cuautepec de Hinojosa, Hidalgo.



18. Alcantarilla H-149-D o Alcantarilla 089, entre las estaciones de Xocopa y Cima de Togo.

Afortunadamente, el paisaje del tramo entre Tepa y Beristain conserva en gran parte su carácter rural y en algunas partes parece haberse detenido en el tiempo.



19. Línea H al norte de Somoriel, actualmente y en 1928.



20. Línea HD, cables de alta tensión entre las estaciones de Otrimulco y Ventoquipa, en la actualidad y en 1928.

A manera de conclusión

Como lo hemos señalado, los Sistemas de Información Geográfica (SIG) son una gran aportación en las tareas de inventario, pues desde el trabajo en gabinete podemos obtener un cúmulo de



información que nos permite priorizar y categorizar la futura labor de campo, ya que la imagen satelital nos indica la presencia, o en su defecto, la ausencia de lo que hemos identificado mediante la consulta de los documentos gráficos. Al contar con referencias tanto históricas como actuales, la investigación en campo se convierte en una actividad clave, que nos permite actualizar y enriquecer nuestras bases de datos. De esta manera, la información que recabemos en campo se vuelve cabal y confiable, al tiempo que vamos construyendo una cartografía del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Finalmente, podemos señalar que el uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) no sustituye la verificación *in situ*, pues para corroborar la materialidad y el estado físico que guardan los elementos identificados, siempre será imprescindible el trabajo de campo. Sin embargo, su uso como una herramienta actual de la arqueología industrial facilita la recopilación inmediata de referencias que, luego de corroborarse, pueden ser sistematizadas de una manera más horizontal, diversa, rápida y colaborativa, reduciendo recursos humanos y financieros al emprender este tipo de investigación.

Fuentes :

Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), Ciudad de Puebla:

- Biblioteca Especializada
- Planoteca
- Fototeca
- Fondo Comisión de Inventario y Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México

Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias, México, Documento mecanografiado, Ferrocarriles Nacionales de México, 1993.

Márquez Martínez, Teresa. Rangel Vargas, Lucina Coord. Gral. *Estaciones Ferroviarias de México: Patrimonio histórico, cultural y artístico*. Ceiba Arte Editorial-Conaculta, Ciudad de México, 2010.

¹ Fototeca-CEDIF, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Puebla, México.

² *Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias*, México, Documento mecanografiado, Ferrocarriles Nacionales de México, 1993.

³ Márquez Martínez, Teresa. Rangel Vargas, Lucina Coord. Gral. *Estaciones Ferroviarias de México: Patrimonio histórico, cultural y artístico*. Ceiba Arte Editorial-Conaculta, Ciudad de México, 2010.

⁴ Programa informático que muestra un globo virtual que permite visualizar múltiple cartografía, con base en la fotografía satelital. El programa fue creado bajo el nombre de EarthViewer 3D por la compañía Keyhole Inc, financiada por la Agencia Central de Inteligencia. Para más información ver https://es.wikipedia.org/wiki/Google_Earth, última consulta 5 de febrero de 2019.



CRUCE DE CAMINOS

El viaje como texto

Mtro. Alejandro Semo¹
Universidad Autónoma de la Ciudad de México

Para la investigación del estudio del ferrocarril durante el siglo XIX, desde la perspectiva cultural, fijé dos líneas fundamentales para un primer trabajo que desarrollé: la que se refirió a la “dialéctica del espacio-tiempo”, entre el tiempo cíclico con los horarios precisos, en oposición al tiempo absoluto, asociado con las experiencias de quienes experimentaban el uso del nuevo transporte y la de la “percepción”, a partir del impacto que causó en los testigos externos y los viajeros el ferrocarril.

Conforme lo fui desarrollando, surgieron cuatro nuevas líneas de investigación. La que examina la distancia entre lo estético-decorativo de los vagones y la funcionalidad específica de esta tecnología, desde la perspectiva sociológica, tomando como base a las clases sociales; la que surge de la reflexión que se hace desde el psicoanálisis, entre la contradicción que existe en los avances de la cultura, por medio de esta nueva tecnología y la oposición a que esta no había sido el “puente” para un estado de bienestar individual ni social; la que refiere al impulso que le dio el ferrocarril al turismo, para transformar a este sector en una industria moderna, en donde se desarrollaron diferentes categorías de esparcimiento, claramente definidas en aquella época; y la que se refiere a las estaciones del ferrocarril como punto de encuentro entre los diversos sectores sociales y sus características arquitectónicas, según su especificidad.

Un vez finalizado ese trabajo, inicié un nuevo proyecto de investigación a partir de los “sistemas simbólicos”, que ofrecen una veta de investigación que amplía el estudio de la cosmovisión cultural de la sociedad frente al ferrocarril, y que sin duda contribuirá al estudio de sucesos históricos posteriores, durante el movimiento armado de 1910, desde la perspectiva de las clases subordinadas.

Se busca ensanchar el territorio de las mentalidades durante el siglo XIX frente al ferrocarril, de la misma manera que los antropólogos estudian las culturas locales en la actualidad.

Así, por ejemplo, en el análisis del almanaque *De México, Chicago y Nueva York* de Adalberto de Cardona, publicado en 1892. Aunque parezca inverosímil, si partimos de la idea de lo que hoy en día es una guía o almanaque turístico, el cual está exento de críticas sociales, políticas y económicas, lo sorprendente es que al adentrarnos en esta obra, atendemos a la abundante crítica que nuestro autor construye en sus diversas interpretaciones que hace de las diferentes regiones del México que describe en su periplo, a través del ferrocarril. La gran diversidad de fuentes que toma para realizar su obra, las impresiones personales que le da a su trabajo como resultado de sus experiencias *in situ* o durante sus viajes dentro de una estructura narrativa, por medio de la cual “acompaña y a la vez informa e ilustra al lector-viajero en su periplo”; el trabajo de grabado e

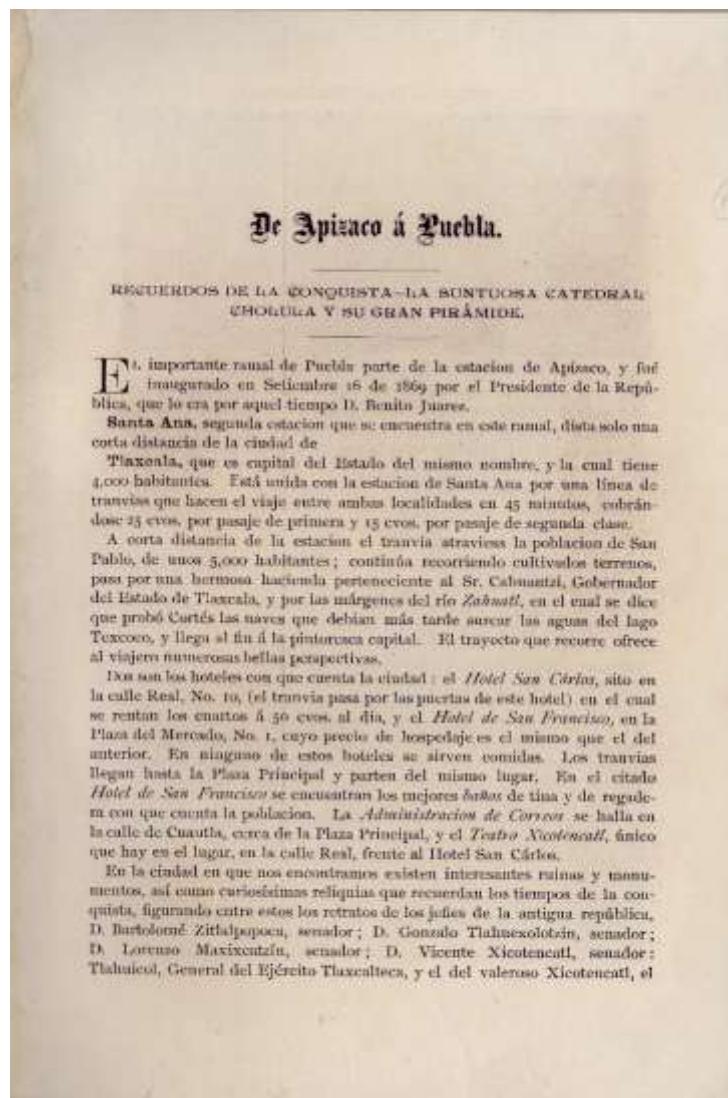


ilustración que asocia en sus textos con la información que va vertiendo, también enriquece la investigación.

Así, el objetivo es plantearnos cuestionamientos fundamentales, que parafraseando a Robert Darton: nos llevan a resolver las siguientes preguntas: ¿Cómo organiza el autor su mundo mental e imaginario? ¿Cómo ordena la tipografía y las imágenes asociadas al texto? ¿Cómo hizo para separar un fenómeno de otro? ¿Qué categorías utilizó para ordenar sus temas? ¿Cómo expresa sus opiniones y sus sensaciones? ¿Cómo utiliza e interpreta las diferentes fuentes a las que tuvo acceso? En resumen, nuestra tarea no es descubrir cómo eran las ciudades y los lugares que nuestro autor describe en 1892, sino comprender cómo las veía nuestro observador. Y también adentrarnos en su conciencia, para entender su mundo mental e imaginario desde la forma que tiene para describir su lenguaje y el orden de la gráfica, más que en los objetos descritos.²

Por lo tanto, en donde el historiador social estudia las formas de organización de una sociedad, las relaciones entre grupos, capas, clases sociales, y cuestiona las relaciones de los sucesos apuntando a estructuras a medio o largo plazo y a su transformación, o aporta teoremas económicos, en virtud de los cuales se indagan acontecimientos individuales o resultados de la acción política,³ el historiador etnográfico estudia la manera como la gente común entiende al mundo. Busca investigar su cosmología, mostrar como la gente organiza la realidad en su mente y como la expresa en su conducta.⁴

Así, un primer estudio al Almanaque nos lleva a la división capitular del libro, que se conjuga como una pieza original en su estructura; ello invita al lector a adentrarse en un viaje. Cada capítulo está relacionado con el nombre de la empresa ferrocarrilera de la que describe su itinerario. Los subcapítulos están asociados a las trayectorías entre las ciudades más importantes. De esta forma, cada inicio capitular da la pauta para una introducción, antes de sumergir al lector en su “tour”.

¿Qué elementos de carácter bibliológico tiene cada capítulo inicial y la obra en su conjunto?

En la parte superior de cada capítulo hay un grabado que abarca toda la caja, esta tiene sólo una columna; el grabado superior proyecta una locomotora y sus vagones están atravesando una campiña con personajes de la vida rural. Se trata de rancheros con su vestimenta cotidiana.

Sobre este grabado se lee el nombre de las ciudades del recorrido completo, desde la salida inicial hasta la llegada final. En la parte inferior el nombre de la compañía ferrocarrilera. De esta forma, nuestro autor logra proyectar en el lector la idea de que está por iniciar un viaje en su imaginación, pero antes de iniciararlo, le ofrece al lector una breve introducción como inicio del capítulo con información general. Son cuatro categorías fundamentales las que establece nuestro autor en su obra: la idea de un viaje y el trayecto que va a recorrer el lector en cada subcapítulo; un espacio rural –ajeno su mundo citadino–, que en el grabado del capítulo inicial está integrado con personajes prototípico –el ranchero como pequeño o mediano propietario– y la presencia, a través de la gráfica, del medio de transporte para ese trayecto.

Es importante mencionar, que tanto el juego tipográfico en su organización espacial, como el “tipo” de letra para las cabezas, los balazos y el cuerpo del texto es diferente.

En la página inicial hay dos grabados entrelazados en el cuerpo del texto, los cuales no están asociados al contenido de éste: la Piedra del Sol y un arriero sentando en un burro cargando pulque; el primero se encuentra en la esquina superior izquierda, el segundo en la parte inferior derecha del cuerpo del texto. ¿Qué significado tienen en el imaginario de nuestro autor esas imágenes? ¿Por qué las seleccionó?

Otro tema que se proyecta en esta segunda investigación se refiere a los flujos que irrumpían la



precisión en el ámbito del funcionamiento de la industria del ferrocarril mexicano del siglo XIX, para su desarrollo como un sistema fundamental de comunicación, en términos de su exactitud y de su desempeño –por ejemplo, el incumplimiento en los horarios de llegadas y salidas– así como las deficiencias de la infraestructura del ferrocarril; problemas que si bien ya se analizaron desde la perspectiva tecnológica y de su infraestructura, ahora se analizan desde el ámbito emocional y sicológico de los pasajeros y de los testigos sociales del ferrocarril; es decir, si en el trabajo anterior el desarrollo fue “el deber ser” del funcionamiento de esta industria, para esta investigación se buscará detectar aquello que lo desarticula.

Analizamos las emociones de los actores del pasado para interpretar y re-escriturar la razón de las situaciones en el ámbito que ofrecen sus universos culturales, por medio de las fuentes primarias, las cuales aparecen muchas veces como significados ajenos. Estos testimonios nos pueden llevar a ámbitos desconocidos, pero a la vez asombrosos para su interpretación y re-escrituración.

En conclusión: se buscó adentrarnos en el mundo de las mentalidades, para interpretar el impacto que causó el ferrocarril durante la segunda mitad del siglo XIX y los significados que adquiriría durante la Revolución de 1910.

¹ Exposición para el II Seminario de Estudios del Ferrocarril “Vías Convergentes”, celebrado el pasado 31 de agosto en las instalaciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

² Las categorías mencionadas son propuestas hechas por Robert Darton en su ensayo *La ciudad como texto*, las cuales son referencias para establecer algunos de los objetivos para el desarrollo de este capítulo. Robert Darton. “*La ciudad como texto*” en *La gran matanza de gatos y otros episodios en la historia de la cultura francesa*, FCE, México, D.F., 1987. p. 111.

³ Sobre la definición de historia social, ver Koselleck, Reinhart, *Futuro pasado*, Paidós, Barcelona, 1993. p.p. 107-127

⁴ Sobre la noción del “historiador-entnógrafo” ver Darton Robert. *La gran matanza de los gatos y otros episodios en la historia de la cultura francesa*, FCE, México, D.F., 2006, p.p. 11-13

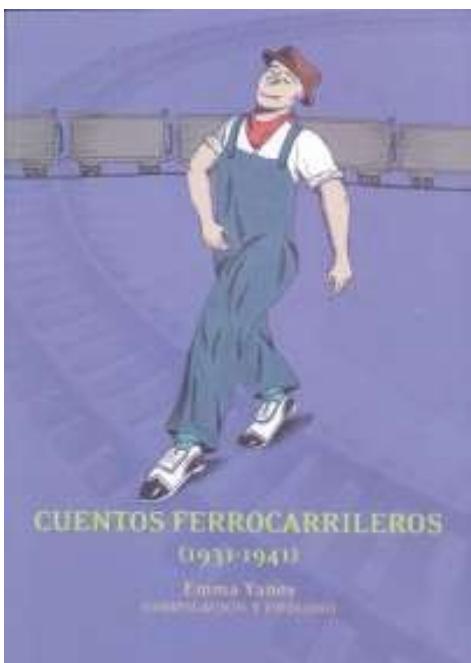


SILBATOS Y PALABRAS

Cuentos ferrocarrileros (1931-1941)¹

Isabel Bonilla

Biblioteca especializada, CEDIF



Emma Yanes, autora del libro que aquí reseñamos, llegó a la Biblioteca especializada del CEDIF/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, en mayo de 2018. Tenía, como casi todos los investigadores que nos visitan, un tema definido y todo el interés por revisar la colección *Revista Ferronales*. Antes de iniciar la consulta del acervo comentó que estaba desarrollando un nuevo proyecto editorial, con el apoyo y financiamiento del Instituto Nacional de Antropología e Historia, el cual daba continuidad al artículo *Trabajo y cultura ferrocarrilera. El concurso literario de 1939*, que publicó en la revista *Historias*, número 21, de octubre de 1988-marzo de 1989. En ese contexto revisó

ciento treinta y nueve *Ferronales*, de las que extrajo los cuentos que reúne el libro que nos ocupa.

Como bien lo señala Emma en el prólogo, en esta antología se compilan por primera vez veintitrés relatos de obreros ferroviarios mexicanos, que trabajaron para la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) durante la década de 1930. De ellos, doce corresponden al I Concurso Nacional de Cuento Ferrocarrilero, convocado en enero de 1939 por los editores de la *Revista Ferronales*, órgano del personal de FNM, y cuyo premio mensual por entrega fue de 15 pesos por cuento o relato, sin más requisito que el de tener la nacionalidad mexicana y tratar el tema riadero. Los once cuentos restantes corresponden a la selección que realizó Yanes Rizo durante la revisión documental.

Ahora bien, se preguntarán por qué recomendar la lectura de esta antología si existe la posibilidad de acceder directamente a la fuente documental, de la cual se hizo la selección. Por mi parte les daré tres razones: la primera porque Yanes Rizo nos ofrece algunas consideraciones importantes para entender el por qué se llevó a cabo el concurso literario. Desde su punto de vista, el interés de los trabajadores por escribir algún relato tuvo que ver no sólo con el nivel de estudios, sino también con la tradición literaria sobre los ferrocarriles en México y en otros países, así como con el contexto y cotidianidad del riadero, que dará rienda suelta a su imaginación. En ese sentido, plantea que algunos de los riaderos mexicanos no sólo se preocuparon, sino que también se

ocuparon del tema ferroviario al procurar su capacitación. Siguiendo con su argumentación, nos presenta un acercamiento a la literatura de finales del siglo XIX y principios del XX, en la que no puede dejar de mencionar las obras de escritores consagrados como Rudyard Kipling y Émile Zola, para el caso europeo o las novelas de Ramón López Velarde, Mariano Azuela, Martín Luis Guzmán, Rafael M. Muñoz, Francisco G. Urquiza, para el caso mexicano, sólo por mencionar a algunos literatos. De esta manera, anota que “el interés por los trabajadores del riel en la literatura se puede constatar también por la publicación, en 1933, de la novela *Hembra para dos machos*, de María S. Azoños, hija de un conductor ferrocarrilero, así como por el empeño de los trabajadores en formar bibliotecas, no sólo con libros técnicos, sino con novelas como *Resurrección*, de León Tolstoi”.

La segunda razón para leer este libro es porque nos da una aproximación al movimiento literario que se desarrolló en México en la primera mitad del siglo XX, el estridentismo.² Así, de manera sencilla argumenta cuáles son los elementos que podemos encontrar al leer el cuento *Historia de un boleto de ferrocarril*, escrito en 1935 por el trabajador Pedro López Amador para la *Revista Ferronales*, y lo mismo con la novela de Eduardo Zamacois, *Memorias de un vagón de ferrocarril*. Es decir, nos presenta fragmentos de ambas obras, con el propósito de explicarnos en qué consiste dicha corriente, y para que logremos identificar “aspectos que atienden los cambios que produce la modernidad en la ciudad y la secuela emocional de los objetos”.

En tercer lugar, y quizá el más importante, en mi opinión, tiene que ver con la explicación que nos da sobre el contexto en que se desarrolla dicho concurso. Es decir, como se sabe, de 1934 a 1940 Lázaro Cárdenas ocupó la presidencia de la república mexicana, nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales de México y delegó a los trabajadores la administración de los mismos. En otras palabras, de mayo de 1938 a diciembre de 1940, durante la administración obrera, la *Revista Ferronales* abrió dos nuevas secciones: “una dedicada a reseñar los aportes de los trabajadores y otra en la que ofrecía explicaciones técnicas para evitar el despilfarro. En este marco se publicó la convocatoria del concurso, con la idea de generar en los rieleros un sentido de pertenencia, de lucha e identidad. Sin embargo, el resultado fue distinto a lo esperado, en palabras de Emma, “el mérito de esta compilación es que se muestra la problemática y la imaginación de los obreros, quienes están más cerca del romanticismo y la cursilería, que de la militancia revolucionaria o de la toma del poder por el proletariado”.³ Son cuentos en los que se refleja su cotidianidad; los trabajadores escriben por y para sus amigos, familias o novias, y lo hacen desde su espacio laboral.

Todavía más, esta obra va acompañada de un glosario y de una bibliografía que resulta útil al momento de adentrarnos al tema del mundo del trabajo de los obreros del riel, además de unas



extraordinarias ilustraciones que son entrada para cada uno de los cuentos. En fin, sin más que decir espero que disfruten de su lectura porque se trata, en resumen, de una obra deliciosa que, sin duda, los llevará a acercarse a los rieleros de carne y hueso.

¹ Emma Yanes Rizo, (comp. y pról.), *Cuentos ferrocarrileros: (1931-1941)*. México, Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2018, 188 p. Colección Interdisciplinaria, Serie Enlace.

² Esta corriente literaria presta atención al desarrollo tecnológico de México y a su influencia en la vida cotidiana, en Emma Yanes, *Cuentos ferrocarrileros*, p. 27.

³ Emma Yanes, *op. cit.*, p. 37



VIDA FERROCARRILERA

Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, 1 de marzo de 2012, a José Luis Ramos Salvat, extrabajador de los Ferrocarriles Nacionales de México.

PJ: ¿Cuál es su nombre?

JR: José Luis Ramos Salvat.

PJ: ¿Quiénes fueron sus padres?

JR: Luis Ramos y Lilia Salvat de Ramos.

PJ: ¿En qué lugar nació?

JR: En Matías Romero, Oaxaca.

PJ: ¿Su padre fue ferrocarrilero?

JR: Sí, mi papá fue ferrocarrilero, un hermano fue maquinista de patio, y algunos tíos. Yo fui ferrocarrilero.

PJ: Su papá, ¿en qué especialidad trabajó?

JR: Trabajaba como pintor, allá en Matías Romero. Mi hermano, que trabajaba como maquinista de patio, también trabajaba en Matías Romero.

PJ: ¿A qué edad entró usted a ferrocarriles?

JR: A los 21 años.

PJ: ¿En qué lugar?

JR: Entré a trabajar en Coatzacoalcos, Veracruz.

PJ: ¿En qué especialidad?

JR: Como auxiliar extra, allá andábamos trabajando, según los puestos que hubiera vacantes, teníamos que ocuparlos; como ayudante de mecánico, ayudante de cobrero, ayudante mecánico de piso.

PJ: ¿En qué fecha, en qué o hace cuánto obtuvo su definitividad o su plaza?

JR: Más bien me ofrecieron el puesto de confianza en 1993 y en 1994 nos liquidaron.

PJ: ¿Puesto de confianza, en dónde?

JR: Aquí, en el Valle de México, porque al año, que según las reglas dentro del ferrocarril había que, para hacer permutes o cambios de residencia, tenía uno que cubrir un año de trabajo en determinado lugar para poder hacer los movimientos. Entonces hice cambio de residencia y me vine a trabajar aquí, al Valle de México.

PJ: ¿Por qué se quiso cambiar de residencia?

JR: Porque también me interesaba venir a estudiar aquí, al Distrito Federal.

PJ: ¿Se acuerda con quién vino o cómo llegó a la Ciudad de México?

JR: Ya había venido de niño, vine a pasear, y anteriormente, un año antes había venido a cursar a la Facultad de Arquitectura un curso de pintura, que era lo que a mí me interesaba estudiar posteriormente.

PJ: En este puesto de confianza, ¿en qué lugar trabajó?

JR: Aquí, en el Valle de México, en el Departamento de pintura. Era el encargado allí de pintar, mantener a nivel las locomotoras, específicamente las diésel-eléctricas .

PJ: ¿En qué horario trabajaba?

JR: De 7 a 3, excepto los sábados, teníamos semana inglesa.

PJ: En cuanto a la preparación, ¿en dónde más estudió, además de la Facultad de Arquitectura?

JR: Estudié la licenciatura en La Esmeralda del INBA, Instituto Nacional de Bellas Artes.

PJ: ¿En qué disciplina?

JR: La carrera de pintura, pintura artística.

PJ: Cuando lo liquidaron, ¿ya no alcanzó a jubilarse?

JR: No, pues apenas tenía seis años de servicio. Entré en 1988 y me liquidaron en el 94.

PJ: En eso de combinar la cuestión ferroviaria y el arte, ¿qué lo inspira? ¿hay motivos ferroviarios en su pintura?

JR: Sí, de hecho estoy pintando una serie y no sé hasta cuando la dejaré. Ahorita tengo treinta obras de diferentes formatos. Quiero desarrollar un lenguaje a partir del ferrocarril, porque nací ferrocarrilero, fui hijo de ferrocarrilero, hermano y familiar de ferrocarrilero y yo propiamente fui ferrocarrilero. Creo que hay mucho que sacar, crear un lenguaje, un código, un lenguaje propio.

PJ: ¿Conoce a otros artistas que se dediquen a esto y que su plástica sea netamente ferroviaria?

JR: Conozco cuadros. Conozco pintores que han pintado una que otra obra con tema ferrocarrilero, pero que lo desarrollen como yo pienso llevarla a cabo parece que no, no conozco a nivel mundial que se esté desarrollando un lenguaje ferrocarrilero, por eso mismo yo quiero abordar este tema, para ver hasta donde me lleva.

PJ: Además de combinar la plástica y el trabajo ferroviario, ¿cuál es su otro tipo de actividades?

JR: La otra parte de mis actividades es trabajar aquí, para el Museo ferrocarrilero, trabajar aquí y en mis ratos libres pintar, desarrollarme, porque si no se practica este oficio, pasa como los gimnastas.

PJ: En cuanto a su trabajo en ferrocarriles, ¿en qué otros lugares ha estado laborando?

JR: Nada más en Coatzacoalcos, cuando me inicié y aquí en el Valle de México, Terminal Valle de México.

PJ: ¿Cuánto tiempo estuvo en Coatzacoalcos?

JR: Un año y cinco años aquí, en la terminal Valle de México.



PJ: ¿Allá en qué puesto?

JR: Le digo, estaba como auxiliar. Entré como auxiliar y luego ascendí a ayudante de operario en diferentes ramas, mecánico de piso, mecánico airista, cobrero, ayudante cobrero y a veces como auxiliar, que era dar mantenimiento a las instalaciones, limpieza de locomotoras.

PJ: ¿Cuál es la principal actividad del airista?

JR: Es checar toda la tubería donde pasa el aire de los frenos, principalmente.

PJ: Y aquí en el Valle de México, ¿qué hacía?

JR: Aquí trabajé en el mantenimiento, de electricista, era más bien mantenimiento industrial, más que la locomotora directa.

PJ: En cuanto a la plástica, ¿ha expuesto en forma individual o colectiva en el lugar?

JR: Sí, he expuesto en forma colectiva en el Club de Periodistas, en el Museo de Arte Carrillo Gil, en la Feria de San Marcos, en Aguascalientes; en un concurso en que fui seleccionado en 1993, en la Pinacoteca Virreinal allá, en Monterrey, Nuevo León; en Guadalajara, en el Centro Cultural Luis G. Basurto; en casas de cultura como Malinalco, Santiago Tianguistengo. Estuve un tiempo, como cuatro o cinco años, aquí en el Jardín del Arte, en Sullivan, en Insurgentes y Reforma, aquí en el D. F.

PJ: En forma individual, ¿qué cantidad de obra ha expuesto?

JR: En forma individual no he expuesto ni una, puras colectivas, de hecho, estoy preparando una exposición individual.

PJ: ¿En dónde?

JR: No se me ha ocurrido a dónde ir a tocar puertas, pero puede haber muchos lugares, espero que me llegue ese momento. Ahorita lo que me ha interesado es trabajar y trabajar, desarrollar y madurar mi trabajo.

PJ: En cuanto a la cuestión ferroviaria, ¿se ha acercado a alguna de las casas de cultura o museos ferroviarios para que expongan su obra?

JR: No, hasta ahorita no, excepto aquí, en el Museo donde trabajo, pero por x motivo no se ha podido, no se ha podido cuajar esta idea.

PJ: En cuanto a su vida familiar, ¿es casado?

JR: Soy divorciado y tengo un hijo.

PJ: ¿De qué edad?

JR: De quince años.

PJ: Volviendo a su vida familiar ferrocarrilera, ¿quiénes y en dónde han estado sus familiares?

JR: Ellos han estado en Matías Romero. Mi padre me comentaba, cuándo vivía, ahora ya fallecido, que anduvo en toda esta parte del norte, Guanajuato, Michoacán, y no sé qué otras partes anduvo cuando estaba en la cuadrilla de los reparadores de vía.

PJ: ¿Se acuerdas de haber ido o participado de esa vida?



JR: No, de hecho, solamente a mis hermanos mayores les tocó vivir así. Cuando decidió establecerse en Matías Romero fue cuando nacimos los más chavos.

PJ: Entonces, ¿a algunos de sus hermanos les tocó todavía?

JR: A dos de ellos, de siete que éramos, siete hermanos.

PJ: De estos hermanos, ¿varios fueron ferrocarrileros?

JR: Nada más uno, el mayor, maquinista de patio.



ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
585	Acciones	Acciones para habilitar a los directores como accionistas de la compañía, 1928-1932	1928-1932	4, 7146	35
586	Elecciones de funcionarios de la compañía	1-2. Elecciones de funcionarios de la CCF (Compañía Carbonífera de Fuente), 1928; 3. Falta de pagos de honorarios de diversos funcionarios, 1931; 4. Nombramientos anuales de funcionarios, 1931-1932; 5. Renuncia (R) de Javier Sánchez Mejorada; 6. Substitución de James Piper, 1934; 7. R de Manuel García Peña como Tesorero de CCF, 1935:	1928-1935	4, 7510	35
587	Otorgamiento de poderes	1. Acuerdo de la JD de la CCF autorizando el otorgamiento de poder notarial a favor de Guillermo Espejo, 1908; 2. Autorización para solicitar concesiones de explotación petrolífera; 1929; 3. Substitución de poder a favor de Javier Sánchez Mejorada, 1931; 4. Facultades a William Hollis, 1932; 5. Poder otorgado a William Hollis, 1928-1929; 6. Poderes a Javier Sánchez Mejorada, 1931-1932.	1908-1932	4, 7520	35
588	Venta de acciones de agua y terrenos	1. Venta de una acción de agua con sus tierras de labor y agostadero de la extinguida comunidad de Fuente (CCF) a favor de Hilario Hernández, 1930; 2. Venta de los diversos lotes que formaban la Hacienda La Escondida (CCF), 1930-1931.	1930-1931	4, 9234	35
589	Pago de impuestos	Pago de impuesto que debe hacerse al Estado de Colorado por concepto de licencia de la CCF, 1932	1932-1932	4, 9430	35
590	Correspondencia general	Correspondencia general, 1910-1912	1910-1912	4, 9900	35



591	Prórroga de existencia de la CCCC (Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila)	Prórroga de existencia de la CCC, 1929-1930	1929-1930	5, 1300	35
592	Estatutos de la CCCC	Estatutos de la CCCC (se encuentran en el acta de la sesión Junta Directiva, celebrada para llevar a cabo su organización, viernes 14 de enero de 1910, Ciudad de México)	1910	5, 1500	35
593	Expedición de un certificado de acciones a favor de la Central Hanover Bank Trust Co.	Expedición de un nuevo título a favor de la Central Hanover Bank and Trust Company	1910	5, 3000	35
594	Pérdida de ganado propiedad de la Hacienda de la Soledad	Pérdida de ganado propiedad de la Hacienda de la Soledad	1936	5, 3250	35

Biblioteca especializada

Colección Amorós de Negre

871. *Decreto expedido por el gobernador interino del Estado Libre y Soberano de Puebla, Crispín Aguilar Bovadilla, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha dirigido el siguiente decreto: "El 9.0 Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla, decreta: Artículo 1º Se faculta ampliamente al Gobernador: para I. Solicitar las concesiones que estime convenientes con objeto de aumentar las vías férreas que hay en el Estado... (Siguen inciso II y III, y después el Art. 2º y último)... 5 de septiembre de 1888/. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, 1888, 1 h de 33.4 x 23 cms., impresa por el frente.*

872. *Gobernador suplente del Estado Libre y Soberano de Puebla, Crispín Aguilar Bovadilla, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha comunicado el decreto siguiente: "El 9º Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla, decreta: Artículo único.- Se condona al señor Delfín Sánchez el importe del derecho de registro de contratos, causado por la enajenación del Ferrocarril de Puebla a Izúcar de Matamoros, hecho por el señor Luis García Teruel en favor de D. José Sánchez Ramos y por éste en el expresado Señor Delfín Sánchez. 5 de diciembre de 1888. Puebla, México, Palacio del Ejecutivo del Estado, 1888, 1 h. de 32.7 x 20.8 cms., impresa por el frente.*

873. *Decreto expedido por el gobernador constitucional del Estado Libre y soberano de Puebla, Rosendo Márquez, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha dirigido el siguiente decreto: "El 9º Congreso Constitucional del Estado de Puebla, decreta: Artículo único.- Se autoriza al Gobernador para aplicar por su valor íntegro las acciones que tiene el Estado en el ferrocarril de Matamoros, por cuenta de la subvención del ferrocarril de San Marcos y para dejar pagada totalmente esa subvención en el presente año, siempre que los interesados renuncien el derecho de cobrar réditos... 14 de diciembre de 1888. Puebla, México, Palacio del Ejecutivo del Estado, 1888, 1 h. de 33.5 x 23.3 cms., impresa por el frente, en papel azul.*

874. *Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí a sus habitantes sabed: Que el 13º Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí ha tenido a bien decretar lo siguiente: Artículo 1º. Los gastos, mejoras y obras materiales de pública utilidad a que se destina el producto del empréstito contraído por el Gobierno del Estado con los señores Gibbs e Hijos de la ciudad de Londres, en 9 de agosto del corriente año, cuyo convenio lo celebró el ejecutivo en virtud de las autorizaciones que le confirió la ley de 20 de mayo del presente año, serán los siguientes. ... 2º pago del saldo que se adeuda a la compañía del Ferrocarril de Tampico por la subvención que disfrutaba hasta el tiempo de firmarse el contrato del empréstito... 15 de septiembre de 1889. San Luis Potosí, México, Palacio del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, 1889, 1 h. de 33.6 x 23.5 cms., impresa por el frente.*

875. *Gobernador constitucional del estado Libre y Soberano de Puebla a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha comunicado el siguiente decreto: El 9º Congreso constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se faculta al*



Gobernador para subvencionar la construcción de ferrocarriles en el territorio del estado, conforme a las bases siguientes: I. Las vías férreas, por importancia y por los beneficios que produzcan al Estado merecerán la subvención según el prudente arbitrio del Gobernador. II. Las subvenciones en ningún caso excederán de mil pesos por cada kilómetro y se pagarán únicamente por la extensión que ocupen en el territorio del Estado. III. Las mismas subvenciones se acordarán en términos equitativos y serán satisfechas después de cubiertas las demás atenciones a la administración pública... 29 de diciembre de 1888. Puebla de Zaragoza, México, Tip. del Hospicio, 1888, 1 h. de 33.5 x 23 cms., impresa por el frente a línea tirada y a dos columnas separadas por el cordel. En papel azul.

876. *Decreto expedido por el Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla Rosendo Márquez, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla decreta: Artículo único.- Se exceptúan del pago del impuesto sobre Registro de contratos las adquisiciones de bienes inmuebles para la construcción, en el territorio del Estado de ferrocarriles, estaciones, talleres y demás oficinas indispensables; así como al establecimiento de servidumbre en beneficio de las vías férreas, 29 de diciembre de 1888. Puebla de Zaragoza, México, Tip. del Hospicio, 1888, 1 h. de 33.7 X 23.3 cms., impresa por el frente. En papel azul.*

877. *Decreto expedido por el Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla Rosendo Márquez, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se aprueba la subvención de mil pesos por cada kilómetro acordada por el Ejecutivo del Estado en favor de la empresa del ferrocarril de Oaxaca, en conformidad con lo dispuesto en el decreto de 31 de diciembre del año próximo anterior y por el trayecto que esa línea recorra de esta ciudad tocando Tehuacán, hasta el límite del Estado con el de Oaxaca. Artículo 2º El importe de dicha subvención, en el año próximo se tendrá como aumento del presupuesto de egresos que deberá regir en el mismo... 6 de agosto de 1889. Puebla de Zaragoza, México, Tip. del Hospicio, 1889, 1 h. de 32.8 x 23 cms., impresa por el frente. En el parte superior manuscrito el núm. 100 y en la inferior un sello de la Jefatura Política del Distrito de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la orden manuscrita: Publíquese Tecamachalco de G. agosto 25 de 1889.*

878. *Decreto expedido por el Gobernador interino Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla Crisín Aguilar Bovadilla, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso Constitucional del Estado Libre y soberano de Puebla decreta: El 10º Congreso constitucional del Estado Libre y soberano de Puebla decreta: Artículo único.- Se aprueba en sus términos el contrato de la subvención otorgada por el Gobernador del Estado al concesionario del Ferrocarril de los Llanos a Teziutlán, en uso de la facultad que se le concedió por decreto de 31 de diciembre de 1888... Puebla de Zaragoza, México, Tip. del Hospicio, 1890, 1 h. de 33.8 x 23.2 cms., impresa por el frente.*



879. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al Congreso de la Unión.- Correspondiente al año trascurrido de 1º de julio de 1868 al 30 de junio de 1869.* México, Imprenta del Gobierno, en Palacio, 1870, 354 pp.- índice.- planos y estados desplegables. De la pp. 15 a 49 se refiere a caminos y de la 50 a 57 a ferrocarriles.

880. Servando A. Alzati, *La locomotora moderna. Tomo II.* México, [1944], 685 a 1646 p.- Indice: 7 hs. Sin foliar. - Contiene varias láminas a color y desplegables.- Enc. Tela.



Fototeca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001805	Autovía. Ferrocarriles extranjeros.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001806	Almacenamiento de durmientes de concreto para vía elástica.	Blanco y negro	4 x 4.5"
03-001807	Plataforma con vía elástica prefabricada. Ferrocarriles franceses. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001808	Vía elástica. Ferrocarriles italianos. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001809	Persona agachada en la vía.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001810	Trabajador moldeando una pieza.	Blanco y negro	4 x 3"
03-001811	Trabajador moldeando una pieza	Blanco y negro	4 x 3"
03-001812	Herramientas.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001813	Herramienta.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001814	Herramienta.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001815	Herramienta.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001816	Taller de moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001817	Moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001818	Moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001819	Moldes para riel.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001820	Elaboración de moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001821	Elaboración de moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001822	Elaboración de moldes.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001823	Plano de una estación de carga.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001824	Esquema de un autobús.	Blanco y negro	3 x 4"



03-01807



03-01819

Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sub Fondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
701	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Coronango.	diciembre 10 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
702	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Los Arcos y empalme con el Distrito de Matamoros.	mayo 27 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
703	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación La Unión y espuelas Beneficencia, Patriotismo y La Constancia.	septiembre 21 de 1928	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
704	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Espuela Dobladero.	diciembre 16 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
705	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Martín. Planificación de estaciones.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25
706	Resumen. Vías auxiliares.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25
707	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillén.	noviembre 11 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

708	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Calpulalpam.	noviembre 13 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
709	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Mazapa.	noviembre 15 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
710	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Tepuente.	noviembre 23 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
711	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Nanacamilpa.	noviembre 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
712	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Arroyo.	noviembre 27 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
713	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Contadero.	noviembre 28 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
714	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Lagunilla.	noviembre 29 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
715	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Dolores.	noviembre 30 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25



716	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Tláloc.	diciembre 2 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
717	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillow.	diciembre 3 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
718	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación San Martín. F.C. del Carmen y F.C. Ixtaccíhuatl.	enero 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
719	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera San Lucas.	diciembre 4 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
720	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Bartolo.	diciembre 5 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25



Almacén de colecciones

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1.- NÚMEROS DE REGISTRO. ILEGIBLE.

No. INVENTARIO CNCA. (I15040003801423).

No. INVENTARIO FNM. H0030328IM150001341.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, mesa de expresión permanente, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

M	N	F	M	2	J	R	0	0	0	0	1	S	A	41
INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR		NÚMERO		LÍNEA	KILÓMETRO							

OTRO No. (especificar). No presenta

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Tlaxcala Municipio: Panzacola.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Teleéfono y/o teléfono de cabina.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: KELLOGGS & Co. Chicago, U.S.A.

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Madera, cuero y plástico.

6.- INSCRIPCIONES: Procedencia, Gerencia de Servicios de Pasajeros. Recepción 3-5-95.

7.- MEDIDAS:

Alto 28 cm Largo 22 cm Ancho 19 cm Diámetro Peso
aprox. 1 Kg.

8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ: Huehuetoca, Estado de México.

Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique ()

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.



Bueno ()

Regular (X)

Malo ()

10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO.

Sí (X)

No ()



Foto: María de la Paz González.

11.- NOTAS Y OBSERVACIONES. (Función, descripción detallada, historia, etc.)

Referencias:

11.- REGISTRÓ: PRONARE