

revista digital

33

may-ago 2018

índice



PRESENTACION

ESTACIONES

La inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en Puebla

Emma Yanes Rizo

TIERRA FERROVIARIA

Subdirección de Museología y Museografía: experiencia de 10 años

Martha Patricia Albores Morales

El Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria es el más importante en México de los acervos históricos

CRUCE DE CAMINOS

Larga y fructífera vida al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario

Salvador Zarco

El ferrocarril Durango-Mazatlán, túnel no 6

Michael Torrington

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a José Isabel Aguilar Martínez, ex presidente de Ferrocarriles Mexicanos

SILBATOS Y PALABRAS

El presidente Miguel de la Madrid inauguró el primer ferrocarril de México

Crónica

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

MIRADA FERROVIARIA, Año 11, No. 33, mayo – agosto 2018, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203,

ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unida Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, fecha de última modificación 28 de abril de 20

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Presentación

Hace treinta años se materializó este proyecto, que hoy tenemos la satisfacción y el orgullo de encabezar. En el CNPPCF sabemos que conmemorar no significa única y exclusivamente celebrar. Significa, sobre todo, hacer memoria, recuperar lo transitado; a la vez de entender y diagnosticar el presente, para lanzarnos con más fuerza hacia el futuro. Por ello, estamos convencidos de que en este aniversario tenemos la oportunidad de reflexionar sobre quiénes somos, qué hacemos y hacia dónde vamos. Es el momento para reconocer el valor más profundo de nuestra institución, que más allá de los desafíos y obstáculos que enfrenta, jamás se resigna a cambiar la esencia de su misión, abogando siempre por la inclusión y el respeto a la diversidad; así como por la protección, conservación, estudio y difusión del patrimonio cultural ferroviario.

En la sección Estaciones, la investigadora Emma Yanes nos comparte el artículo La inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla, en el que hace un recorrido histórico sobre los momentos más importantes de la estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla, es decir, nos habla de su construcción, de cómo pasó a ser propiedad de la nación y del momento en que se asignó para Museo, luego de una etapa de abandono, destacando las principales circunstancias que llevaron a ello.

En la sección Tierra Ferroviaria, el CNPPCF, a través de dos de sus subdirecciones, hace una retrospectiva de los treinta años de vida del Museo. Podrán conocer cuáles son los retos que han enfrentado la Subdirección de Museología y Museografía y la Subdirección de Investigación/Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. En el primer caso, Patricia Albores nos comenta cómo se desarrollan y diseñan los guiones museológicos y museográficos de las exposiciones, y cuál ha sido su experiencia cada vez que trabaja con especialistas e investigadores, al momento de conceptualizarlos; de qué manera se vincula el Museo con otras instituciones, a través de las exposiciones itinerantes, y cómo se han tendido puentes con otros museos ferroviarios, ayuntamientos e instituciones académicas. En el segundo caso, se presenta una semblanza del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), en la cual se esboza la historia, actualidad y retos del CEDIF en su vocación de rescatar, conservar, estudiar y difundir el legado ferroviario para presentes y futuras generaciones.

En Cruce de Caminos, Salvador Zarco, director del Museo de los Ferrocarrileros en la Ciudad de México, nos ofrece el texto Larga y fructífera vida al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, en el que nos presenta un esbozo de las actividades culturales que se realizan en ese recinto, sin dejar de reconocer la importancia que tiene el CNPPCF y de agradecer el apoyo que ha recibido por parte del personal que labora en esta última institución. En la misma sección, el investigador Michael Torrington nos presenta el relato El ferrocarril Durango-Mazatlán, túnel no 6, en el que nos describe cómo se interesó por este tema, así como cuál ha sido su experiencia al recorrer por más de diez años el túnel número 6.

Silbato y palabras es la sección en la cual nos permitimos presentarles la crónica El presidente Miguel de la Madrid inauguró el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, en la que se muestra el escenario donde quedó establecido el Museo, la vieja estación ferroviaria inaugurada en 1869 por el presidente Benito Juárez, totalmente restaurada, lugar donde se alberga la historia de los ferrocarriles en México.

En Vida Ferroviaria, Alfredo Nieves Medina, jefe de Departamento de Planoteca, nos comparte la entrevista que realizó a José Isabel Aguilar Martínez, ex trabajador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el 18 de junio de 2009.

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. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricas, 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 Históricas del CNPPCF/MNFM.

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Estaciones

La inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla

Emma Yanes Rizo

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

Resumen

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

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

Summary

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

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

Introducción

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



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

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

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

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

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

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

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

La rehabilitación del Mexicano continuó hasta los años cincuenta.



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

La estatua de Teodoro Larrey

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

La memoria obrera

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El cierre de la estación y su abandono

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



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

Los patios del Ferrocarril Mexicano como parque público

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

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

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



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

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



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

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

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

La inauguración del Museo

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



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

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

1. *Revista Ferronales*, julio 1946.

2. *Revista Ferronales*, septiembre 1950.

3. *Revista Ferronales*, septiembre 1950.

4. *Revista Ferronales*, septiembre 1950. *Ferrocarril Mexicano informe de la Gerencia*, pp. 22-24.

5. *El Sol de Puebla*, martes 29 de agosto de 1950, primera plana, p. 5, y *La Opinión*, primera plana, p. 6.

6. Para más información sobre la locomotora 40 ver la *Revista Ferronales*, agosto 1931. Sobre las máquinas 295 y 290, construidas en Acámbaro, consultar Emma Yanes Rizo, *Vida y muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro*, México, Conaculta, 1991, Colección Regiones.

7. Enrique Cordero y Torres, *Plano conmemorativo del crecimiento urbano de la ciudad de Puebla, 1950*. Mapoteca Juan A. Vivo, BUAP, p. 348.

8. Enrique Cordero y Torres, *ibidem*.

9. *Revista Ferronales*, febrero/marzo 1973.

10. Entrevistas realizadas por José Antonio Ruiz Jarquín a jubilados del Ferrocarril Mexicano, 1992, inéditas.

11. *Revista Ferronales*, enero-febrero, 1989-90.

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Tierra Ferroviaria

Subdirección de Museología y Museografía: experiencia acumulada durante treinta años

Martha Patricia Albores Morales

Subdirectora de Museología y Museografía en el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario de la Secretaría de Cultura. Correo electrónico: palbores@cultura.gob.mx

El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos suma ya treinta años de existencia. Durante este tiempo, la Subdirección de Museología y Museografía ha trabajado de manera intensa para mejorar la calidad del contenido y la presentación de sus exposiciones. El Museo abrió sus puertas auspiciado por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. En un principio su misión y objetivos no eran muy claros, y su programa se limitaba a acopiar y exhibir su equipo rodante. Su plantilla laboral se avocaba principalmente a tareas administrativas y de vigilancia, aunque también realizaba algunas exposiciones dentro de vagones y en la antigua estación del Ferrocarril Mexicano. No se contaba aún con un equipo de trabajo definido y especializado en la realización de exposiciones, por lo que todos los trabajadores se involucraban en el proceso, sin contar con un guion y un orden. Tampoco se registraban las labores que se hacían, por lo que no se cuenta con un registro del período anterior a 1994. Sin embargo, para 1997 la Subdirección contó ya con diez elementos, distribuidos en una Jefatura de Museología, una de Curaduría, otra de Museografía y una más de Servicios Generales, además de seis coordinadores de proyectos culturales.

Desde entonces y hasta la fecha se desarrollan y diseñan los guiones museológicos y museográficos de las exposiciones, cuyo fin es difundir, entre otros temas, los avances en el rescate, la investigación y la conservación del patrimonio ferroviario nacional. El abordaje de los temas se hace a partir de muy diversos puntos de vista: científicos, tecnológicos, humanistas y de acercamiento estético y cognoscitivo mediante las artes.

Durante estos años se ha realizado un gran esfuerzo, porque son muy pocos los elementos que desarrollan tanto el guion museológico como el museográfico, además del mantenimiento de la infraestructura del Museo. La responsabilidad, tanto de la conceptualización como del desarrollo de la curaduría y la investigación de las exposiciones para los guiones museológicos, recae sobre una sola persona; mientras que los elementos que realizan el montaje de la museografía son los mismos que llevan a cabo las tareas correspondientes a servicios generales de mantenimiento de la infraestructura e instalaciones del Museo, además de que son quienes brindan apoyo en la logística de todas las actividades que realiza la institución, tales como conferencias, charlas, ciclos de cine y encuentros académicos, entre otros. Sin embargo, no estamos solos. Tenemos el apoyo del personal de otras Subdirecciones del Museo, con quienes conformamos el gran equipo que da sustento al Museo. Entre estas Subdirecciones está la de Investigación, con su Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), cuyo personal nos brinda asesorías y nos hace sugerencias, a fin de nutrir la investigación de los guiones museológicos. Asimismo, trabajamos de manera muy cercana con la Subdirección de Conservación y Restauración, cuyos responsables establecen los lineamientos y estándares para la conservación y el manejo de las colecciones, durante los traslados y montajes. Por su parte, la Subdirección Administrativa del Museo se esfuerza en redactar los contratos y hacer los trámites necesarios para las adquisiciones con proveedores, de modo que se puedan tener los materiales e insumos en tiempo y forma. A su vez, la Subdirección de Servicios Educativos y Extensión realiza la difusión de las exposiciones y lleva a cabo, con nosotros, un trabajo conjunto para la conceptualización y desarrollo de los espacios lúdicos, así como de las actividades paralelas que se integran a las exposiciones.

A partir de que se tiene registro, es decir, desde 1994 y a la fecha, se han generado 110 exposiciones temporales. El proceso de cada una nos ha permitido crecer, no sólo como profesionistas, sino como personas. El aprendizaje y la colaboración entre todos los que conformamos el Museo ha sido constante. Cabe destacar que la mayor parte de los integrantes del equipo de montaje, con muy pocas excepciones, pertenecía al personal de vía o de seguridad de Ferrocarriles Nacionales de México, pero son personas que se han esforzado en aprender el nuevo oficio que para ellos representa la museografía. Se trata de elementos muy creativos y comprometidos con la causa, además de que siempre están dispuestos a aprender las técnicas de esta materia tan cambiante. De 1988 a 1994 se presentaron varias exposiciones, entre ellas se recuerda una que se presentó en el coche de pasajeros FdeM 401, cuyo tema versó sobre la obra del fotógrafo Juan Rulfo. La museografía estuvo a cargo de Agustín Vergara, asesor en diseño de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales de México, y de la cual subsisten los libreritos de madera que se utilizan aún en algunas oficinas del Museo.

La primera exposición que contó con una investigación expofeso para el guion museológico, elaborado por Guillermo Campos y José Antonio Ruiz Jarquín, se llevó a cabo cuando la dirección del museo la ocupaba Lorena Zedillo. Se tituló 12 horas y versó sobre el reloj ferroviario como elemento de identidad e instrumento de trabajo. El concepto de la museografía era sencillo, con bases y capelos distribuidos en el centro de la sala principal de la estación.

En 1997, ya bajo la dirección de Teresa Márquez y con la estructura de la Subdirección definida, se llevó a cabo la primera magna exposición, que se tituló Interiores: una estación en tránsito 1935-1950. Fue una muestra que ocupó todas las salas de la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, en un área aproximada de 400 m². A este primer proyecto importante se integró un programa de actividades paralelas, que incluyó un ciclo de cine, conferencias y charlas, que acompañaron la exposición durante su temporalidad y fueron parte de una estrategia de difusión. Luego, en 1998, se montó la exposición El vapor en México, una larga historia, pero después de ella experimentamos un período en el que no se montaron exposiciones que ocuparan toda la estación, debido a que el sismo de junio de 1999 provocó severos daños en la estructura del inmueble en su parte central. En este año se reorganizó la estructura de la Subdirección, debido a que parte de su personal decidió acogerse al programa de retiro voluntario que ofreció la empresa FNM, la cual se encontraba en proceso de liquidación.



Así pues, con el equipo de la Subdirección recién reestructurado, en septiembre de ese mismo año, y mientras se iniciaban los trabajos de reparación de los daños sufridos en la estación, en el extremo norte del inmueble se presentó la exposición Ferrocarril, arte y sociedad. Obras del Taller de Gráfica Popular. El guion museológico corrió a cargo de Carlos García y María Antonieta Linares, y la museografía fue diseñada por la museógrafa externa Idalia Mendoza. Cabe destacar que fue la primera vez que al guion museográfico se integró un espacio lúdico, que incluyó dos interactivos: un memorama con las obras del Taller de la Gráfica Popular y un módulo que simulaba el proceso de grabado de las obras. En ese mismo período de reparación, que duró más de un año, se presentó la exposición Corazón de mi corazón, obra fotográfica de Lourdes Almeida, quien quedó gratamente sorprendida por el manejo de la gama de colores utilizados en la museografía. En su opinión eran muy atrevidos, pero combinaban perfecto con su obra. Además, durante el proceso de montaje nos dio valiosos consejos para la colocación de las cédulas de pie de obra.



Después de ese período se desarrollaron exposiciones como: El ferrocarril en la obra de Casimiro Castro, en colaboración con el Museo Soumaya. En el guion museográfico se incluyó un espacio lúdico, que con mucha creatividad y entusiasmo creó parte del equipo de montaje, con el señor José Isabel Aguilar Chabelo al frente: idearon un mecanismo con base en pedales y cadenas de bicicleta, que logró simular un viaje en tren, mientras que con las imágenes de la obra expuesta, impresas en una lona, recrearon el paisaje en movimiento.

Para el festejo del 15 aniversario del Museo se presentaron dos exposiciones: Donar para compartir, en la que se mostraron algunas de las piezas más valiosas de nuestras colecciones, a manera de agradecimiento a todos los que nos han favorecido con su generosidad y confianza; y Mirar en grande, crear en pequeño, que tuvo gran éxito porque se trabajó con coleccionistas ferrocarrileros y con particulares, quienes con mucho entusiasmo prestaron piezas a escala y maquetas completas. También hubo quienes aportaron su tiempo para controlar el funcionamiento, así como para dar mantenimiento a las maquetas durante todos los fines de semana de la temporalidad.



Con el proyecto de arte contemporáneo para sitio específico Cambio de Vía, promovido y liderado por Graciela Schmilchuk, cuyo objetivo es crear nuevas visiones en torno a la memoria ferrocarrilera, además de promover la formación y acercamiento de nuevos públicos, hemos tenido la fortuna de trabajar con artistas extraordinarios que han dejado huella en nuestras vidas, como es el caso de Urs Jaeggi, quien con su arte y desarrollo de Mirada viajera nos enseñó a apreciar nuestras colecciones desde otra perspectiva. Con su clásico “todo es posible” nos permitió colaborar y emitir opiniones sobre su obra. Otra artista destacada en este proyecto fue Helen Escobedo, cuya alegría y buen humor siempre fueron contagiosos y nos permitieron participar en el proceso creativo de El hoy del ayer. Ella recorrió todos los acervos del museo con gran entusiasmo e incluso con picardía, y aprendimos a reconocer que cuando volteaba a vernos con su sonrisa traviesa era porque nos compartiría sus originales ideas. Cómo olvidar cuando vio la colección de escupideras y se le ocurrió hacer con ella una instalación que incluyera en el menú, la “sopa de ostión”. De ella aprendimos, o fortalecimos, nuestro gozo por el trabajo. Estaba acostumbrada a hacer pausas para compartir un momento con todos los trabajadores. Aprendimos también a tomar las cosas con calma y a aprovechar las sorpresas en la aplicación de los materiales, como nos sucedió con los espejos laminados, que al estar en el exterior y expuestos al sol se torcieron y crearon imágenes espectaculares. Otro personaje tan inolvidable como entrañable es el maestro Alberto Gutiérrez Chong, quien siempre estaba pendiente de los pequeños detalles de su obra Cruce de caminos. Él nos enseñó a no descuidar jamás todos los elementos de un concepto. Por su parte, hemos visto crecer artísticamente a Omar Árcaga, desde las horas en las que trazaba bocetos entre las locomotoras, mientras concebía la presentación de su trabajo de investigación para su tesis profesional en Bitácoras y percepciones en el camino, hasta sus exposiciones recientes en galerías importantes de México y del extranjero. No podemos dejar de memorar a nuestra querida

Silvia H. González, quien con su picardía y entusiasmo por la vida, a sus noventa años, nos ha contagiado su amor por los trenes, que ella plasmó en su magnífica exposición La rielera, de la cual, el año pasado, con inmedible generosidad, donó catorce óleos sobre tela y diez obras gráficas que enriquecieron la colección artística del Museo.

También se ha tenido la fortuna de trabajar con especialistas e investigadores para conceptualizar y desarrollar guiones, con quienes además hemos entablado vínculos que rebasan los linderos del trabajo y se han forjado en sólidas amistades. Todos ellos siempre están dispuestos a brindarnos su apoyo y a compartir con nosotros su conocimiento. Entre ellos están: Francisco Montellano y Ricardo Pérez Montfort, quienes fueron fundamentales en la conceptualización y desarrollo de la exposición Cine y ferrocarril en la Revolución mexicana, y nos impresionaron con su nivel de conocimiento profundo y a detalle del tema. Otro es Juan Cristián Gutiérrez Maupomé, siempre ordenado, quien participó en varios proyectos siendo el De minas y otras industrias, hecho en colaboración con José Antonio Ruiz Jarquín, un guion extraordinariamente bien articulado, que incluyó documentos, imágenes y sobre todo una colección impresionante y diversa de las diferentes industrias en las que el ferrocarril resultó fundamental para su desarrollo. Pedro Salmerón y Gabriela Pulido son también inolvidables, por la claridad en sus conceptos durante el proceso de integración del guion de la exposición Revolución sobre rieles, la cual fluyó de un modo ágil y ameno. Están también los investigadores más prestigiosos en el tema del ferrocarril, como son Sergio Ortiz Hernández, padre sin duda de la investigación ferroviaria, Guillermo Guajardo, Arturo Grunstein Dickter y Luz Carregha Lamadrid, quienes en coordinación con José Antonio Ruiz Jarquín han realizado un espléndido trabajo de colaboración, para adaptar las investigaciones de los libros Cien años de trabajo y tecnología en los ferrocarriles mexicanos y Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México, en los guiones museológicos y museográficos de las exposiciones que tuvieron los mismos títulos que los libros, de los que son autores. En el caso de Arturo Grunstein la exposición se llamó Ruta a la modernidad en la que contamos, además, con el apoyo incondicional de Luz Carregha.

Asimismo, nos han acompañado artistas de la fotografía, como Rodrigo Moya, Julio Mayo+ y Fernando Cordero, a quienes conocimos a partir del trabajo que realizamos juntos, y disfrutamos de sus largas conversaciones llenas de anécdotas y pasajes de sus vidas, que son parte de la historia de nuestro país.

Con Jorge Vértiz, Gabriel Figueroa y un grupo de fotógrafos poblanos encabezados por Flor de María Rico se organizó una caminata por las vías férreas de las Cumbres de Maltrata, de la antigua línea del Ferrocarril Mexicano. Se trató de una experiencia gratísima que quedó plasmada en la exposición Las Cumbres de Maltrata, paisaje ferroviario. Asimismo, los curadores Jorge Reynoso, Carla Rippey y José Manuel Springer nos compartieron un poco de su extraordinario conocimiento del arte contemporáneo en México, a lo largo del proceso de las exposiciones del proyecto Cambio de Vía, Bitácoras y percepciones en el camino y Trayectos, respectivamente.

El programa de exposiciones itinerantes tiene como objetivo principal promover en la Red de Museos, instituciones culturales y educativas interesadas en el tema, la reflexión, divulgación, valoración y difusión del patrimonio ferroviario de México. El trabajo no ha sido fácil y es claro que al principio no teníamos del todo claro el objetivo. En un principio, las exposiciones se plantearon a partir de proyectos específicos, como el que surgió en 1994, cuando se realizó la investigación y museografía de la primera exposición itinerante El último tren de vía angosta, Oriental Teziutlán, la cual se conformó gracias a la generosidad de la población, dado que se planteó llevar a cabo una investigación y acopio de imágenes en las localidades que tocó la línea de este ferrocarril, que había desaparecido un año antes.



La segunda exposición itinerante fue la de Los días del vapor, basada en la investigación realizada por Emma Yanes, en 1994, para el libro homónimo, que tuvo como fin acompañar las presentaciones del mismo por la Ciudad de México, Tacámbaro, Guanajuato; Puebla y Querétaro. Asimismo, en 1996, en el período en que la dirección del museo recaía en nuestro entrañable Sergio Ortiz Hernández, se realizó la exposición itinerante De las estaciones, misma que acompañó la presentación del libro del mismo nombre en Ciudad de México; en Monterrey, Nuevo León; en Puebla y en San Luis Potosí. Posteriormente, gran parte de las exposiciones temporales, en específico las fotográficas, presentadas en el coche conocido como Express de la fotografía, se fueron convirtiendo en exposiciones itinerantes.



En un principio se presentaron en museos ferrocarrileros, casas de cultura e instituciones educativas, en la región centro y sur del país. El tamaño de los marcos, así como la cantidad de imágenes, que van de 25 a 30 por exposición, facilita su traslado y manejo. Sin embargo, después comenzó a complicarse el préstamo de las mismas debido a que la producción museográfica y montaje se hacía reciclando los marcos y "María Luisas". En 2008, durante el Primer Encuentro de Museos Ferrocarrileros de México, se propuso conformar la Red de Museos Ferrocarrileros de México, mediante la cual se busca establecer mecanismos de colaboración, asesoría y capacitación entre dichas instancias, para impulsar y fortalecer el trabajo que realizan los museos ferrocarrileros del país en el rescate, estudio, conservación y difusión del patrimonio ferroviario mexicano. En la actualidad la red cuenta con 35 museos. Como consecuencia de esta acción, la demanda por el préstamo de exposiciones creció de modo exponencial, por lo que se decidió que cada exposición temporal que se generara en el Express de la Fotografía, y tuviera la posibilidad de itinerar, contara con museografía propia. También se creó un catálogo de exposiciones itinerantes que facilita la consulta de las exposiciones disponibles, el cual, al mismo tiempo, establece el

manual de préstamo. El catálogo que está disponible en la página del Museo se realizó en 2015, con 31 exposiciones en su haber, razón por la cual estamos en proceso de actualizarlo con las que se han generado hasta la fecha. Con este proyecto se ha logrado tener presencia a nivel nacional, con 179 presentaciones en 46 municipios de 21 estados.



Dentro de los programas de la Subdirección está brindar orientación a los museos ferrocarrileros, a los ayuntamientos y a las instituciones culturales que lo soliciten, todo con el objetivo de mejorar las condiciones físicas de los inmuebles, así como para preparar los discursos y proyectos museológicos y museográficos que incentiven un mejor acercamiento al patrimonio ferroviario. En este sentido, destacan las siguientes acciones: en 1998 se participó en el rescate de lo que fueran los talleres de reparación de motores de vía en Torreón, Coahuila, en donde se estableció el Museo del Ferrocarril de esa localidad. En 2013, a petición del Ayuntamiento de esa capital, se realizó un proyecto de revitalización del espacio: se brindó asesoría en la conservación y restauración del equipo rodante, diverso e interesante, que va desde una locomotora de vapor o un vagón adaptado como hospital, hasta un coche campamento, así como para los inmuebles que cuando estaban en servicio albergaban el taller de carpintería y pintura, así como el edificio que en su momento se destinó al taller de herrería y fundición. Para la reinauguración se propuso la presentación de la exposición Revolución sobre rieles, que cuenta con una maqueta creada ex profeso, que escenifica la Batalla de Torreón, por lo que no pudo tener mejor espacio para recibirla, y desde entonces forma parte importante de la colección de ese recinto. Cabe mencionar que el Museo del Ferrocarril de Torreón, con sus innumerables actividades, ha sido fundamental para la recuperación de la zona, que en los últimos tiempos ha sido duramente golpeada por la inseguridad.

Además, en 2009 se participó en la apertura del Museo del Ferrocarril Jesús García Corona de San Luis Potosí, con la exposición Los días del vapor, una larga historia. En esa ocasión, el equipo completo de la Subdirección se trasladó a esa localidad para realizar el montaje en un tiempo récord de quince días. La idea fue trabajar en colaboración con el recién formado equipo del recinto, que no contaba con la experiencia. A partir de entonces, ese museo ha recibido varias de las exposiciones temáticas itinerantes más importantes, como son: Cine y ferrocarril en la Revolución mexicana, en 2010; Revolución sobre rieles, en 2011; Cien años de trabajo y tecnología en los Ferrocarriles de México, en 2013; Los braceros vistos por los hermanos Mayo, y Ruta a la modernidad, en 2016. Cabe mencionar que los montajes se realizaron de manera paulatina, básicamente con personal del Museo de San Luis Potosí, y sólo se dio apoyo en la adaptación de los guiones museográficos y con la presencia de un comisario de la Subdirección de Conservación y Restauración, y dos o tres elementos más de esta Subdirección, sin que esto demeritara la calidad de cada presentación.



También se ha tenido la oportunidad de trabajar en la conceptualización y desarrollo de nuevos espacios, como el Museo Vivencial Ferrocarril 279, instalado en lo que fueran los talleres de reparación menor, en Cuautla, Morelos. Este proyecto fue muy enriquecedor, en vista de que se superaron las expectativas porque se logró sensibilizar a los involucrados sobre la importancia que tienen los conjuntos ferroviarios como parte del patrimonio industrial de nuestro país. En esa ocasión se trabajó en colaboración con el Centro Regional INAH Morelos y con los jóvenes funcionarios del ayuntamiento de Cuautla. La asesoría en la conservación del patrimonio edificado consistió básicamente en la revisión de los materiales y sistemas constructivos. Se cuidó que el proyecto de reutilización no sufriera alteraciones y se respetara la autenticidad e identidad del sitio. También se asesoró, supervisó y apoyó en la restauración del equipo rodante histórico, y de la maquinaria histórica con que cuenta el sitio, así como en los trabajos de inspección mecánica, de seguridad y en los aspectos operativos de la locomotora de vapor 279, trabajo realizado por un equipo especializado proveniente de Estados Unidos, que fue contratado por el Ayuntamiento.

Si bien, cada una de las salidas ha representado una labor de enseñanza para los integrantes del equipo de la Subdirección, también es verdad que siempre se ha aprendido algo nuevo con las personas con quienes se ha trabajado, y este aprendizaje va desde una nueva técnica de montaje o la utilización de una mejor herramienta, hasta el empleo de materiales nuevos, entre otros aspectos, lo cual ha implicado superar muchos retos. Por lo general, esas salidas atañen la elaboración de proyectos que se realizan en jornadas muy largas e intensas de trabajo, y a veces han implicado lidiar con algunas travesuras de la naturaleza, como cuando estábamos en el proceso final de montaje, una noche antes de la inauguración de la exposición Cine y ferrocarril en la Revolución mexicana, en la Biblioteca Vasconcelos, y cayó una torrencial lluvia que inundó el espacio a las 8:30 de la noche. Pese a ello, el equipo completo del museo se aplicó y se dedicó a superar el contratiempo; se logró terminar el montaje casi unos minutos antes de que fuera inaugurada la exposición. Otras ocasiones han ocurrido algunos percances durante las exposiciones temporales en nuestra sede, como el año pasado, que ya se tenía preparada la museografía gruesa para recibir el proyecto Tren: en la tierra como en el cuerpo. Intervención de danza de Rocío Becerril con obra de Rodrigo Flores, y sucedió el sismo del 19 de septiembre que imposibilitó usar el edificio principal del Museo, por los daños que sufrió, pero se contó con la comprensión y generosidad de los artistas, que estuvieron de acuerdo en replantear la estrategia y adaptar, a marchas forzadas, la recepción de la obra en los vagones, y lo mismo sucedió con la exposición Sin fronteras de Urs Jaeggi.



La experiencia durante estos treinta años de trabajo refrenda el sentido de la frase que circula en el medio y que reza: “no hay exposición pequeña”, pues todas implican el mismo proceso. Así las cosas, tenemos la inmensa satisfacción de que hoy día las personas e instituciones reconocen el profesionalismo y calidad con los que se presentan las exposiciones dentro y fuera del Museo, y el honor de escuchar las palabras de beneplácito y aliento que nos han dedicado artistas, investigadores, curadores y autoridades al término de cada uno de los proyectos, lo cual nos motiva a seguir trabajando en favor de la difusión del patrimonio y cultura ferrocarrilera.

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Tierra Ferroviaria

El Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias: el repositorio más importante en México de los acervos históricos de ferrocarriles

“Qué animal, qué hombre, qué piedra, qué árbol, qué río no ha escuchado alguna vez el silbato de una locomotora; el silbato cargado de mar, de tierra, de tiempo y la locomotora cargada de carros y los carros cargados de frutas, de sal, de especias, de hombres, y los hombres cargados de años, de recuerdos, de sueños de otros hombres. Escuchad. Escuchad al tren. Escuchad el silbato del tren”.¹⁴

Resumen

En 1997 se crea el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), con el objeto de contar con un espacio adecuado para resguardar el patrimonio documental de los Ferrocarriles Mexicanos, así como para fomentar y facilitar su consulta e investigación. Actualmente, constituye el repositorio más importante de la historia del ferrocarril en México, teniendo bajo su resguardo poco más de cuatro kilómetros de documentos históricos; 200 000 planos arquitectónicos de las estaciones ferroviarias; 86 000 imágenes blanco y negro y color; 27 000 negativos; 2 700 diapositivas, 122 videos en formato VHS; 18 películas y 40 000 volúmenes de impresos de publicaciones especializadas, que produjeron las empresas privadas ferroviarias, y sobre todo la propia FNM, durante el siglo XIX y casi todo el siglo XX. En el contexto de la conmemoración del 30 aniversario del MNFM, presentamos la siguiente semblanza, la cual esboza la historia, actualidad y retos del CEDIF en su vocación de rescatar, conservar, estudiar y difundir el legado ferroviario para presentes y futuras generaciones.

Palabras clave: patrimonio industrial, ferrocarriles, archivo histórico, CEDIF, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, México.

El Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) es el repositorio de la información y documentación en materia de transporte ferroviario más importante del país, y el único con estas características en América Latina. En él se conservan, protegen y difunden los documentos de archivo, gráficos e impresos que dan cuenta de la historia de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y de su patrimonio.

Los primeros fondos documentales relacionados con los ferrocarriles mexicanos llegaron al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en 1988, cuando éste pertenecía a la empresa FNM. Desde esa fecha, la Dirección del Museo promovió su rescate, conservación, preservación y difusión; de tal manera que, en 1995, FNM puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Cultural y Artístico, PRONARE, por sus siglas.



En julio de 1997 se inauguró el CEDIF, lugar en el que se concentraron los acervos documentales generados por los ferrocarriles. Por ese tiempo, y una vez que se evaluaron los volúmenes y la naturaleza de los documentos, la Dirección del Museo decidió crear las áreas de Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca.

Una vez inauguradas las obras del CEDIF, se trasladaron a éste los documentos de archivo, planos, mapas, libros y al final se incorporaron las fotos. En ese entonces comenzamos a realizar tareas de recepción, descripción de los bienes documentales con datos básicos, organización y acomodo de los mismos, con el fin de conocer y reconocerlos, pero sobre todo, para ponerlos de manera inmediata a disposición y consulta de los interesados. No podemos dejar de mencionar que al efectuar esas tareas nos acompañó el factor sorpresa y cómo no va a ser de esa manera, si en esa gran masa documental encontramos verdaderas joyas que terminaban por despertar emociones y nos obligaron a buscar otras fuentes para contextualizar cada hallazgo. Hoy día, los trabajos de limpieza, organización, registro y catalogación se han ido especializando y responden a los requerimientos que establece la normativa correspondiente, así, cada año ponemos a disposición de nuestros usuarios un aproximado de cinco mil nuevos documentos descritos y registrados.

El tiempo nos ha demostrado que el acervo documental de los Nacionales de México es una fuente inagotable de conocimiento. Es fuente primaria y vigente, que no sólo puede ser utilizada por los investigadores o académicos, reconocidos o no, que pertenecen a muy distintas disciplinas, sino también por los trabajadores del gremio que se capacitan para ascender a maquinistas de patio y camino, o aquellos que modifican o construyen las vías, o los empleados de las empresas concesionarias que realizan tareas de rehabilitación o argumentan, con los documentos que aquí se resguardan, cuál es el impacto ambiental que tienen los ferrocarriles en algunas zonas específicas del país. Aún más, la documentación ha permitido más de 150 intervenciones a estaciones, puentes, túneles, bodegas y demás obras de infraestructura, como es el caso de las estaciones de San Luis Potosí, Querétaro, Aguascalientes, Chihuahua, Veracruz, Oaxaca, entre otras; el Puente de Matamoros, en Tamaulipas; el puente Tamós, de la línea Tampico-Magosal; las obras de dragado en Tampico y las de modificación o rectificación de líneas, como es el caso del Ferrocarril Suburbano de la Ciudad de México, sólo por mencionar algunas.



Podemos decir que, a la fecha, tenemos un registro de cerca de seis mil atenciones especializadas a investigadores, nacionales y extranjeros, trabajadores del gremio y de diversas instituciones gubernamentales municipales, estatales y federales. Todas esas respuestas a los usuarios han derivado en múltiples publicaciones. Por ejemplo, se cuenta con un aproximado de 100 tesis de licenciatura, maestría y doctorado; más de 200 artículos relacionados con el tema, así como alrededor de 45 libros especializados, cuyo sustento documental son las fuentes primarias que se resguardan en el CEDIF.

Por otra parte, sería complicado enumerar la cantidad de personas que nos han visitado, pero de ellas destaca un número importante de familias ferrocarrileras, que se han acercado a consultar la nómina o incluso la *Revista Ferronales*, con el fin de encontrar algún dato que les permita saber sobre sus hermanos, padres o amigos ferrocarrileros, o simplemente saber cómo se viajaba en tren. En otras palabras, es difícil saber hasta dónde la documentación del CEDIF ha despertado curiosidad por el tema de los ferrocarriles en México, sobre su trazo, su funcionamiento, su manejo, sus implicaciones en la vida nacional o desarrollo. Lo que sí es posible saber, es que el número de referencias a este centro de documentación ha ido en aumento.



Ahora bien, el conocimiento y reconocimiento de este vasto acervo nos ha orillado a buscar capacitación en materia de archivos, y al mismo tiempo mecanismos que garanticen su protección y permanencia. Así, desde 1996 elaboramos las primeras fichas de registro, siguiendo como metodología la Norma ISAD-G; y en 2003 nos acercamos al Archivo General de la Nación, con el propósito de saber cuáles eran los requisitos para ingresar al Registro Nacional de Archivos. Desde esta última fecha, logramos que se nos reconociera como el Archivo Histórico de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Al paso de los años, y con base en los principios que establece la Ley Federal de Archivos, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como las normas internacionales que están disponibles y que hacen referencia a la organización, clasificación y catalogación de los bienes documentales, el CNPPCF promovió ante el Archivo General de la Nación el Registro Nacional de Archivo para el CEDIF ¹² y el 19 de noviembre de 2013 recibió la cédula MX21114CDIF, con la cual se reconoce el trabajo que se realiza en este centro, al tiempo que se nos compromete a continuar trabajando en la protección, difusión y consulta del patrimonio documental ferroviario.



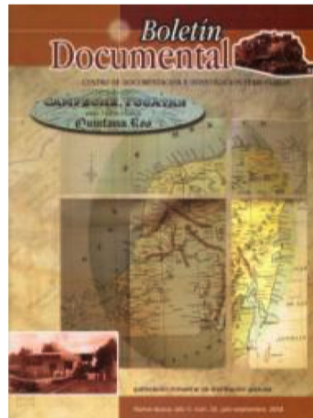
En ese mismo sentido, el CNPPCF promovió ante el Programa Memoria del Mundo México que el CEDIF se incluyera en la lista de patrimonio mexicano y el 21 de febrero de 2016 recibimos el registro que otorga el Comité Mexicano Memoria del Mundo de México-UNESCO, con el cual quedaron protegidos los acervos históricos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias que cubren el periodo que va de 1825 a 1958, “Por el valor excepcional y el interés que esta colección representa para el patrimonio documental de la humanidad”



Por otra parte, rescatar el patrimonio intangible y ponerlo a disposición de nuestros usuarios se ha convertido, desde hace ya varios años, en una prioridad. Así, de manera permanente y sistemática realizamos el levantamiento de entrevistas a extrabajadores ferroviarios de la época del vapor y a quienes vivieron la transformación de las formas de trabajo ferroviario. Para nosotros es fundamental conocer e interpretar la visión y la versión de la comunidad ferroviaria, en los diversos aspectos de su participación. El proyecto nació porque creímos que era importante renovar los conceptos esenciales y la forma de ver y analizar la realidad, así como nuestra forma de investigar y nos dimos a la tarea de acopiar información. Con la creación del Archivo de la palabra Jesús García Corona hemos promovido el recate de la memoria colectiva, por medio de la realización de investigaciones de historia oral, tanto en su preparación, recopilación y clasificación, como en la difusión de testimonios de los diversos aspectos de la industria ferroviaria de nuestro país. En dicho archivo resguardamos testimonios de trabajadores ferroviarios, jubilados y en activo, así como las entrevistas con los migrantes centroamericanos, quienes actualmente hacen uso de este medio de transporte para poder llegar a Estados Unidos.



En paralelo a estas actividades, y preocupados por conservar este vasto patrimonio documental, nos dimos a la tarea de poner en marcha un programa de difusión y fomento a la investigación ferroviaria. En otoño de 1999 apareció el número 1 del órgano informativo al que denominamos Boletín documental. La primera etapa estuvo integrada por diez números y cada uno tenía como contenido cuatro artículos cortos, versátiles y de temas diversos, escritos por cada uno de los responsables de las áreas del CEDIF, a partir de algún material que llamara nuestra atención o que fuera de interés, sin que se estableciera ninguna relación temática entre ellos. Gracias a esta publicación nos conocieron investigadores de otros estados e incluso del extranjero, los cuales se han ido sumando al proyecto y se han convertido en amigos entrañables. Llegaron del Instituto José María Luis Mora y de los Colegios de México, San Luis y Michoacán. También de la Universidad Autónoma Metropolitana, de la Universidad Nacional Autónoma de México, de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, de la Universidad Veracruzana, de la Universidad Autónoma de Sonora; y de institutos como el Nacional de Antropología e Historia, el Mexicano del Transporte y el Politécnico Nacional, entre otros. La suma de esos esfuerzos permitió que naciera la segunda etapa del *Boletín Documental*, que abarcó del número 11 al 21, es decir, hasta el último trimestre de 2004. Era temática y contó con el apoyo de reconocidos investigadores y aficionados del ferrocarril.



Finalmente, la tercera etapa comenzó con un nombre propio que le da personalidad: *Mirada Ferroviaria*. Se publica en línea desde en enero de 2007 y hasta mayo de 2018 registraba un total de 32 números.

En ese mismo sentido, para fortalecer los vínculos con los investigadores y estudiosos del tema ferroviario, así como para seducir a quienes visitan el museo y motivarlos a que se acerquen a los documentos de archivo, gráficos e impresos, trabajamos de manera coordinada con el personal de las demás Subdirecciones que componen esta institución, para ofrecer una oferta académica que incluye el Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, que en octubre de 2017 llegó a su XI edición, así como el Seminario Vías Convergentes, que en este año llevará a cabo su segunda edición. En ambos eventos académicos se abordan temáticas relacionadas con la problemática que tiene el medio ferroviario de transporte y su patrimonio, mediante la exposición de trabajos en los que se plantea la relación del ferrocarril con la cultura, la movilidad, la industria y el crecimiento urbano de las ciudades, además de otros temas que hoy se discuten en la agenda nacional.



Difundir este vasto patrimonio documental no ha sido una tarea fácil y nos hemos obligado a buscar espacios en diversas instituciones académicas, con el fin de convocar a los estudiantes de nivel superior a que conozcan nuestro acervo. De tal manera que hemos participado en distintos niveles, por un lado como ponentes en encuentros, seminarios o talleres, y por otro acudiendo a dictar alguna charla de sensibilización a grupos universitarios. Esto, sin dejar de lado el fomento a la lectura y expresiones artísticas, por medio de la organización de presentaciones de libros y el apoyo a las exposiciones que realiza el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.



A manera de (in)conclusión

Hace 21 años nació el CEDIF, ante la necesidad de contar con un espacio adecuado para resguardar documentos históricos, planos, fotografías y publicaciones especializadas, que produjeron las empresas privadas ferroviarias, y sobre todo la propia Ferrocarriles Nacionales de México durante el siglo XIX y casi todo el siglo XX, es decir, sus acervos dan cuenta de más de 170 años de historia, cultura y tecnología vinculadas con el transporte ferroviario. En este sentido, el CEDIF es uno de los resultados más significativos del MNFM en sus 30 años de constante trabajo por la preservación del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Actualmente, con apego a la Ley Federal de Archivos, el CEDIF fomenta el resguardo, difusión y acceso a los bienes documentales, mediante los servicios de consulta organizados en Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca, colaborando así en la conformación de la memoria colectiva de pertenencia nacional, labor que le ha sido reconocida con la obtención del Registro Nacional de Archivos del AGN y Memoria del Mundo de México-UNESCO y su aporte ha sido de gran relevancia para la mejor comprensión de la historia económica, política, social y cultural del México contemporáneo.

En suma, el CEDIF ha asumido el compromiso de velar por la preservación, la protección y la difusión del patrimonio histórico documental de las empresas ferrocarrileras de México, con la perspectiva de asegurar a sus usuarios que este patrimonio nacional permanecerá para crear conocimiento, arte y recreación que fortalecerán la identidad colectiva, por medio de la rehabilitación en las áreas afectadas por el cierre y abandono de la actividad productiva, a través de proyectos que coadyuven a impulsar condiciones favorables al medio ambiente, la movilidad urbana, la recreación y la salud, trayendo consecuencias benéficas en términos de desarrollo social y sustentabilidad a la sociedad.

En esta gran labor, sin lugar a dudas aún existen muchos retos y desafíos por afrontar. De todos ellos, el más importante está relacionado en buena medida con el vertiginoso desarrollo que han tenido en los albores del siglo XXI las tecnologías de la información y comunicación (TICS), en donde las nuevas generaciones han nacido en un mundo en el que estas se entienden como un elemento natural de la vida cotidiana, por lo que difícilmente se interesaran por archivos históricos que no participen en dicha vorágine tecnológica. En este sentido, el CEDIF tiene la responsabilidad de involucrarse en el contexto que la era digital exige, con el objeto de continuar con la labor de preservar y mantener el repositorio que resguarda por muchos años más, y de esa manera seguir dando cuenta de la memoria e identidad moderna de los mexicanos.

12. El Registro Nacional de Archivo (RENAH) es el repositorio que integra la información general de los archivos históricos del país, los servicios que prestan y los fondos, secciones y series que resguardan. Su alcance permite actualizar la descripción de expedientes y documentos bajo la Norma ISAD-G, e inclusive cuenta con capacidad de mostrar documentos digitalizados a través de Internet.

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Cruce de caminos

Larga y fructífera vida al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario

Salvador Zarco

Director del Museo de los Ferrocarrileros, Secretaría de Cultura, Ciudad de México. Correo electrónico: museodelosferrocarrileros@gmail.com

Estas líneas son con motivo del trigésimo aniversario del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF), que comprende al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) y al Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).

El Museo de los Ferrocarrileros se inauguró el 1 de mayo del año 2006. Como en ese momento no contábamos ni siquiera con un clavo de vía para exhibir, la inauguración se llevó a cabo con una exposición prestada del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) y una locomotora, la 601, también facilitada por el mismo museo. Poco a poco hemos ido integrando una colección propia con base en donaciones y compras. Pero la colección del MNFM es inigualable, pues es la herencia histórica de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y no les fue entregada en forma graciosa, sino que fue producto del caminar por talleres, oficinas, patios, estaciones, etcétera, literalmente, rascando abajo de las piedras para seleccionar los objetos que aquellos pioneros del MNFM consideraron tenían los méritos para ser coleccionados, todo ello bajo el llamado PRONARE o Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Cultural e Histórico de los Ferrocarriles Mexicanos. Así conocí a Lucina Rangel, recorriendo la Casa Redonda de la Terminal del Valle de México, donde yo trabajaba.

Nuestro Museo cuenta con tres salas para exposiciones temporales, correspondientes a lo que fueron la sala de espera y las bodegas de los servicios de express y de menos de carro entero. Asimismo, en la reja perimetral del Museo contamos con veintiún paneles estructurales de aluminio para exhibir exposiciones fotográficas, en un formato de 1.50 X 1.20 metros. Y por último, tenemos en el patio del Museo en exposición permanente tres locomotoras: la NdeT-507 del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; la FCI-67 del Ferrocarril Interoceánico y la locomotora Davenport de vapor sin fuego 013 de Petróleos Mexicanos, así como el cabús FCM-717 del Ferrocarril Mexicano.

A lo largo de estos doce años, la colaboración entre el MNFM y el Museo de los Ferrocarrileros se ha dado en varias vertientes:

1. Préstamo de objetos de la colección del MNFM al MF para sus exposiciones temporales en salas.
2. Imágenes facilitadas para las exposiciones fotográficas temporales en rejas, o bien, para ilustrar las cédulas para las exposiciones temporales en salas.
3. Préstamos en comodato de objetos de la colección del MNFM al MF, con la condición de restaurarlos y conservarlos.
4. Información facilitada para la formulación de los guiones de las exposiciones temporales en salas.

Los temas de las exposiciones que hemos montado han sido diversos:

2007	<i>Nonoalco</i> , en la mirada y los pinceles de Federico García.
2008	<i>Unir-Servir</i> , conmemorando los cien años de la constitución de Ferrocarriles Nacionales de México.
	<i>De Nonoalco a Tlatelolco, 1958-1968</i> , la presencia del movimiento ferroviario de 1958 en el movimiento estudiantil de 1968.
2009	<i>A mí mis timbres</i> , la filatelia y los ferrocarriles, homenaje a Francisco Eppens Helguera.
2010	<i>La Villa y sus alrededores</i> .
	<i>Juan Rulfo, Nonoalco</i> .
2011	<i>Cicatrices de un jinete</i> .
2012	<i>Del tinacal a la aduana</i> , el pulque y el ferrocarril.
2015	<i>La catenaria</i> , la electrificación en los ferrocarriles mexicanos.
2016	<i>La tronca</i> , el quehacer del reparador de vía.
2017	<i>La Bestia</i> .
	<i>La Bestia II</i> .
2018	<i>La Bestia III</i> .

2018	<i>El Express.</i>
------	--------------------

En las rejas tuvimos, entre otras, las siguientes exposiciones:

2016	<i>Nacimiento de un Museo.</i>
2017	<i>Y Villa se subió al tren.</i>
	<i>El quehacer ferroviario.</i>
2018	<i>Vaaamonooooos!</i>

Tomemos por caso la exposición *La tronca, el quehacer del reparador de vía*, para la cual el MNFM nos prestó un armón, dos árboles de cambio, una barrica de madera para agua, mientras la fototeca del CEDIF nos facilitó una serie de imágenes que nos permitieron ilustrar el objetivo principal de la muestra: lo complejo del trabajo del reparador de vía, pues no cualquiera es capaz de alinear o nivelar una vía, trazar una curva y calcular su peralte, además de que se requieren muchos años de aprendizaje y experiencia. Lo que buscamos con la exposición fue dignificar el trabajo del reparador de vía y acreditar que aquellos que menosprecian esta rama de trabajo son en verdad unos verdaderos ignorantes.

En 2015 tuvimos en exhibición *La catenaria, La electrificación en los ferrocarriles mexicanos*. Un capítulo estuvo dedicado a la electrificación en las Cumbres de Maltrata del Ferrocarril Mexicano (FCM). La fototeca del CEDIF nos proporcionó unas imágenes de la subestación, ya en desuso, que fue parte de la infraestructura de este importante proyecto, así como de algunas locomotoras eléctricas.

Para nuestra actual exposición, inaugurada el pasado 24 de agosto, titulada *El Express*, de la colección del MNFM nos facilitaron una báscula de abanico, un morral de agente del Express y un mechero y unas barritas de lacre. Además, casi toda la información sobre los servicios que prestaba el Express y su historial nos fue proporcionada por la biblioteca especializada del CEDIF, mediante varios extraordinarios artículos publicados en la *Revista Ferronales*.

En cuanto a las exposiciones fotográficas temporales en las rejas del museo, con la actual de nombre *¡Vamonooooos!*, sobre los trenes de pasajeros, insistimos en la necesidad de restablecer este servicio, que es el preferido en muchos países del mundo. Para ello, la fototeca del CEDIF nos proporcionó una serie de imágenes relativa al tema en forma integral: el conductor, el garroteo, el agente de publicaciones, las vendedoras de antojitos en el andén, el interior de un coche de segunda y de un coche comedor, la tripulación del servicio de *pullman* dando la bienvenida a los usuarios.

Antes exhibimos una serie de imágenes que llamamos *El quehacer ferroviario*, pues cuando una persona común y corriente piensa en un ferrocarrilero, lo primero que imagina es un maquinista de camino con su gorra, con su mano enguantada empujando la palanca del regulador y sentado en la cabina de mando. En esta exposición, a través de esas extraordinarias imágenes, documentamos el quehacer de otros trabajadores ferrocarrileros, cuya actividad es fundamental en la operación de los trenes.

Finalmente, doy las gracias a todos los que nos han apoyado en esta labor cultural: a Tere, Covadonga, Isabel, Alfredo, Patricio, Bruno, Paz, Toño y todos los demás trabajadores que hacen posible el sueño de apoyar otros proyectos, por acompañarlos e impulsarlos hasta que vuelen por sí mismos. Por todo el apoyo que nos han dado y el entusiasmo que han compartido, les damos las gracias y les deseamos muchos éxitos por venir.

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Cruce de caminos

El ferrocarril Durango-Mazatlán, túnel no 6

Michael Torrington

Investigador independiente. Texto revisado y corregido por Liliana Reyes Ibarra. Estilo y texto corregidos y mejorados por Hernán Reyes Ibarra.

La primera vez que me enteré de la posible existencia del túnel 6, correspondiente a la ruta ferrocarrilera Durango-Mazatlán, fue un jueves de 1982, cuando estaba dando clases de inglés en Nafinsa. Habían llegado el periódico Uno Más Uno y su suplemento Tiempo Libre, y mientras esperaba la llegada de mi alumna eché un ojo, observando que en la sección Cartelera se anunciaba la película El túnel seis para el sábado, con dos funciones, y si recuerdo bien, en un lugar situado en el Bosque de Chapultepec.

No sabía si realmente existía ese túnel, pero de todas maneras iba a ver la película. Lleno de un genuino interés acudí al lugar donde se proyectaría el filme para la primera función, pero al llegar me informaron que se había cancelado. Me retiré del lugar pensando si valdría la pena regresar en dos horas y media, porque no percibí mucho entusiasmo para pasar la cinta. Sin embargo, al acercarse la hora de la segunda función había regresado, pagué la entrada y me acomodé en un asiento. Éramos muy poquitas personas, tal vez cinco.

La escena inicial de la película informaba que existía un túnel, pero no se sabía si era el túnel 6. Aunque no entendía mucho español en esos años, me encantó ver la camioneta entrando en el túnel, y en las siguientes semanas logré comprar las cartas del INEGI que mostraban la ubicación de los túneles del Ferrocarril Durango-Mazatlán; ocho túneles en total contando el túnel de Nevería, y el más largo resultó ser el 6. En aquel tiempo no sabía si había acceso a los túneles, ni cuál sería su condición actual.

Debido a otras obligaciones de la vida, mis planes de visitar el túnel quedaron congelados hasta el año 2005, cuando por cortesía del Internet, y en particular por un artículo aparecido en Aventura Pantera, supe que todos los túneles eran transitables.

Una posterior visita al INEGI para consultar las cartas más recientes resultó frustrante: no las tenía. Sin embargo, me informaron que la SAGARPA, en la calle de Benjamín Franklin, poseía la colección completa. Entonces me dirigí a la biblioteca de esta última institución, en donde la bibliotecaria me brindó todo el apoyo, incluyendo un lugar en donde se sacaron fotocopias de las cartas del INEGI. Tal lugar fue la Glorieta de Insurgentes, y las fotocopias costaron 20 pesos. Fue mejor llevar fotocopias de las cartas en vez de las originales, pues eso me permitió doblarlas y marcarlas.

Finalmente, en agosto de 2006, cargando fotocopias de las cartas, cámara, lámpara y un odómetro, que adquirí para medir la longitud de los túneles en vez de una cinta métrica, salí de la Terminal del Norte de México df (aún no era la Ciudad de México en ese entonces) en la tardecita, a las 16:45 para ser preciso, pagando 466 pesos (25% de descuento con mi credencial de maestro).

Como a las tres de la mañana, en medio de la nada, una persona de Migración abordó el autobús pidiendo identificaciones. Yo saqué mi credencial de la escuela en donde estaba trabajando (mi fm2 se quedó en casa). La credencial no contaba como identificación oficial y el agente amablemente me solicitó acompañarle; al bajarnos, el chofer le pidió al agente permiso para seguir su corrida. Yo estaba bastante preocupado, porque abordó todo mi equipaje. Afortunadamente el agente le dijo que no. Después de aceptar mi irresponsabilidad, el agente me permitió abordar el autobús, ¡pero qué susto!

Habiendo llegado a Durango alrededor de las 6:30, tuve que esperar unas horas para la siguiente salida a La Ciudad. De Durango a La Ciudad pague 73 pesos por un viaje de casi tres horas. El lugar más grande entre Durango y La Ciudad es El Salto, y mientras pasábamos por la calle principal yo intentaba averiguar si había hoteles. Localicé el hotel Los Pinos, a unos cinco minutos de la terminal. Era una opción para pasar la noche en caso de no terminar todo lo que me propuse antes de regresar a Durango. Al bajarme en La Ciudad, me di cuenta de que había un hotel pequeño enfrente de la terminal, otro posible lugar para alojarme al terminar la visita a los túneles.

Al entrar al parque, un niño montado en una bicicleta me preguntó qué quería visitar y al recibir mi respuesta me condujo al terraplén donde se encuentra la Cascada de Mexiquillo. Le di una propina y empecé a caminar rumbo a los túneles. Parecía que yo tenía el parque solamente para mí: no había nadie.

Al llegar al primer túnel tomé unas fotografías usando una cámara de rollo, no podía darme el lujo de tomar un sinfín de ellas. Medí el ancho de la excavación con una cinta métrica de 8 metros, y después saqué el odómetro. El piso del túnel era liso y simplemente caminando por la parte central tardé muy poco tiempo en medirlo. La inversión destinada a utilizar este otro método para medir los túneles resultó muy satisfactoria.

Mientras estaba tomando fotografías de la salida, escuché las voces de un adulto y varios niños en el túnel. Pronto salieron y me preguntaron para qué servía la rueda. Les explique que era un odómetro, aparato usado para medir distancias largas, y que lo había empleado para medir la longitud del túnel.

Fuimos hasta el siguiente túnel, que encontramos muy cerca. Repetí las acciones del primer túnel y seguimos caminando al siguiente túnel, el túnel 6 según mis cálculos. Empezando desde Durango, el túnel 1 pasa por Nevería, el 2 está en Santa Rita, el 3 a un kilómetro de Santa Rita, el 4 había sido el primer túnel de hoy y el quinto era el que acabábamos de transitar.

Casi no detecté el túnel 6, porque estaba un poco abajo y algo oculto tras unos árboles. En el artículo de Aventura Pantera la foto del túnel 6 mostraba la entrada y la salida, pero ya no me fue posible ver la salida. ¿Qué había pasado? Bajo la luz de mi lámpara pude percatarme de que el túnel se había derrumbado a unos 135 metros de la entrada. ¡Qué tristeza! Viajar veinticuatro horas y

encontrarme con que no era posible transitar a todo lo largo del túnel 6. No hallé la forma de pasar por encima del túnel, que mide más de un kilómetro de longitud. Por esta razón no pude visitar los otros dos túneles.

Regresando con la familia que me acompañaba, saqué unos chocolates para todos y llegando a la entrada del túnel 4 estaba estacionada la camioneta del señor, quien me ofreció un "aventón" a la entrada del parque. Acepté, porque tenía unas ampollas enormes en las plantas de los dos pies. Apenas habíamos arrancado cuando se soltó un aguacero impresionante. Lo que era el terraplén ya estaba convertido en un río de unos 20 centímetros de profundidad.

Muy amablemente, el señor me llevó hasta el hotel en el pueblo, que tenía cuartos disponibles a 100 pesos la noche. Mi habitación tenía todo lo que yo necesitaba: una cama y realmente nada más, pero así es como yo quiero una habitación después de pasar casi 36 horas sin dormir.

Cuando estaba entrando al hotel observé un lugar al otro lado de la carretera, donde vendían pollos rostizados, pero con muchos soldados comprando. Parecía que mi comida estaba resuelta. En menos de cinco minutos estaba cruzando la carretera rumbo a la rostería, con ganas de comer algo sustancial. Al llegar, recibí las malas noticias de que los soldados habían comprado... ¡todos los pollos! Afortunadamente, a unos pasos estaba una tienda de abarrotes y no me quedó más remedio que comprar yogurt, galletas y leche. ¡Vaya comida!

¡Qué día! Primero el asunto del túnel 6 y ahora una comida fría.

Aunque apenas era el 10 de agosto, el clima estaba bastante fresqucito en La Ciudad. Decidí no quitarme nada de ropa, menos mis botas, y me metí bajo las cobijas, y a las 7 ya estaba "planchando oreja". Sin embargo, con el hotel situado al lado de la carretera de Durango a Mazatlán, el paso de los tráileres me despertó varias veces.

Dormí unas diez horas, pero no me levanté. La temperatura estaba bastante baja y tomé la decisión de desayunar en la cama lo que me había sobrado del día anterior, y mantenerme bien tapado.

Alrededor de las diez de la mañana tomé la decisión de que necesitaba regresar a Durango. Entonces me levanté y caminé rumbo al baño. Nunca me he bañado tan de prisa. El agua estaba realmente fría y terminé de bañarme en menos de cinco segundos. Pobre de la persona que tendría que sentarse junto a mí en el viaje de regreso.

El día anterior, al llegar a La Ciudad le pregunté a Emma, la encargada de vender los boletos del autobús, a qué hora salían los camiones para Durango y cuidadosamente anoté las diferentes salidas. Resolví tomar la salida de las 13:30 y acudí a la terminal un poco después de las 13:00, dejando la llave de mi habitación puesta en la chapa. Entré a comprar mi boleto y Emma me informó que se había cancelado el recorrido de las 13:30 y que la siguiente corrida era a las 14:30. ¿Qué hacer? Pues regresé al hotel y me metí en mi habitación una hora.

Regresando con Emma para comprar mi boleto de regreso, ella me informó que no se venden boletos, sino hasta que el autobús llega. Entonces me senté con los otros pasajeros potenciales. El autobús, de una corrida local, venía desde Mazatlán y normalmente no llega a la hora indicada, y ese día no sería la excepción. Alrededor de las 15:00 se acercó a la terminal y toda la gente esperando con la excepción de una, yo, se apuró a comprar su boleto. Yo fui el último en conseguir boleto, pero por fortuna el autobús no estaba muy lleno y conseguí un asiento sin problemas.

Al llegar a Durango compré mi boleto con destino al DF para la misma noche, y luego deposité mis maletas en el guardaequipaje y busqué un lugar cercano para comer algo caliente. La terminal en Durango se encuentra al lado de una glorieta grande y al otro lado vi una pizzería. Tuve que rodear la glorieta, pero finalmente logré llegar. Pedí una pizza grande, porque realmente no había comido mucho en más de 48 horas. Disfruté de la pizza y la plática con la mesera. Ella estaba estudiando para ser enfermera y trabajaba con el fin de pagar sus estudios.

Regresando a la terminal, recogí mi equipaje y no tuve que esperar mucho tiempo, pero yo estaba bien preocupado. ¿Qué iba a hacer si un agente de Migración abordaba el autobús? Ojalá pudiéramos llegar a Zacatecas sin tal contingencia. No disfruté las cuatro primeras horas del regreso, pero una vez que dejamos atrás Zacatecas se me desapareció mi preocupación y llegué al DF bien tranquilo.

Unos seis meses después de mi primera incursión en el Ferrocarril Durango-Mazatlán visité de nuevo la biblioteca de la SAGARPA, buscando túneles ferroviarios en las cartas del inegi. La bibliotecaria me informó que la Mapoteca Orozco y Berra, en Observatorio, tenía más mapas. Naturalmente, mi curiosidad me llevó a la MOB y ahí me di cuenta de un error de mi parte. El túnel de Nevería no contaba como el túnel número 1; la numeración empezó con el primer túnel de la nueva construcción. Por ende, lo que yo pensaba era el túnel 6, era en realidad el túnel 5. Entonces aumentaron mis ganas de regresar a La Ciudad.

Cerca de la Navidad de 2007, decidí lo que iba a regalarme: una bicicleta de montaña y el mejor lugar para estrenarla, el terraplén del ferrocarril de Durango a Mazatlán en La Ciudad. Llegamos a El Salto el último día del año, quedándonos en el mejor hotel del pueblo. Al día siguiente, después de un buen desayuno salimos a La Ciudad. Al dejar el carro cerca de la carretera y con la idea de hacer todo muy rápido, decidí no llevar ni comida ni agua. El trayecto hacia el terraplén duró unos diez minutos, en vez de más de media hora a pie.

Pronto arribamos al túnel 5, que seguía tapado, y rodeándolo llegamos al terraplén de nuevo en menos de 200 metros. Enfrente, a unos cien metros vi el túnel 6. Y esta vez fue posible ver la salida, un punto de luz a más de un kilómetro de distancia.

Naturalmente había llevado mi odómetro para medirlo, pero después de unos metros me di cuenta de que era imposible, pues el piso estaba cubierto con rocas, no permitiéndome medirlo en línea recta. Guardando el odómetro, intenté pasar con la bicicleta entre las rocas, pero no lo logré y tuve que cargar las dos bicicletas en casi toda la longitud del túnel. ¿Qué distancia? No lo sabía, pero cargando dos bicicletas recorrí un tramo bastante largo.

Saliendo, tomé unas fotos. Ya había transitado por el túnel 6, hasta ahora el segundo túnel más largo que conocí en México sin ser transportado en un tren. Mientras tomaba fotos de la salida percibí unas luces en el túnel, y pronto salieron dos hombres cargando sus bicicletas. Después de saludarnos y explicar el por qué de nuestra presencia en tal lugar, ellos mencionaron que estaban buscando caídas de agua; luego se marcharon.

A muy corta distancia se localizan dos túneles más, y después de medirlos y tomar las fotos correspondientes tratamos de avanzar más, pero la vereda se terminó. No nos quedó otra alternativa que regresar, pero yo no deseaba cargar las bicicletas a lo largo del túnel 6. Cuando estaba checando la carta del inegi regresaron los dos hombres, comentando que no habían encontrado caídas de agua, y ellos tampoco pensaban en cargar sus bicicletas por el túnel.

Entonces tomamos la decisión de regresar a la entrada del parque a través de las veredas. Salimos utilizando el sol para orientarnos, pero pronto me di cuenta de que no tenía mucha energía, y además mi panza estaba vacía. Al lado del camino discurría un arroyo, que al menos me quitó la sed. Según la carta, la distancia era de unos ocho kilómetros, pero después de una hora de andar en las bicicletas no había rastro del parque.

Cada cinco minutos escuchábamos Los Simpson, por el celular de uno de los hombres. Su familia estaba algo preocupada por su prolongada ausencia; y yo tal vez más preocupado, porque el sol estaba muy bajo en el cielo, y pensé que iba a pasar la noche afuera, con temperaturas de menos de cero grados y yo portando pantalones de licra y una playera.

De repente vimos la primera cabaña del parque, ¡la salvación! Llegando a la cabaña de los dos hombres, uno se metió a la cabaña y salió con unos dulces para mí. Era médico y se había dado cuenta de que mi nivel de energía ya casi no existía.

Amablemente, la familia nos ofreció tacos y yo los acepté con una condición: que llevaran a mi compañera a recoger su carro, que estaba a un kilómetro de distancia. Yo no tenía ganas de andar un metro más en bicicleta. Tras regresar con el carro, todos echamos "dientes a la obra".

Después de llenar el hueco, la luz del día estaba por apagarse. Era la hora de marcharnos. Como de costumbre, unos kilómetros después de estar en marcha fui a revisar las bicicletas colgadas detrás del carro. ¡Qué vista! La bóveda celestial estaba casi blanca con tantas estrellas. Algo sumamente impresionante.

¡Qué día! Estrené bicicleta, tomé fotos del túnel 6 y lo había transitado unos 26 años después de saber de su existencia.

Parte 2

Aunque yo había tomado las medidas de alto y ancho del túnel 6, todavía me faltaba saber su longitud. El odómetro no iba a funcionar, entonces sería necesario utilizar la cinta métrica de nuevo.

La siguiente visita tuvo lugar el último día del año 2008, acompañado por mi hija. El reto era medirlo. Nos dejaron en el terraplén, ahí donde se encuentra la Cascada de Mexiquillo, salvándonos de una caminata de varios kilómetros. Calculé que íbamos a tardar unas cuatro horas antes de regresar para ser recogidos.

Apenas empezábamos el recorrido, cuando un perro con el pelo rojo y suave se nos unió y después de una hora estábamos frente al túnel 6. Para efectuar el acto de la medición decidí tomar el "adelantado" y mi hija el "retraso". La cinta métrica medía 50 metros, lástima que no había comprado una de 100. Entonces, cada cincuenta metros, entre los dos, con gritos que eran: "¿lista?", "¿cero?", "sí", "¡jalo!", "¡ya!", "¡anótalo!". Y así fue durante un buen rato con estos seis gritos.

No fue fácil, el piso estaba tapizado de piedras y fue importante no atorar la cinta. Mi cálculo de un poco más de dos horas de ida y un poco menos de regreso resultó un error garrafal. No había tiempo de visitar los túneles 7 y 8 estando tan cerca. Y además, ¿qué iba a pensar nuestra conductora si no regresábamos a tiempo? Pero, por cortesía de Telcel había señal en la salida, así que mandamos un mensaje indicando que estaríamos de regreso e íbamos a llegar en un par de horas.

¿Y el perro? Nos había acompañado durante el trabajo de medir el túnel, pero no hubo tiempo de buscarlo, ya era tarde y fue imperativo empezar a regresar en seguida. A la mitad del túnel sentí algo suave a mi lado. El perro nos había alcanzado y el regreso fue totalmente placentero, con unas vistas inmejorables, buena plática y el perro. Desafortunadamente, al finalizar el recorrido subimos al carro con el perro tratando de correr a nuestro lado, pero pronto se quedó retrasado.

Durante el regreso al mismo hotel en El Salto, la bóveda celeste no fue tan impresionante como el año anterior, pero había un retén militar por el lugar llamado Los Rusos, y uno de los militares, un joven, se entretuvo jugando con mis lámparas.

Ya se estaba haciendo costumbre que cada fin de año lo pasaría en La Ciudad, y 2009 no fue la excepción. El mismo hotel en El Salto, el mismo trayecto por el terraplén del ferrocarril y una cámara nueva, digital. Iba a poder tomar muchas fotografías.

Primero el túnel 3, luego el 4, el 5 con su salida tapada por un derrumbe y el túnel 6. ¡El túnel 6 no estaba a la vista! Toda la parte de arriba del túnel se había derrumbado, dejando la entrada totalmente enterrada. La entrada se localizó a unos cuarenta metros, ahí donde las enormes rocas del derrumbe terminaron. A mi juicio no había forma de quitar tanto cúmulo de rocas. ¡Qué bueno que lo había medido el año anterior! Lo que pasó en la película a manos de un malvado, la madre naturaleza lo cumplió más de cincuenta años después.

La gente me informó que el derrumbe ocurrió en noviembre de 2009, y que iban a quitar todo el escombros. Un trabajo monumental, ¿y con qué lo iban a hacer? Porque el acceso a maquinaria pesada no iba a ser tan fácil.

Por supuesto, el siguiente fin de año, 2010, me encontraba en La Ciudad de nuevo, pero esta vez solito. Al llegar a la entrada al parque, le pregunté al encargado si ya había acceso al túnel 6, y la respuesta fue negativa.

Había visto en Internet un túnel del Ferrocarril Durango-Mazatlán que desconocía, de modo que pregunté si alguien sabía la ubicación de tal túnel. Dos jóvenes me informaron que sí. Entonces les pedí llevarme. Abordo de una cuatrimoto salimos por la ruta que había tomado de regreso del túnel 6 en bicicleta hacía tres años. Parecía que iba a conocer un nuevo túnel, pero pronto llegamos al terraplén ubicado antes del túnel 3. ¡Qué decepción!

Por supuesto, tomé fotos de los túneles 3 y 4, y lo que me sorprendió fue que pudimos pasar por el túnel 5, pero me fue imposible medirlo, porque no había traído la cinta métrica. Para dar acceso a la maquinaria pesada, a efecto de limpiar la entrada al túnel 6, era necesario desbloquear el túnel 5, porque la vereda que lo rodeaba era muy angosta, de un poco más de un metro de ancho.

El túnel 6 seguía tapado, pero mucho menos. Habían quitado como un ochenta por ciento de las rocas, pero todavía no había acceso al túnel. Pregunté a mis guías si había manera de llegar a la salida del túnel. Dejando la cuatrimoto avanzamos encima del túnel, y entonces me percaté de que los años no pasan en vano: mi condición física dejaba mucho que desear.

Después de un camino largo que tardamos en recorrer una hora y treinta minutos (chequé el tiempo en las fotos que tomé) llegamos a la salida del túnel. Tomé unas cuantas fotografías para después transitar por los túneles 7 y 8, antes de regresar.

La bola de años estaba trabajando tiempo extra, así que después de más que una hora pudimos subir a la cuatrimoto para emprender el viaje de regreso. Viajar sentado sobre la salpicadera no fue lo más cómodo, y no pudimos llegar a la entrada del parque lo suficientemente rápido para mi gusto, o más bien el de mis pompis.

Pues no fue lo que les había pedido, pero al menos había acceso libre al túnel 5, y el túnel 6 estaba a punto de quedar liberado de tantas toneladas de rocas. El futuro pintaba bien.

Imagino que no les sorprenderá que doce meses después me encontraba de nuevo en La Ciudad. Había salido en el primer autobús del día para empezar el recorrido lo más temprano posible y terminarlo en un solo día, porque tenía planes de visitar el túnel que está cerca de Parral. Pasé rápidamente a los túneles 3 y 4, tomando unas pocas fotografías. Aunque el túnel 5 mide menos de 150 metros, estuve en él cuarenta minutos, midiéndolo y anotando detalles.

Saliendo del túnel 5, la entrada al túnel 6 no era visible. ¿Iba a estar transitable?

Poco a poco me di cuenta de que no había rocas en el terraplén, y frente a mí apareció la entrada al túnel 6 sin ninguna roca, y lo más importante: allá, muy lejos, se vislumbraba la salida. Parte de la entrada había sufrido unos pequeños daños, y no sólo se había limpiado la entrada, sino también parte del interior del túnel.

Cuando había caminado más de la mitad del túnel, observé que había personas en la salida, algo que nunca había pasado antes; además no había visto a nadie desde que empecé a caminar por el terraplén. Esto no me gustó mucho. Por tanto, mientras me acercaba a la salida estaba muy pendiente de la situación. Cuando al fin llegué a la salida, los tres hombres se fueron.

¿Qué estaba pasando? Saliendo del túnel tomé unas fotografías y seguí el camino rumbo a los túneles 7 y 8, cuando de repente me topé con los tres hombres. Me explicaron que estaban construyendo trucheros al lado del arroyo, donde había tomado unos tragos de agua hacía cuatro años.

Ellos habían pasado la noche en una cabaña muy rústica localizada cerca, para evitar un recorrido muy largo antes y después de la jornada. Platicamos un ratito, yo ya más tranquilo, y de ahí continué rumbo a los túneles 7 y 8 antes de regresar a la entrada pasando por los seis túneles.

He retornado tres veces más, dos en 2014 y la última en 2016. En la última visita se notaba una buena afluencia al Parque de Mexiquillo, siendo los túneles uno de los atractivos, con gente paseando a caballo, sobre cuatrimotos, caminando y hasta siendo transportados en la parte trasera de un camión.

Sin embargo, mucha gente no lleva lo indispensable para transitar en el túnel 6, el más largo dentro del parque: un par de buenas botas y unas lámparas. Yo siempre me equipo con un mínimo de dos lámparas bien cargadas. En el túnel 6 encontré a tres jóvenes tratando de iluminar el camino con la luz de sus celulares.

Todavía hay rocas en el túnel y en la época de lluvias, a todo lo largo y casi en toda su anchura, se vuelve un río. Una buena iluminación se hace indispensable para evitar cualquier accidente.


Como acabo de mencionar, los túneles son uno de los atractivos. Pero también las rocas, las vistas, sobre todo en tiempo de lluvias, cuando se pueden apreciar algunas cascadas al otro lado del cañón, y desde luego la Cascada de Mexiquillo.

¿Y la longitud del túnel 6? En el libro Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Septiembre de 1954, agosto de 1955, se consigna que este túnel presenta una longitud de 1 328 metros. Por su parte, en el libro Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de los ferrocarriles en el estado de Durango, Antonio Avitia Hernández afirma: “Miguel Leal Munguía, al aclarar la ficción de la película nos platicó que: ‘El verdadero Túnel Seis sí se terminó de construir, es el más largo de la obra. Tiene 1 600 metros de longitud y cuenta con túneles pilotos en ambos lados.’”

Yo lo medí y el resultado fue de 1 333.60 metros. En vista de tales diferencias, eso nos da un buen pretexto para regresar y... ¡medirlo de nuevo!

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

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Vida Ferroviaria

Entrevista a José Isabel Aguilar Martínez, extrabajador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Entrevista realizada por Alfredo Nieves Medina, jefe de Departamento de Planoteca, el 18 de junio de 2009 en las instalaciones del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias a José Isabel Aguilar Martínez, extrabajador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.



AN: Señor Aguilar, ¿me puede decir sus datos personales?

Jl: Mi nombre es José Isabel Aguilar Martínez.

AN: ¿Me puede decir su fecha y lugar de nacimiento?

Jl: Nací el 28 de noviembre de 1950, en el pueblo de Tlacotepec de Benito Juárez, Puebla.

AN: ¿Su estado civil?

Jl: Casado.

AN: ¿Cuántos hijos tiene?

Jl: Cinco.

AN: ¿Cómo y cuándo entró a Ferrocarriles Nacionales de México?

Jl: Entré a ferrocarriles y me inicié en 1975, por recomendación de un tío.

AN: ¿En qué lugar empezó a trabajar en ferrocarriles?

Jl: En el departamento de transportes, en un escape que se llama Las Ánimas, que está entre Tecamachalco y Tlacotepec.

AN: ¿Qué hacía?

Jl: Fui allí a tomar datos de la carga que llegaba al escape.

AN: Aparte de su tío que lo recomendó para entrar a FNM, ¿quién más de su familia trabajó en los ferrocarriles?

Jl: Mi abuelo materno y todos mis tíos, hermanos de mi mamá. Todos trabajaban en ferrocarriles.

AN: ¿Dónde vivían?

JJ: Mi abuelo vivía en Tehuacán, unos vivían en Tehuacán y otros aquí, en la ciudad de Puebla.

AN: Después de que estuvo en el departamento de transportes, en Las Ánimas, ¿qué siguió? JJ: Después ya seguí requisitándome para garrotero de patio.

AN: ¿Cuántos años tenía?

JJ: Tenía 29 años.

AN: ¿Y de allí?

JJ: De allí me fui a capacitar en transportes para requisitarme como garrotero, es un boletín que salía por 90 días. Allí estuve en la escuela que, para mí mala suerte, me pega el tifo y ya para requisitarme, y por lo tanto dejé de ir a la escuela y ese boletín lo dejé pasar, estuve enfermo como cuatro meses, hasta que ya me recuperé del todo, y volví a insistir para cursar lo de transportes, pero para eso, antes de ir a la escuela del departamento de transportes me mandan a San Lorenzo Hidalgo, igual a lo de transportes.

AN: ¿Allí qué hacía?

JJ: Igual, a tomar datos de los trenes, cargas y todo.

AN: Recuerda esto, ¿en qué años más o menos fue?

JJ: Fue como en 1977.

AN: ¿De allí qué le siguió?

JJ: De allí, en San Lorenzo ya entré de nueva cuenta a la escuela para transportes y reanudé la capacitación.

AN: ¿Dónde estaba la escuela?

JJ: Primero estuvo en México, allá en Buenavista, de Buenavista me mandaron para acá, en la ciudad de Puebla en la 80 poniente, y de allí por "x" circunstancias suspendí también las clases, fue como se me pasó otra vez el boletín, y ya no reanudé como garrotero. Posteriormente, ya me metí de lleno al departamento de vigilancia.

AN: ¿Recuerda cuándo se dio ese cambio?

JJ: Pero antes de eso, estuve en otro lugar que se llamaba Carnero, que está allí cerca de Tehuacán.

AN: ¿Allí qué hacía?

JJ: Igual en lo de transportes, igual lo de tomar datos de trenes, guías y destino de la carga. Posteriormente, de allí ya me relevaron y me mandaron a Tehuacán, Tomellín y Oaxaca, a cubrir unos relevos.

AN: ¿Y luego?

JJ: Estuve allá hasta 1987, en ese año me regresé para Puebla, en uno de mis descansos, y como ya estaban los trabajos de aquí del Museo.

AN: ¿En ese momento a qué departamento pertenecía?

JJ: A transportes.

AN: Usted nos comentó que luego estuvo en el departamento de vigilancia, ¿qué pasó?

JJ: En transportes había varios departamentos y fue que me cambié al de vigilancia, y en ese momento se creó el departamento de vigilancia del Museo y que mandan para acá como jefe del departamento de vigilancia.

AN: ¿Cuáles eran sus funciones?

JJ: Mis funciones eran supervisar a los elementos de vigilancia que venían de ferrocarriles.

AN: ¿Eso cuándo ocurrió?

JJ: Fue a partir de abril de 1987.

AN: ¿Qué recuerda de esa época? ¿Qué hacían en el Museo?

JJ: Cuando llegamos aquí al museo, yo llegué como supervisor de los de vigilancia, pero aquí todos los elementos participaban en diferentes funciones, no nada más de vigilancia, sino que se apoyaba a todos los departamentos: en biblioteca y todo eso.

AN: Pero eso fue cuando ya estaba el Museo, antes de eso, ¿qué hacían?

Jl: Se cuidaban las unidades, pero no nada más estaba en eso, en vigilancia, también abarcaba el departamento de intendencia, jardinería, y supervisaba al personal de vigilancia, de intendencia y jardinería, y después de eso, cuando había eventos fuera del Museo, mi gente apoyaba, por ejemplo, en el montaje de las exposiciones o el traslado de las unidades.

AN: Eso cuando el Museo ya está en funciones, ¿cuántos años trabajó en FNM?

Jl: Anduve en esos primeros departamentos que le dije. Ve que antes en ferrocarriles, cuando se necesitaba personal en los casos en que dejaban flete en diferentes lugares de la vía, en escapes y dejaban unidades, como no había el personal suficiente, solicitaban personal emergente, eso se llamaba personal emergente, entonces yo andaba como emergente en esos lugares. Entré en 1977, pero nada más me reconocieron de 1982 para acá, necesitan ciertos documentos para requisitarme desde esa fecha, yo los talones de pago no los guardaba, los tiraba, y para poder comprobar, para poder reclamar, no tenía con qué, entonces me tomaron en cuenta de 1982 a la fecha, o sea que de 1982 a 1999 trabajé en ferrocarriles.

AN: ¿Qué recuerdos guarda de ferrocarriles?

Jl: Pues ferrocarriles fue y es, porque todavía hay ferrocarriles en pequeñas partes, pero para mí ferrocarriles fue una empresa de gran significado para el país en la cuestión del transporte, pasaje, fue de mucha ayuda para la gente que vivía a las orillas de la vía, ve que en las orillas de la vía había lugares sólidos a la carretera, mucha gente su fuerte era el ferrocarril, le vuelvo a repetir, ferrocarriles fue una empresa muy eficiente, nada que hubo cambios, entonces todo se fue abajo. Pero yo recuerdo hasta ahorita a ferrocarriles porque nunca tuve problemas, muchos demandaban a la empresa, los corrían, tenían problemas, yo hasta ahorita no tengo ningún problema con la empresa, no tuve, y aquí en el Museo andamos bien. Por ejemplo, yo ahorita ya voy para los sesenta años, entonces para mí el Museo, desde que entramos aquí, ha sido un lugar muy apropiado para la ciudad y es un centro educativo, entonces pues es lo que yo tengo, para ferrocarriles y el museo, yo me siento a gusto. Hemos trabajado bien y le vuelvo a repetir, participamos en diferentes eventos, apoyos con trabajo en diferentes departamentos.

AN: ¿Por qué cree que se realizó la reestructuración en los FNM? ¿Cuál es su impresión personal?

Jl: Creo que la reestructuración en FNM se debe a que hay elementos buenos y malos, una reestructuración que fue para bien.

AN: ¿En qué sentido fue para bien?

Jl: Fue bien para unos y para otros no fue nada bien, porque con la reestructuración hubo muchos cambios, y para muchas personas en realidad que no tenían conocimientos o la preparación adecuada, para esas personas hubo cambios.

AN: ¿Tiene conocidos ferrocarrileros que estén en activo, que no estén trabajando en el museo, y sabe su opinión sobre lo que sucedió en FNM?

Jl: Sí, conozco a unos y la opinión de ellos, ahora también se dan cuenta, ahora que están afuera, lo mismo que en las empresas grandes, pues siempre hay mucha fugas, o hay anomalías, como decimos muchos que ferrocarriles no se acabó solo, nos lo acabamos todos, de una o de otra manera hacían cosas, muchos no iban a trabajar, había aviadores iban y nada más checaban y se salían y todo eso en los de pasaje, igual en la carga. Había mucho robo de carga por los mismos empleados, los de transportes, los boletos, casi todo se les podaba a los auditores, nunca llegaba a donde tenía que llegar. Claro que ferrocarriles se fue decayendo y se acabó.

AN: Antes de que pasemos a la etapa en la que usted empezó a trabajar en el MNFM, ¿tiene algún comentario más acerca de su trabajo en FNM?

Jl: Como le digo, si tengo recuerdos. Usted sabe que para ascender a otro puesto era por cuenta y riesgo de uno, ve que antes del final, cuando el empleado quería ascender la empresa le ayudaba y antes no, yo cuando empecé a trabajar, o esperaba trabajar, venía desde Tlacotepec, traía mi bicicleta desde allá, para como llamador, para llamar al personal, a los trenistas que son quinientos metros a la redonda de la estación y yo aquí, en *el Mexicano*, estuve de llamador también y pues son recuerdos bonitos y yo le vuelvo a repetir, jamás tuve problemas con la empresa, jamás tuve un accidente aquí en el trabajo, porque siempre echándole ganas y porque si le gusta a uno el trabajo sale bien y tiene una precaución.

AN: Finalmente, ¿algunas impresiones de su familia que trabajó en FNM, acerca de la reestructuración, la tiene?

Jl: No, no tengo ninguna opinión, porque, por ejemplo, mis abuelos y tíos abuelos ya fallecieron, pero eran personas que entraron a trabajar a ferrocarriles. Ve que antes no se entraba con tantos requisitos como ahora, ya nomás llegaban y se paraban allí, me platicaban ellos, por ejemplo, mi abuelo veía que estaban trabajando y se acercaba y le preguntaban: Muchacho, ¿quieres trabajar? Que sí, ¡qué saber hacer! Pues soy carpintero ¡a ver pásale! Así los contrataban y eran de esas personas que cuando los iban a jubilar se espantaron. Al contrario, mi abuelo me platicaba que cuando llegó la orden para su jubilación, en lugar de darle gusto le dio miedo, porque ya lo iban a sacar del trabajo y él al contrario, arregló para que lo siguieran utilizando en el trabajo. No se quiso jubilar en el tiempo adecuado y siguió trabajando, él trabajó como 50 años o algo así en ferrocarriles, y ay, de los demás, pues ya se jubilaron y también pues la misma plática, el comentario de por qué ferrocarriles se acabó y la reestructuración y todo eso, pero ya nada que hacer ellos, ya estaban fuera también, unos compañeros también, que inclusive estaban aquí en el museo ya fallecieron también, y pues lo mismo se fueron bien y con gusto.

AN: Ahora pasemos a la etapa del MNFM, nos comentaba que entró a trabajar en abril de 1987, ¿qué recuerda de la inauguración?

Jl: Que fueron momentos bonitos, porque aquí en el Museo hubo un tren que entró ese día, de máquina de vapor, se pusieron muchos petardos en la vía, cohetes y todo y estuvo muy bonito. Mucha gente vino y recordó, gente ya grande, recordó los trenes de vapor y hasta lloraron cuando ya vieron entrar la maquinita silbando aquí, al Museo, una comitiva de México, del personal de México y con personal de aquí de Puebla. Estuvo muy bonita la inauguración, muchos recuerdos, y a partir de allí ya se empezó a conformar el Museo ya con más equipo y se siguió trayendo equipo, por eso ahora el Museo cuenta con varias unidades, de vapor, de carga y de pasaje y grúas.

AN: ¿Recuerda a alguno de los compañeros que en esa época, ya estaban en mayo de 1988, aunque ya se hayan ido jubilado o todavía permanezcan?

Jl: Pues sí, aquí estaba por ejemplo el señor Alejandro que era carpintero, el señor Luis Balderas que también ya se fue, también en carpintería, Víctor Domínguez Nava, él estaba de encargado aquí del Museo cuando yo llegué en 1987. Él estaba acá como ingeniero, como el encargado de los movimientos de las unidades y todo eso, también ya se fue. José Luis Vargas era ayudante de ese ingeniero en la administración. El primer director, Etmer Santín Peña, ese fue el director del Museo, Enrique Lastra, también fue director, Sergio Ortiz, la señora Lorena Zedillo, que fue directora, Jorge Peña Benítez era como encargado de la Unidad Administrativa, la señora Blanca Murillo, que ya se fueron, otras personas que ya fallecieron, un carpintero, Félix Ariel Osorio también ya falleció, estuvo aquí también de los primeros. Cuando llegamos nosotros, aquí estuvo él, también ya falleció, Cutberto López, también estuvo acá, y todas esas gentes, apenas acaba de fallecer el señor Gil, que también estuvo en carpintería, acaba de fallecer la semana pasada, creo. Lucino Rodríguez y otras personas, que en este momento se me olvidan sus nombres, todos trabajaron acá, pero cuando llegó el cambio de ferrocarriles a Conaculta, allí fue cuando mucha gente se fue.

AN: Explíquenos, ¿en qué fecha fue este cambio de FNM a Conaculta?

Jl: Mire, nosotros llegamos hasta 1999 en ferrocarriles, de ese año para acá nos absorbió Conaculta, pero estuvimos en Conaculta solamente por honorarios. Nosotros continuamos, no nos suspendieron ni un día, desde 1999 a la fecha seguimos trabajando, y nos reconoció todo ese tiempo. Entonces Conaculta empezó hacer las plazas, pero al mismo tiempo. Primero a unos les dio su planta, y por ejemplo, a mí apenas en el 2004 me dieron mi planta, en agosto del 2004 me dieron la plaza.

AN: ¿Recuerda el periodo en que el MNFM perteneció o dependió de FNM, usted que estuvo desde la inauguración del mismo?

Jl: Pues desde que se inició, empezaron los trabajos desde 1986, ya empezaron a tender vías, ya en 1987 empezaron a traer las unidades, desde esa fecha a acá, el Museo perteneció a Ferrocarriles hasta 1999. Podríamos decir que, de 1986, la inauguración es en 1988 y se termina esta relación en 1999, y a partir de allí se pertenece a Conaculta.

AN: ¿Qué pasó en el Museo entre 1986 al 2009 y qué le llamó la atención?

Jl: Lo que me llama la atención de 1986 a la fecha, pues es que ha habido muchos cambios. En principio, cuando empezamos en ferrocarriles la verdad no había ni herramienta con qué trabajar, teníamos que pedir prestado herramienta, lo que se utilizara para los movimientos, de allí cuando llega Lorena, la señora Lorena como directora del museo, fue cuando el Museo se vio un cambio, en mobiliario, en máquinas de escribir, todo lo que es de oficina se fue para arriba.



AN: ¿Recuerda en qué años sucedió?

Fue, no recuerdo bien la fecha exacta, pero fue en su gestión, pero ya tiene como unos 15 años.

AN: Ubiquémonos en el día de la inauguración, 5 de mayo de 1988, ¿qué tenía el museo, con qué edificios contaba en esa época?

Jl: En ese momento era el edificio principal y las salas, sala 1, sala 2, sala 3, sala 4, sala 5. La sala 4 se conocía como la sala del Metlac, porque allí estaba un fotomural del Metlac, pues nada más porque allí se ocupaban como oficinas una de las salas, la sala 1 y la sala 2, oficinas del museo de ferrocarriles.

AN: Cuando se refiere al edificio principal, ¿qué es eso?

Jl: La sala principal es donde era la sala de espera de cuando estaba en función la estación, la sala de pasajeros.

AN: ¿A qué ferrocarril pertenecía?

Jl: Al Ferrocarril Mexicano, que es donde actualmente se encuentra el Museo.

AN: ¿De dónde venía ese ferrocarril?

Jl: Iba de México-Veracruz y de Apizaco para acá.

AN: ¿Recuerda quiénes componían en esa época la cuadrilla de vigilancia a la que usted pertenecía?

Jl: Sí, tengo los nombres de ellos, porque muchos vinieron, pero no aguantaron y se regresaron, porque según aquí no había nada. Cuando llegamos aquí, al museo, no había barda, no había nada, todo estaba descubierto, era paso de todos. Todos donde quiera pasaban, no había seguridad y por eso muchos vigilantes no les gustó y se regresaron para la estación nueva, que es la de la 80 Poniente, los primeros que se regresaron fueron: Adolfo Caltenco, Vicente Oliva, Manuel Oliva, Javier Cruz, Cutberto López, José Luis González, Javier Castillo, Julián Tejeda, Armando Páez, Sixto Cayetano, todos esos se regresaron.

AN: ¿Los que se quedaron?

JJ: Iba por derechos, hasta que llegaba el último, el último por fuerza tenía que irse, como estaban en cadena, le llamaban cadena, tenía que aceptar si no lo castigaban, entonces esos chavos que están ahora aquí son los que fueron últimos en la cadena de ferrocarriles en vigilancia, entonces son los que están ahorita, por ejemplo: Adrián Ventura, de los que pertenecieron a transportes, Juventino Cruz López, Carlos Hernández Muñoz y Francisco Cruz López, ya los demás no pertenecían a vigilancia, pertenecían al departamento de vía, que son: Sergio Soriano y Ranulfo Coyotécatl, lo que hicimos nosotros fue jalar a esa gente para acá, porque acá había trabajos de vía, para que hubiera un elemento de cada departamento, para que se hiciera la cuadrilla, ahorita están trabajando como departamento de servicios generales. Todos están allí, se jaló toda esa gente porque aquí en el Museo hay diferentes trabajos, como es de vía, movimiento de las unidades y para refuerzo de todos los departamentos, es así como se ha manejado.

AN: Volviendo al día de la inauguración, ¿qué personajes recuerda que vinieron a inaugurar el MNFM?

JJ: Vino de México el director de FNM, de aquí de Puebla vino el gobernador y otras personalidades de diferentes dependencias. Estuvieron aquí, en la inauguración del Museo de ferrocarriles.

AN: ¿Vino gente del Sindicato?

JJ: Sí, en ese tiempo estaba un tal Caltenco.

AN: ¿Qué era?

JJ: Era secretario de la sección, a quien más recuerda, el encabezaba a la gente, vinieron otros como uno que fue también secretario que se apellida Carrasco, y venían otras de menor rango, porque ya eran de los departamentos, por ejemplo, de vigilancia, de transportes, de los que vigilaban los movimientos allí en el Sindicato, y pues esas personas fueron las que vinieron a la inauguración.

AN: ¿Recuerda si hubo mucha gente?

JJ: Sí hubo mucha gente, cuando supo que era la inauguración, y fue la primera vez que oyeron el silbido de la máquina. Como se cerró aquí la estación, que fue en el setenta y tantos que se cerró aquí la estación, entonces cuando vieron la máquina de vapor acudió mucha gente. En la inauguración vino bastante gente, aparte de las personalidades que habían invitado, gente de aquí de los alrededores, ya después de que se inauguró el museo se hacían aquí eventos culturales, folclóricos, eventos educativos, es todo lo que hacía el museo, concursos de ajedrez, aquí tenían unas canchas, los de aquí del barrio pedían permiso para hacer sus eliminatorias y hacían sus deportes, los de la Academia (de Policía) venían a hacer su deporte acá. Nos apoyaban también cuando había un evento, nos apoyaban con el desyerbe, la limpieza, el ejército también venía, pedían la herramientas prestadas o se les proporcionaba material y ellos también nos apoyaban. Cuando nos trajimos la maquinita que está aquí, en el Museo, que estaba allá por Buenavista, el ejército nos echó la mano con los carros, el material, yo sólo me llevé a la gente y allá ellos nos echaron la mano. Lo trajimos, lo bajamos de donde estaba, en su muro, en su pedestal, allí la bajaron y la trajimos aquí al museo, nos ayudó el ejército, aquí. Anteriormente, el museo ya organizaba viajes turísticos gratuitos, por ejemplo, de aquí salía la máquina a Cholula a Atlixco el día del niño. Como en dos ocasiones se celebró el día del niño con viajes a Atlixco, a Cholula, a Apizaco, fueron pocos los viajes que se hicieron porque, en realidad, era mucho el mantenimiento de las unidades y el personal de los trenes no se disponían, entonces fueron pocos los viajes que se hicieron aquí en el museo, por parte del museo, gratis, para los niños.

AN: Antes de terminar, ¿qué cambios significó para usted el trabajar en el MNFM?

JJ: Para mí no fue ningún cambio, porque se sigue haciendo lo mismo. Lo único que cambió ya fue la administración, el administrativo, ahora los eventos que se hacen ya son muy diferentes, como que veo una diferencia en el manejo de las actividades, ya ahora las exposiciones son temporales, como que sí bajó ese aspecto, antes como que sí había más apoyo, para las exposiciones y los eventos.

AN: ¿Algo más que quiera agregar, señor Aguilar?

JJ: Solamente que yo estoy aquí a gusto en el museo, de pertenecer al equipo del museo y por consiguiente a ferrocarriles, yo ya quiero irme también, pero yo creo que para el año que entra. Ya cumplo 60 años, pues ya ve ahora con los cambios para la jubilación me faltarían muchos años, ya tengo 60, pues opto por irme ya, para el año que viene ojalá Dios nos preste vida para llegar a esa fecha, pues me quiero ir bien, irme tranquilo, sin ningún problema en el museo.

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Silbato y palabras

El presidente Miguel de la Madrid inauguró el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Crónica

¹⁸ El escenario donde quedó establecido el museo no pudo ser mejor. Es la vieja estación ferroviaria, inaugurada en 1869 por el Presidente Benito Juárez. Esa estación, que ahora está totalmente restaurada, era uno de los puntos de la corrida del tren *El Mexicano*.



El pasado jueves 5 de mayo, quince minutos antes de las dos de la tarde, el presidente Miguel de la Madrid llegó hasta la antigua estación ferroviaria de la ciudad de Puebla, para inaugurar el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Estuvo acompañado por el licenciado Andrés Caso Lombardo, director general de los Ferrocarriles Nacionales de México; el licenciado Manuel Bartlett Díaz, secretario de Gobernación; el ingeniero Daniel Díaz Díaz, secretario de Comunicaciones y Transportes; el licenciado Miguel González Avelar, secretario de Educación Pública; el gobernador del estado de Puebla, licenciado Mariano Piña Olaya, así como el secretario nacional del STFRM, señor Jorge Peralta Vargas.



En el interior del Museo –lo que fue la estación ferroviaria– el presidente Miguel de la Madrid escuchó la lectura de la placa inaugural en voz del licenciado Jaime del Palacio, encargado del proyecto del Museo. El presidente Miguel de la Madrid y su comitiva recorrieron las distintas salas del interior del Museo. En la primera de ellas se encuentra una maqueta del Museo, en la que será la parte “B” del Museo la dio el presidente de la República el licenciado Andrés Caso, quien señaló que la ampliación del Museo comprenderá el tendido de vía y la construcción de puentes y túneles, por los que correrán máquinas y coches de carga y pasaje, para que los asistentes puedan presenciar la forma en que la empresa moviliza carga y pasaje, a lo largo y ancho del territorio nacional.



En esta primera sala del Museo, el presidente de la República observó, también, el original del Diario Oficial de la Federación en el que aparece el decreto del presidente Benito Juárez para la construcción del ferrocarril *Mexicano*. Además, pudo admirar la copia del cuadro *El Puente de Metlác*, pintado por José María Velasco en 1881, cuando el ferrocarril cambió la vida de nuestro país. Poco después, el presidente Miguel de la Madrid y sus acompañantes recorrieron las demás salas, en

las que se instalaron bibliotecas completas, para niños y adultos, y en las que aparecen algunos objetos utilizados en las oficinas ferroviarias de principios de siglo. Luego de recorrer la parte interior del Museo, el presidente de la República visitó los andenes o parte exterior del Museo, donde se encuentra ubicado equipo antiguo y moderno de los ferrocarriles.

Fue el licenciado Gonzalo Alarcón Osorio, subdirector general de Tráfico de los Nacionales de México, el encargado de explicar al primer mandatario las características del equipo. Ahí se encuentran desde locomotoras de vapor tan legendarias como la Niágara, hasta las diésel eléctricas azules, que actualmente utilizan los servicios “estrella” de carga y pasaje de los ferrocarriles. Existen también furgones, góndolas y plataformas, similares a las que utilizan el sistema ferroviario para movilizar la carga nacional y extranjera.

Es esta parte del Museo se presenta una armónica mezcla de lo que fueron y lo que son nuestros ferrocarriles. Luego de la visita inaugural del presidente Miguel de la Madrid, los cientos de asistentes se volcaron materialmente para conocer el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y ver de cerca las máquinas de vapor que movían los trenes a principios de siglo.

Todo el acto fue un justo reconocimiento a los ferrocarrileros de ayer y de hoy, quienes con su esfuerzo y patrimonio han logrado que el progreso nacional avance sobre los “Caminos de Hierro”. Y, como el ferrocarril es historia, qué mejor que reunir esa historia en un sólo lugar: el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Y qué mejor que la historia ferroviaria se integre para permanecer en una ciudad también con historia: Puebla de Zaragoza.



Por eso, los ferrocarrileros nos sentimos doblemente emocionados, porque nuestras raíces como hombres de riel y nuestras raíces como mexicanos se enlazaron al establecer en la ciudad de Puebla el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. ¡Nuestro Museo!

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
575	Actas de sesiones de la Junta Directiva (JD) de la Compañía Carbonífera de Fuente (CCF).	1. Ordinaria (O) 29 de enero; 2. O 25 de junio; 3. O 27 de agosto; 4. O 10 de septiembre; 5. O 24 de septiembre; 6. O 12 de noviembre; 7. Extraordinaria (E) 24 de diciembre.	1909-1909	4, 6209	35
576	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	1. O 17 de junio; 2. O 22 de julio; 3. O 26 de agosto; 4. O 28 de octubre; 5. O 18 de noviembre; 6. O 23 de diciembre.	1910-1910	4, 6210	35
577	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	Ordinaria, 25 de agosto.	1911-1911	4, 6211	35
578	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	1. O 23 de abril; 2. O 14 de junio; 3. O 15 de diciembre.	1928-1928	4, 6228	35
579	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	Ordinaria 25 de marzo.	1929-1929	4, 6229	35
580	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	1. O 8 de abril; 2. O 24 de abril; 3. O 18 de agosto; 4. O 20 de agosto.	1930-1930	4, 6230	35
581	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	1. O 28 de mayo; 2. O 17 de junio; 3. O 19 de agosto; 4. O 3 de diciembre.	1931-1931	4, 6231	35
582	Actas de sesiones de la JD de la CCF.	1. O 8 de junio (disolución de la compañía); 2. O 9 de junio.	1932-1932	4, 6232	35
583	Nombramientos.	1. Nombramiento de directores, 1928; 2. Nombramientos anuales de directores, 1931-1932; 3. Renuncia (R) de Lorenzo Pérez Castro; 4. R de Roberto López; 5. R de Javier Sánchez Mejorada; 6. Responsabilidades que asumen los FNM, en el caso en que pudieran incurrir en ellas los directores de la compañía, 1932.	1928-1932	4, 7140	35
584	Honorarios.	Honorarios de los directores, 1928.	1928-1928	4, 7145	35

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Biblioteca especializada

Colección Amorós de Negre

861. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 26 de septiembre de 1882. Artículo Único. Se autoriza al gobernador del Estado, para que, cuando lo juzgue conveniente a los intereses públicos, pueda mandar que se endosen las acciones del ferrocarril de Matamoros que corresponden al gobierno, rehaciéndose después de ellas por los medios legales si lo creyere oportuno. Puebla, Méx., Tip. Hospicio, septiembre 26 de 1882. 1 h. de 33.5 x 23.3 cms., impresa por el frente. En la parte superior figura el número 144 puesto a mano, en la parte inferior un sello de la Jefatura política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la data manuscrita en Tecamachalco octubre 7 de 1882 y las firmas autógrafas de Carlos Carrera y Luis López, Srío.

862. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 28 de septiembre de 1882. Artículo Único. Se exime del pago de los derechos por traslación de dominio la huerta del ex-Convento de San Diego, ubicada en la ciudad de San Martín Texmelucan, del distrito de Huejotzingo, en que va a edificarse la estación del Ferrocarril Nacional. Puebla de Zaragoza, 29 de septiembre de 1882. Palacio del Ejecutivo, Puebla de Zaragoza, octubre 2 de 1882. Tip. Hospicio, 1882. 1 h. de 33 x 23.1 cms., impresa por el frente. En la parte superior figura el número 163, puesto a mano y en la parte inferior el sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la data en Tecamachalco, octubre 18 de 1882.

863. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 30 de septiembre de 1882. Artículo Único. Se faculta al gobernador del Estado para que pueda traspasar las concesiones de ferrocarriles que obtenga el Estado del Gobierno general a las empresas que den todas las garantías suficientes de llevar a pronto término los ferrocarriles. El gobernador hará publicar, circular y obedecer el presente decreto. Dado en el Palacio del Congreso, Puebla de Zaragoza, septiembre 30 de 1882. Puebla de Zaragoza, octubre de 1882, Tip. Hospicio. 1 h. de 33.8 x 22.2 cms., impresa por el frente. En la parte superior figura el número 150 manuscrito y en la inferior un sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la data manuscrita: Tecamachalco, octubre 14 de 1882.

864. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 29 de septiembre de 1882. Art. Único. Se autoriza al jefe del poder ejecutivo para que pueda contratar con las empresas que lo soliciten, el establecimiento en el Estado, de vías locales de comunicación, tranvías en las ciudades y villas, y líneas locales de telégrafos y teléfonos, procurando obtener de las empresas las mayores ventajas para el Estado. Artículo 2 Se autoriza igualmente al gobernador para formar y publicar los reglamentos respectivos. Dado en el Palacio de Gobierno. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, octubre 5 de 1882. 1 h. de 33.7 x 22.7 cms., impresa por el frente. En la parte superior aparece manuscrito el núm. 151 y en la inferior un sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la data manuscrita Tecamachalco, octubre 14 de 1882.

865. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 29 de septiembre de 1882. Art. 1 Se autoriza al gobernador del Estado para que pueda conceder a la empresa del ferrocarril de la Compañía Carbonífera Mexicana, que partiendo de esta ciudad debe ir hasta Tlaxiaco, una subvención de quinientos pesos por cada kilómetro que esa empresa construya de la referida vía, en el territorio del Estado, obteniendo en compensación del subsidio todas las ventajas posibles a favor del Estado. Art. 2 La subvención se pagará en los mismos términos y plazos que establece la ley federal. Palacio de gobierno. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, 29 de septiembre de 1882. 1 h. de 33.3 x 22.8 cms., impresa por el frente. En la parte superior el núm. 177 puesto a mano, y en la inferior un sello de la Jefatura política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, data manuscrita en Tecamachalco, noviembre 6 de 1882.

866. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Juan N. Méndez, el 13 de abril de 1883. Art. 1 Se exceptúa de toda clase de contribuciones ordinarias y extraordinarias que se impongan por las autoridades del Estado, tanto el capital que la compañía del ferrocarril de Puebla a Tlaxiaco invierta en la construcción de la vía, como los materiales que emplee en la misma y en el telégrafo respectivo... Por tanto, mando se imprima, publique y circule, observándose el siguiente Reglamento: Art. 1. Se comprenden en la gracia a que se refiere el decreto que antecede: 1. Los capitales que la empresa invierta en la construcción de la vía... Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, abril 13 de 1883. 1 h. de 39.8 x 30 cms., impresa por el frente. En la parte superior figura manuscrito el número 64 y en la parte inferior un sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la data puesta a mano en Tecamachalco, mayo 15 de 1883.

867. Circular expedida por el Secretario de Hacienda del estado de Puebla, Manuel Azpíroz, el 20 de febrero de 1884. Circular número 3. A fin de establecer las bases que sirvan para uniformar en las Aduanas las liquidaciones que se practiquen por derechos de importación, conforme a las diversas disposiciones que se han dictado relativas a la amortización de la moneda de níquel y admisión de certificados en pago de aquellos derechos; el presidente de la República ha tenido a bien determinar que se dé la siguiente instrucción: El total del importe de los derechos de importación tendrá estas aplicaciones... En efectivo sobre el total para el Ferrocarril Mexicano, por la aduana de Veracruz, el _____ 4 50 por 100... Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, 20 de febrero de 1884. 1 h. de 33.5. x 22.8 cms., impresa por el frente.

868. Decreto expedido por el gobernador del estado de Puebla, Rosendo Márquez, el 31 de marzo de 1887. Art. Único. Se faculta ampliamente al gobernador del Estado para que arregle el pago de la subvención que se debe a la empresa del Ferrocarril de San Marcos, bajo las condiciones más favorables para el Estado. En el próximo período de sesiones, dará cuenta a la H. Legislatura del arreglo hecho y de las condiciones establecidas para el pago. Palacio del Ejecutivo. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, abril 15 de 1887, 1 h. de 33.5 x 23 cms., impresa por el frente. En la parte superior presenta la hoja manuscrito el núm. 54 y en la parte inferior un sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Puebla, la orden manuscrita: Publíquese Tecamachalco, abril 22 de 1887.

869. Decreto expedido por el Gobernador interino del Estado Libre y Soberano de Puebla, Francisco Ibarra Ramos a sus habitantes sabed: que la Secretaría de Estado y de Despacho de Hacienda y Crédito Público, me ha comunicado el siguiente decreto: Que en uso de la autorización especial que confiere al ejecutivo la ley de 14 de diciembre de 1883, ha tenido a bien decretar la siguiente LEY sobre el tráfico y despacho aduanal de las mercancías que conduzcan los ferrocarriles internacionales de la República. Se insertan 24 artículos generales más uno transitorio. Palacio del ejecutivo. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, abril 28 de 1884. 1 h. de 59.8 x 39.5 cms., impresa por el frente, a línea tirada y a tres columnas.

870. 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 comunicado el siguiente decreto. Artículo 1º Se deroga la fracción VIII del artículo 2º de la ley de 10 de enero de 1880. Artículo 2º Se consignan a la obra de reconstrucción de la penitenciaría los rezagos de la contribución de uno por ciento decretada por Ley de 19 de noviembre de 1878 para la construcción del Ferrocarril de Puebla a Izúcar de Matamoros. Artículo 3º Se dispensa del derecho de registro de contratos el traspaso de la concesión que en cinco de mayo de 1878 dio el ejecutivo de la unión para construir el ferrocarril de esta ciudad a la de Matamoros que hace la Junta Directiva al C. Luis García Teruel o compañía al efecto organizada. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, diciembre 10 de 1887. 1 h. de 33.7 x 22.5 cms., impresa por el frente. En la parte superior del manuscrito el núm. 147 y en la inferior el sello de la Jefatura Política de Tecamachalco de Guerrero, Pue., la orden puesta a mano dice: Publíquese Tecamachalco, diciembre 21 de 1887.

-

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

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



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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Fototeca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Sección: Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001788	Detalle de vía. Febrero de 1973.	Blanco y negro	3 x 4.4"
03-001789	Detalle de vía. Placas. Febrero de 1973.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001790	Detalle de vía. Febrero de 1973.	Blanco y negro	3 x 4.5"
03-001791	Vía. «Grapa floja».	Blanco y negro	5 x 7"
03-001792	Vía. «Grapa floja».	Blanco y negro	5 x 7"
03-001793	Edificio. Kilómetro B-10, 18 de enero de 1955.	Blanco y negro	7 x 5"
03-001794	Reparación de un motor de locomotora diésel en los talleres.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001795	Maqueta de la estación terminal de Guadalajara, Jal.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001796	Maqueta de una estación.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001796	Maqueta de una estación.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001797	Vías.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001798	Vía elástica, colocación de balasto.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001799	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001800	Interior del taller de fabricación de durmientes de concreto (vía elástica), en la planta de Charay, Sinaloa. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001800	Interior del taller de fabricación de durmientes de concreto (vía elástica), en la planta de Charay, Sinaloa. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001800	Interior del taller de fabricación de durmientes de concreto (vía elástica), en la planta de Charay, Sinaloa. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001801	Plataforma con vía elástica prefabricada, lista para su colocación. Ferrocarriles franceses. Postal B/N.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001802	Locomotora de vapor número 4300 (recorte periodístico).	Blanco y negro	7 x 10"
03-001803	Vía.	Blanco y negro	4.5 x 3"
03-001804	Vías electrificadas.	Blanco y negro	5 x 3"



03-01799



03-01804

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
Sub fondo: Ferrocarril Interoceánico, (Puebla)

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
681	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de Cuautla.	febrero 18 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
682	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Martín. Planificación de estaciones.	1930	tela calca	Sin escala	bueno	49 x 25
683	Resumen. Vías auxiliares.	1930	tela calca	Sin escala	bueno	49 x 25
684	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillén.	noviembre 11 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
685	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Calpulalpan.	noviembre 13 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
686	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Mazapa.	noviembre 15 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
687	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Tepunte.	noviembre 23 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
688	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Nanacamilpa.	noviembre 26 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
689	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Arroyo.	noviembre 27 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
690	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Contadero.	noviembre 28 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
691	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Lagunilla.	noviembre 29 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
692	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Dolores.	noviembre 30 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
693	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Tláloc.	diciembre 2 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
694	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillo.	diciembre 3 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
695	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación San Martín. F.C. del Carmen y F.C. Ixtacchuatl.	enero 26 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
696	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera San Lucas.	diciembre 4 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
697	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Bartolo.	diciembre 5 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25

698	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera La Posta.	diciembre 5 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
699	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Analco.	diciembre 9 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
700	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de Xoxtla.	enero 21 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25

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

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

revista digital

33

may-ago 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

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. NO PRESENTA.

No. INVENTARIO FNM. H0030328IM1180004968.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, estante blanco, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

M N F M 2 ... I L E G I B L E

INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO
-------------	----	----------	--------	-------	-----------

OTRO No. (especificar). No presenta

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Ciudad de México Municipio: Ciudad de México Localidad: Ciudad de México.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Gorra o Boina para Agente Pullman.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: Hamilton, México, Futurama.

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Tela, vinil y plástico.

6.- INSCRIPCIONES: PULLMAN, CONDUCTOR. (En placa metálica, atornillada al frente).

7.- MEDIDAS:

Alto 11 cm. Largo 23 cm. Ancho Diámetro 19 cm. 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.- REGISTRO: PRONARE **FECHA.** 1995.

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

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