

inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores



revista digital

30

may – ago 2017

índice

Estaciones

El surgimiento y difusión de la empresa ferrocarrilera y su aparición en México

Paris Padilla

Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Sinaloa; especialista en Historia Económica por la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México; y Maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora. Correo electrónico: padillaparis@hotmail.com

Fragmento del libro: Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México, Instituto Mora, (Colección Historia Económica) 2016, 193 pp. Agradecemos al autor la selección de los fragmentos y todas las facilidades otorgadas para su publicación.

Resumen

La empresa ferrocarrilera apareció en Inglaterra entre las décadas de 1820 y 1830, gracias a las condiciones políticas y económicas que existían en ese país después de la Revolución Industrial. Este tipo de organizaciones presentó nuevos retos administrativos y preocupaciones relacionadas con su regulación. Además, la construcción de ferrocarriles y las empresas ferrocarrileras, en el lapso de algunas décadas, ocasionaron tanto euforias como pánicos financieros, sobre los cuales se ha reflexionado en la historiografía económica inglesa. La «fiebre» ferrocarrilera pronto alcanzó a la Europa continental y a Estados Unidos, dejándose sentir incluso, de manera temprana, en países de América Latina, donde las condiciones todavía no eran las más favorables para impulsar grandes vías de comunicación. En el caso de México, también hubo varios proyectos ferrocarrileros que, por diversas razones, no se pudieron llevar a cabo; sería hasta 1856 cuando comenzó a desarrollarse una iniciativa efectiva para construir el que sería el primer ferrocarril de gran alcance en el país, la línea entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz.

Palabras clave: ferrocarril, innovación tecnológica, mercados bursátiles, Inglaterra, proyectos ferrocarrileros, América Latina, México.

Abstract

Between the 1820's and 1830's the railroad company emerged in England due to the political and economic conditions that took place in that country after the Industrial Revolution. This kind of organization introduced new administrative challenges and concerns related to its regulation. Additionally, the construction of railroads and railway companies during several decades caused euphoria as well as financial panics. This has been studied by English economic historiography. The railway rush soon reached Continental Europe and the United States. It also made an early appearance in some countries of Latin America, even though the conditions to build great roads of communication were not very favorable. In Mexico's case, there were several railway projects that were not developed for different reasons; it was until 1856 when an effective initiative took place in order to build the first powerful railroad in the country, the line between Mexico City and Veracruz.

Keywords: Railroad, Technological Innovation, Stock markets, England, Railway projects, Latin America, Mexico.

Para la década de 1830, después de un periodo de especulación y pánico financiero, los capitalistas ingleses habían perdido su interés por invertir en México. Primordialmente, el ahorro interno inglés tenía otros destinos en el extranjero, al tiempo que comenzaba a orientarse a nuevos proyectos de infraestructura en las islas británicas, entre ellos, los ferrocarriles. Estos acababan de hacer su aparición en el escenario histórico, despertando el asombro de la gente ante tan sofisticada tecnología.

En México se supo prontamente de esta innovación tecnológica. Recurriendo a las impresiones de Guillermo Prieto, reconocida figura política y literaria del México decimonónico, éste recuerda que en 1833 supo por primera vez del ferrocarril, cuando vio uno en miniatura en un zaguán de la capital, pero que en ese entonces nadie habría de presumir la revolución estupenda que iba a operar aquel juguete en la humanidad.¹

El ferrocarril fue producto de la Revolución Industrial que se vivió en Inglaterra desde las últimas décadas del siglo XVIII, la cual potencializó la reacción sociológica hacia la creación de empresas que generaran mayores utilidades empleando menores cantidades de energía humana. A partir de entonces, se observó que los emprendedores respondían naturalmente al proceso de invención de las nuevas técnicas. El panorama cultural e institucional de Inglaterra permitió la expansión de las actividades productivas, pues la poca rigidez que tuvo el Instituto de Aprendices desde principios del siglo XVIII hizo que disminuyeran las barreras de ingreso a los gremios y la cultura de cooperación distintiva de ese país a lo largo de este periodo, lo que facilitó el acceso a información confiable y redujo los costos de transacción.² Para las últimas décadas de ese siglo, el ambiente institucional había sentado las bases para el desarrollo del sistema de industria y para la emergencia de nuevas tecnologías.

Las innovaciones tecnológicas fueron producto de la iniciativa privada, que se desarrolló en un ambiente óptimo. El gobierno británico estuvo mayormente al margen y ejerció poca regulación. La única intervención considerable fue la alta tasa de impuestos en las islas británicas, en comparación con otros países europeos de finales del siglo XVIII. Al respecto, Joel Mokyr señala que las instituciones inglesas fueron propicias al emprendimiento por su carácter liberal y que “Gran Bretaña estaba todavía lejos de una economía *Laissez-faire*, pero se estaba acercando.”³

Locomotora de vapor construida por George Stephenson entre 1814-1815. (Imagen tomada de Alexander Gordon, *Historical and practical treatise upon elemental locomotion, by means of steam carriages on common roads*. London, B. Steuart, 1832, entre pp. 40-41).

El ferrocarril combinaba la locomotora de vapor, construida en 1825 por el ingeniero George Stephenson, con el sistema de rieles y vagones, que se utilizaba en las minas para transportar materias primas desde finales del siglo XVI. Las primeras líneas eran pequeñas e iban directamente desde los yacimientos de minerales hasta los puertos o ríos, en donde se embarcaban hacia otro destino. El descubrimiento de grandes yacimientos de carbón en Inglaterra fue también una motivación para el ingenio, al necesitar transportar el mineral de manera rápida y eficiente, lo que vino a ser solucionado por la potencia de la locomotora.

Una vez diseñado, el ferrocarril demostró ser más que un simple recurso para la actividad minera, pues su construcción encadenaba otras industrias, como la producción de madera y hierro; además de que podía utilizarse para transportar casi todo tipo de bienes. Fue así como tempranamente, después de su invención, que el ferrocarril tuvo un significativo impacto económico y, por tanto, se le comenzó a dar un uso más diversificado. Si bien la locomotora Rocket de Stephenson fue utilizada primeramente como un recurso minero, pronto la transportación de otros bienes y la de pasajeros –iniciada con un viaje de Liverpool a Manchester en 1830–, resultaron también de las utilidades más notables que podía tener esta innovación.

Podemos decir que, desde la perspectiva de Werner Sombart (1863-1941), filósofo de la actividad empresarial, la locomotora sería el fruto de la capacidad inventiva, el primer paso para la consolidación del espíritu capitalista. Lo que naturalmente faltaría, desde su perspectiva, sería la creación del “círculo de la actividad”, un plan de gran alcance cuya ejecución requiere la colaboración permanente de varias personas bajo el signo de una voluntad unitaria: la empresa.⁴ Así, la edad de los ferrocarriles fue definida por la gran cantidad de empresas orientadas a la explotación de proyectos ferrocarrileros. Entre 1830 y 1839 se licitaron dieciocho proyectos para construir ferrocarriles en Inglaterra, cifra menor comparada con las ochenta y dos licitaciones de la década siguiente.

Oliver Mount, corte ferroviario de piedra arenisca abierto al público en 1830. Perteneció al ferrocarril de Liverpool a Manchester. Este grabado se publicó el 18 de abril de 1831 por J. F. Cannell Lord Stret de Liverpool. (Imagen tomada del libro de Hon. Wm. Huskisson, *Accurate description of the Liverpool and Manchester Railway, and the Branch Railways to St. Helen's, Warrington, Wigan & Bolton with an account of the opening of the railway*. London, H. F. Cannell, 1832, entre pp. 26-27).

Respecto al impresionante incremento de la actividad ferrocarrilera, el historiador Eric Hobsbawm considera que ésta fue producto de un “frenesi especulativo” y de la falta de una cultura que pudiera canalizar el superávit hacia instituciones sociales.⁵ Hacia 1850, solo una parte de las millones de libras invertidas en ferrocarriles tenía una justificación racional,

señala Hobsbawm. ⁶ Dadas las condiciones geográficas de las islas británicas, la conexión entre las regiones internas por medio de vías ferroviarias no era indispensable. Sin embargo, en la década de los treinta fue evidente que, los pueblos por donde no pasaba ninguna línea pronto caían en el abandono y entraban en declive. Construir líneas ferroviarias que conectaran pueblos con mercados o puertos cercanos comenzó a verse por algunos como un deber cívico, que coincidía con la supuesta convicción moralizadora que caracterizó a la edad victoriana. Pero, la relación entre el tendido de vías y el gobierno encabezado por la reina Victoria I se queda más bien en la retórica, pues este último no contribuía con la financiación de los proyectos ferrocarrileros, solo se encargaba de expedir las llamadas *Local and personal Acts*, mediante las cuales se autorizaba la expropiación de tierras, en los casos en los que fuera necesario, así como la formación de sociedades anónimas. Aunque las compañías ferroviarias solo tuvieron importantes intervenciones gubernamentales en Inglaterra hasta entrado el siglo XX, para ser finalmente estatizadas después de la Segunda Guerra mundial, la acelerada construcción de ferrocarriles que sucedió a partir de 1830 impactó los intereses generales y el gobierno se vio en la necesidad de ir “tejiendo, desde mediados del siglo XIX, una tupida red intervencionista en torno a los ferrocarriles, que afectó la financiación, la organización, los tráficos y las operaciones de las compañías privadas.” ⁷

Para garantizar el interés general, desde 1836 se comenzaron a establecer comités que se encargarían de estudiar los proyectos, con el objetivo de establecer cláusulas particulares para defender a los propietarios de tierras e incluso para definir tarifas máximas. ⁸ Incluso, el gobierno inglés se vio en la necesidad de conceder monopolios sobre las regiones, pues la encarnizada competencia hacía que se redujeran los costos de seguridad, ocasionando graves accidentes. En 1840, una vez consolidadas las líneas como monopolios locales, se creó el *Railway Department*, que tenía la facultad de inspeccionar a las compañías ferrocarrileras.

Coche de vapor de la compañía Greenwich de Londres. (Imagen tomada de Alexander Gordon, Op. cit., entre pp. 94-95).

Hacia la mitad del siglo XIX, la edad de los ferrocarriles estaba en plenitud en Inglaterra y los caminos de fierro conectaban gran parte de las islas británicas. Pero, si bien la capacidad inventiva y la organización constituyeron dos aspectos clave, este impresionante crecimiento de las líneas no hubiera sido posible sin otro elemento de carácter fundamental: los mercados bursátiles, que aportaron los recursos monetarios suficientes para la puesta en operación de las grandes empresas ferrocarrileras.

Desde décadas atrás, la promoción de empresas de diversa índole en los mercados bursátiles había sido una actividad destacada en Inglaterra, por lo que los proyectos ferrocarrileros se insertaron fácilmente en las dinámicas financieras. En ese país, comenzó una intensa promoción de compañías ferrocarrileras a partir de la apertura de la línea Liverpool-Manchester. Como se trataba de organizaciones que nacían requiriendo enormes sumas de recursos, su anatomía hacía necesaria la intermediación financiera. Mark Casson, uno de los especialistas en la historia de la difusión ferrocarrilera británica, describe de la siguiente manera los procedimientos de constitución de una empresa ferrocarrilera y los elementos necesarios para llevar a cabo los proyectos:

Entre 1830 y 1860 la promoción de un ferrocarril era usualmente llevada a cabo por un pequeño grupo de ciudadanos locales, ansiosos de conectar su pueblo con algún puerto local o ciudad industrial, o conectar su puerto o ciudad a Londres. Ellos obtendrían consejos sobre la ruta por parte de un ingeniero de reputación, y consultarían a un abogado local sobre la compra de la tierra. Organizarían una asamblea local, dirigida por un dignatario local donde la moción de apoyo al proyecto del ferrocarril sería propuesta. ⁹

Posterior a este proceso, se creaba un comité responsable de asegurar una Acta del Parlamento que autorizara el proyecto. Una vez teniendo la aprobación comenzaba la etapa de promoción del proyecto en los mercados de capital. El comité era una antesala del consejo directivo de la compañía, una vez que ésta se constituyera. Los tenedores pagaban un 10 por ciento de las acciones como depósito, lo que en realidad constituía una opción financiera (*Tradable Stock Option*), e iban pagando el resto conforme se construía la línea, o bien, podían transferir sus títulos en las bolsas de valores. Siendo las opciones una alternativa más barata y menos riesgosa, una gran cantidad de personas de muchas clases podían acceder a ellas. ¹⁰ Bien podría decirse que, el involucramiento de personas de cualquier esfera social en la empresa, era considerado una manera de democratizar los proyectos ferroviarios.

Los ferrocarriles hicieron que los pueblos compitieran entre sí, para que las líneas pasaran por su territorio. El gobierno intervenía cuando los planes ferrocarrileros se proyectaban sobre tierras que ya tenían dueño legítimo; entonces, los promotores tenían que probar ante el parlamento que la construcción tendría beneficios substanciales en determinada región. Sin embargo, no puede decirse que la construcción de líneas obedecía solamente al interés colectivo de las comunidades por mejorar su situación. En efecto, como lo considera Hobsbawm, su expansión dependió, en gran medida, del exceso de especulación.

La primera “fiebre” ferrocarrilera tuvo su pico en 1847 y la inversión se orientó sobre todo al interior de las islas británicas. Cabe decir que, con la aparición y difusión del ferrocarril, los inversionistas ingleses volvieron a estar interesados en invertir en el extranjero, por lo que, hacia 1865, llegaría a su punto más alto una segunda “fiebre”, cuando gran parte de las compañías se crearon con ese propósito. Como se puede suponer, la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano fue una de ellas.

Se estima que esta segunda “fiebre” fue parte de la manía especulativa de la década de 1860, la cual vio su fin en 1866 –con un pánico financiero que llevó a la quiebra a una reconocida firma bancaria, la Overend, Gurney & Company–; a pesar de ello, se considera que la verdadera edad de los ferrocarriles dio principio cuando estos comenzaron a ser construidos en otras partes del mundo. En la década de 1830, fue usual que los gobiernos estatales de Estados Unidos vendieran sus propios bonos en Inglaterra para financiar la construcción de vías.¹¹ En este país se tendieron, entre 1840 y 1849, 5 000 kilómetros nuevos de vías, el doble que en la década anterior, y en la década de 1850 se añadieron casi 17 000 kilómetros más.¹² Todo esto financiado en su mayor parte con capital inglés.

En América Latina la difusión del ferrocarril fue más tardía y menos sostenida, aun así, en los países de mayor tamaño de Sudamérica el capital inglés también estuvo involucrado en la construcción de las primeras vías férreas, aunque de principio hubo distintos impedimentos. En Argentina, por ejemplo, no se construyeron líneas sino hasta después del derrocamiento del general Juan Manuel Rosas, en 1853, quien con una actitud casi xenofóbica había obstaculizado la inversión extranjera. Una de las principales iniciativas de los presidentes liberales que lo sucedieron fue impulsar la construcción de ferrocarriles, fomentando la llegada de capitales externos.¹³ Sin embargo, invertir en América Latina seguía siendo visto como una aventura riesgosa, de tal manera que, cuando en septiembre de 1853 un grupo de comerciantes creó la Sociedad de Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, no pudieron conseguir financiamiento externo para su proyecto. Antes que ellos, el empresario norteamericano William Wheelright, se encontró en esta primera etapa con dificultades para obtener financiamiento en Inglaterra, para inversiones que pensaba desarrollar en Argentina; incluso intentó llevar su proyecto a Chile, cuando en 1845 propuso la construcción de un ferrocarril de Santiago a Valparaíso, involucrando a inversionistas ingleses, pero finalmente tampoco se pudo materializar. En la década siguiente sería el gobierno chileno y no la iniciativa privada quien recurriría al capital inglés, con en el afán de financiar líneas ferrocarrileras.¹⁴

En México, a pesar de que el gobierno fue uno de los primeros del continente americano en otorgar concesiones para la construcción de ferrocarriles, el retraso de su llegada fue todavía más marcado que en otros países grandes de América Latina. En 1837, durante la segunda presidencia de Anastasio Bustamante, se otorgó la primera concesión al comerciante Francisco Arrillaga, quien había propuesto una línea del puerto de Veracruz a la capital del país, contemplando la ruta más transitada hacia el Océano Atlántico, y por lo tanto hacia Europa. Sin embargo, a diferencia del procedimiento descrito para el caso británico en sus primeras etapas, el *Proyecto del primer camino de hierro de la República* de Arrillaga no fue de carácter colectivo ni originado en la necesidad de las localidades. Se trataba de una iniciativa individual, poco realista, que subestimaba las condiciones del territorio mexicano. Su proceso de construcción fue lento e inconsistente y resultó fallido, además, porque después de otorgada la concesión no se creó una empresa para administrar la construcción y, al no poder reunir el dinero necesario ni siquiera para iniciar las obras, terminó por ser prontamente cancelado.¹⁶ Cabe decir que Arrillaga no fue el primero en planear la construcción de un ferrocarril en México, algunos años atrás otras personas habían realizado estudios para desarrollar proyectos ferroviarios y los habían presentado ante al gobierno sin éxito.¹⁵

Los siguientes en ofrecer un proyecto al gobierno mexicano para obtener una concesión fueron los integrantes de la Comisión de Acreedores del Camino de Perote a Veracruz, en 1842. Se trataba de una sociedad integrada por comerciantes de Veracruz, que habían financiado la construcción de caminos en esa región desde principios del siglo XIX. El ferrocarril que pretendían construir sería una línea entre el puerto de Veracruz y el Río San Juan, una minúscula parte de lo que representaba el proyecto de Arrillaga.¹⁷ Tuvo algunas semejanzas con los primeros modelos de promoción ferrocarrilera en Inglaterra, en el sentido de que era impulsado por una colectividad local deseosa de que el ferrocarril trajera beneficios a su región. La Comisión obtuvo la concesión del gobierno el 31 de mayo de 1842 y consiguió dar comienzo a las obras de construcción. Para 1847, contaban con casi seis kilómetros de vías, cuando aconteció la guerra contra Estados Unidos y tuvieron que detenerse los trabajos por un periodo de tiempo. Finalmente, en septiembre de 1850 se inauguró el primer tramo en la historia de México, el cual llegaba desde Veracruz hasta el pueblo de El Molino, conformando una línea de 11.5 kilómetros.¹⁸

Al igual que ocurrió en Sudamérica, algunos personajes de origen extranjero tomaron la iniciativa de desarrollar ferrocarriles en México e intentaron conseguir financiamiento en el exterior. El primer involucramiento de empresarios británicos fue el de la casa comercial inglesa Manning y MacKintosh, a la cual el comerciante José de Garay traspasó su concesión para construir un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec. Al igual que la mayoría de los primeros proyectos, resultó un fracaso y la concesión pasó por distintos propietarios hasta que, en 1879, fue finalmente declarada caduca sin tener ningún avance considerable.¹⁹

En la década de los años 1850 hubo más esfuerzos para construir ferrocarriles. En 1853, cuando Antonio López de Santa Anna volvió a ocupar la silla presidencial de México, solo existía el pequeño tramo ferrocarrilero del proyecto que había sido planteado para extenderse desde Veracruz hasta el río San Juan. En afán de impulsar la construcción de vías, Santa Anna otorgó nuevas concesiones ferrocarrileras y decretó la creación del Ministerio de Fomento, para promover el desarrollo de diversas actividades productivas. Bajo su cargo quedó el tramo que salía de Veracruz, el cual había sido transferido al gobierno por la Comisión Acreedora de Caminos un par de años antes.

En el caso de la anhelada ruta entre el puerto de Veracruz y la capital, el presidente Antonio López de Santa Anna otorgó en 1853 una concesión al ciudadano británico John Laurie Rickards, para construir un ferrocarril que pasara por la ciudad de Puebla. Christopher Platt ha señalado que este proyecto no prosperó porque Rickards “no contaba con el apoyo de los empresarios y especuladores mexicanos que tenían sus propios planes, así que cuando fue a Londres a formar una compañía no tuvo éxito ni se esperaba que lo tuviese”.²⁰ Finalmente, su concesión fue declarada caduca por el gobierno el 2 de agosto de 1855.

Durante estos años, Santa Anna le asignó otra concesión a los hermanos Leandro y Manuel Mosso, reconocidos mercaderes y hacendados de Morelos, para que construyeran una línea ferrocarrilera que cruzara el país, desde el puerto de Veracruz en el Golfo hasta el puerto de Acapulco en el Pacífico, pasando por la Ciudad de México. Los Mosso no habían iniciado los trabajos cuando estalló la Rebelión de Ayutla contra Santa Anna, en 1854, porque su gobierno había tomado tintes absolutistas, ocasionando que varios caudillos regionales se pronunciaran en contra de su presidencia. El sistema de gobierno federal había vuelto en 1847, pero cuando Santa Anna retomó el poder en 1853 optó por suspender la autonomía de los Estados e inclinarse hacia la conformación de una monarquía. Los rebeldes declararon la república como la forma de gobierno más efectiva, lo que significaba un revés para los conservadores. Derrocado Santa Anna, designaron como Presidente a uno de sus líderes, Ignacio Comonfort, primero como interino y después como legítimo. Las concesiones ferrocarrileras otorgadas con anterioridad seguían vigentes, y a razón de ello, los Mosso crearon en mayo de 1856 una compañía ferrocarrilera junto con Manuel Payno, éste último reconocido personaje de la vida política y quien ya había sido Ministro de Hacienda en dos ocasiones.²¹

Sin embargo, para noviembre de 1856, estando muy poco avanzados los trabajos y con una deuda considerable, los Mosso se vieron en la necesidad de traspasar su proyecto. Esto parecía ser otro revés para el desarrollo de los ferrocarriles en México. Con constantes pronunciamientos y cambios de gobierno, sin acceso a los mercados de capital extranjeros y con una economía deprimida, resultaba difícil que la difusión del ferrocarril se llevara a cabo en el país. La iniciativa efectiva para la construcción de un tramo ferrocarrilero la terminaría realizando el agiotista más destacado de México, quien retomó los trabajos de los Mosso, dando con ello comienzo a la que años más tarde se habría de convertir en la primera línea ferrocarrilera importante del país, entre la Ciudad de México y Veracruz.

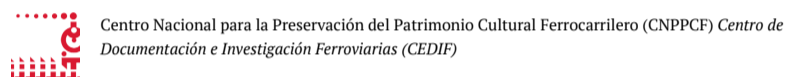
Bibliografía

- Comín, Francisco y Daniel Díaz, *La Empresa pública en Europa*, Madrid, Síntesis, 2004.

- Córdoba Ramírez Irina, “Manuel Payno Cruzado: ¿un erudito a la violenta al frente de la economía nacional?”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, núm. 46, julio-diciembre de 2013, pp. 9-54.
- Guajardo Soto Guillermo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, UNAM, 2007.
- Hobsbawm Eric, *La era del imperio, 1875-1914*, España, Labor Universitaria, 1989.
- _____, *Industria e imperio: Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*, Barcelona, Editorial Ariel, 1982,
- Mokyr, Joel, “Entrepreneurship and the Industrial Revolution in Britain”, en David S. Landes, Joel Mokyr y William Baumol (eds.), *The invention of enterprise. Entrepreneurship from Ancient Mesopotamia to Modern Times*, Nueva Jersey, Princeton University Press, 2010, pp. 183-210.
- Ortíz Hernán Sergio, *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.
- Platt Desmond, “Finanzas británicas en México (1821-1867)”, *Historia Mexicana*, CEH-Colmex, vol. 32, núm. 2 (126). Octubre-diciembre de 1982.
- Prieto Guillermo, *Memorias de mis tiempos*, México, Cal y Arena, 2008.
- *Proyecto del primer camino de hierro de la República desde el Puerto de Veracruz a la Capital de México*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1837.
- Sombart, Werner, *El burgués: contribución a la historia espiritual del hombre económica moderno*, Madrid, Alianza Editorial, 1986.
- Wilkins Mira, *The History of foreign investments in the United States to 1914*, Estados Unidos, Harvard University Press, 1989.
- Wright Winthrop, *British Owned Railways in Argentina: Their effect on Economic Nationalism, 1854-1948*, Austin Texas, University of Texas, 1974.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.



inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores