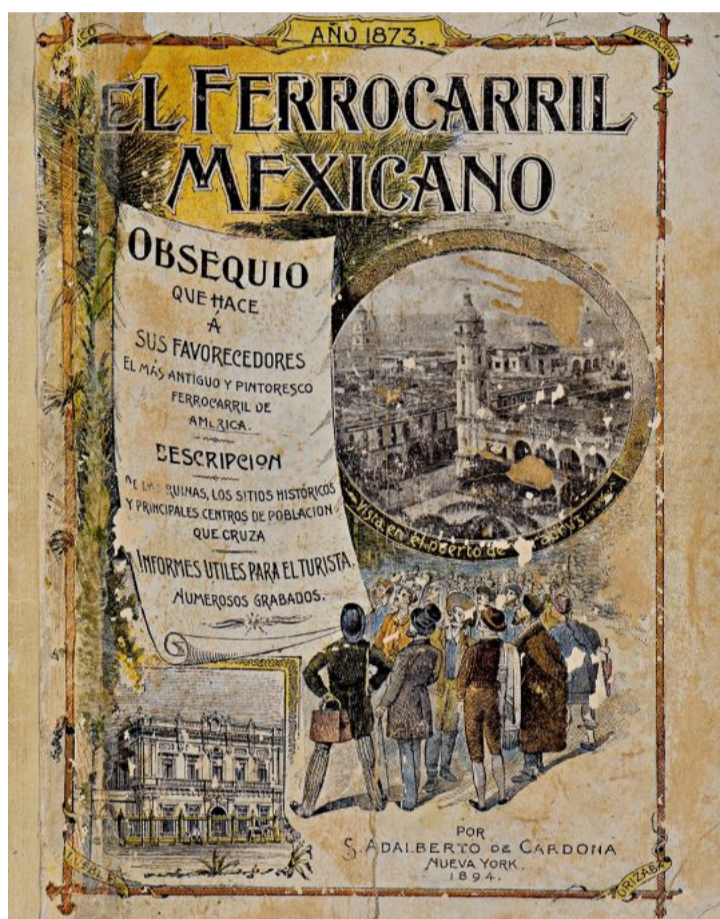


revista digital

34

sep-dic 2018

índice



PRESENTACIÓN

ESTACIONES

Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución 1922 en Yucatán

Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz

TIERRA FERROVIARIA

Elaboración de la cartografía del patrimonio cultural ferroviario

Lucina Rangel V., Raquel Díaz M., Tilman Pfan

CRUCE DE CAMINOS

El viaje como texto

Mtro. Alejandro Semo

SILBATOS Y PALABRAS

Reseña del libro Cuentos Ferroviarios: 1931-

Isabel Bonilla

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a José Luis Ramos Salvat, ex trabajador de México

Patricio Juárez Lucas

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Almacén de colecciones

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

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

revista digital

34

sep-dic 2018

índice

Presentación

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

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

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

En *Cruce de Caminos*, Alejandro Semo, investigador de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, nos comparte *El viaje como texto*, colaboración en la que aborda el estudio del ferrocarril durante el siglo XIX desde la perspectiva cultural y a partir de los “sistemas simbólicos”, que ofrecen una veta de investigación que amplía el estudio de la cosmovisión de la sociedad frente al ferrocarril y que, sin duda, contribuirá a ahondar en sucesos históricos posteriores. De esta manera, retoma el almanaque *De México, Chicago y Nueva York* de Adalberto de Cardona, publicado en 1892, para confirmar su dicho.

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

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

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

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 2018

índice

Tierra Ferroviaria

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

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

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

Resumen

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

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

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

Abstract

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

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

Keywords: Railroad cultural heritage, inventory, digital cartography, georeferenced.

Introducción

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

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

Antecedentes

Uno de los primeros inventarios registrados en materia de patrimonio ferroviario en México fue realizado entre los años de 1926-1930, por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).²⁸ Su objetivo fue inventariar todos los inmuebles localizados sobre las líneas ferroviarias en operación de su administración, para así poder identificar los destrozos que sufrió la infraestructura ferroviaria en la Revolución mexicana de 1910. Este histórico registro da cuenta de todas las edificaciones ferroviarias mediante un riguroso y sistematizado registro fotográfico. Las imágenes, acompañadas de una puntualizada y pormenorizada descripción de la función y materiales constructivos de cada edificación, corroboran un patrimonio amplio y variado, en el que se destacan las estaciones de carga o pasajeros, los puentes, los túneles, los viaductos, los talleres, las casas de trabajadores, las alcantarillas y un largo etcétera. Es oportuno destacar que este censo cubrió solamente la red ferroviaria que operaba dentro de FNM, por lo cual, las vías desactivadas, de propiedad estatal o particulares, quedaron fuera de este inventario.

Entre los años de 1993 y 1995, etapa previa a la privatización del sistema ferroviario, nuevamente FNM se encargó de realizar un censo nacional. En esta ocasión se ocupó de uno de los inmuebles más importantes de su infraestructura: las estaciones del tren.²⁹ Se inventariaron todas las estaciones que se encontraron a lo largo de las vías en uso, ya fueran con edificio o sin él. Esto es, una estación se define como un lugar designado en un horario de trenes, un punto en la ruta ferroviaria en el cual el tren debe detenerse para subir o bajar pasaje, mercancías y productos. De tal modo, que este censo registró espacios dentro de la red ferroviaria que iban desde un simple paradero con una placa señalando el nombre de la estación, hasta grandes conjuntos de inmuebles conformados principalmente por el edificio de la estación³⁰, seguidos de una gran variedad y cantidad de construcciones. Sin bien este inventario registró una totalidad de 2 mil 721 estaciones; dejó fuera de su alcance territorial puentes, túneles, alcantarillas y viaductos, por señalar lo más representativo.

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

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

Procedimiento metodológico

Fase 1. Inventario

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

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

Esta fase es punto de partida del proceso. A partir de ella, es fundamental ubicar la infraestructura ferroviaria en una plataforma de georreferenciación. En este caso, se decidió hacer uso de la plataforma de Google Earth.³¹ Al centrarnos en este trabajo concreto podemos indicar, que hay antiguas vías que sobreviven en forma de carreteras, caminos rurales o senderos. Sin embargo, no siempre se puede inferir el antiguo tendido de estas mediante la fotografía satelital de Google Earth, sobre todo cuando se trata de líneas abandonadas desde los años treinta o cincuenta del siglo pasado. En estos casos son muchos los factores que inhiben cualquier señal visible de algún tendido ferroviario; por ejemplo, cuando se trata de los terraplenes cubiertos por la extensión de la mancha urbana, por la infraestructura industrial o comercial, o bien, por una agricultura intensiva y continua en el campo. En estos casos es preciso rastrear, en el campo mismo, huellas de la existencia de una ruta ferroviaria y sus elementos anexos, como son: terraplenes, túneles, puentes, alcantarillas, tajos, muros de contención, así como buscar información mediante entrevistas de habitantes del lugar, o si existe, recurrir a foto aérea antigua.



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



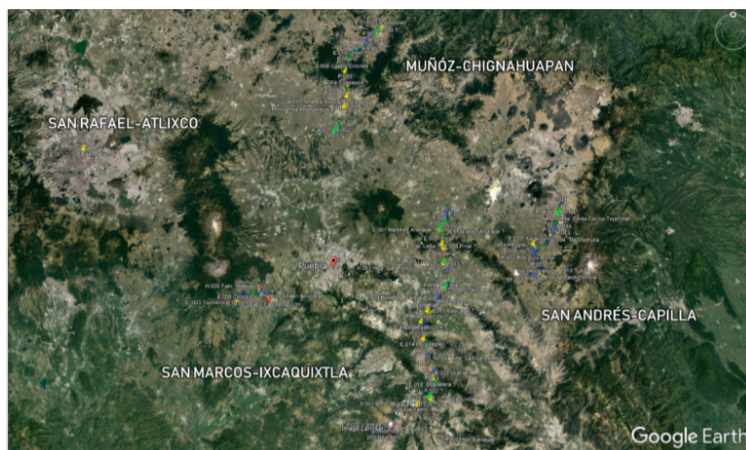
2. Vista satelital cerca de la estación Tonalá, Chiapas, con referencia al diamante de béisbol y trazado de la vía como referencias para la identificación de vestigios ferroviarios vía Google Earth

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

trasladar dicha información a otros sistemas de representación geográfica, que nos permiten ver los elementos detectados en el marco de otros contextos (económicos, culturales, demográficos, de comunicaciones, etc.). En todos los casos es necesaria la verificación *in situ* de los elementos ubicados, lo mismo que realizar su registro fotográfico, su medición, su descripción y una evaluación de su estado de conservación o valor cultural. No omitimos mencionar que se decidió iniciar el inventario en dos estados de la república mexicana: Puebla e Hidalgo, como experiencias piloto con el fin de aplicar la metodología, pero sobre todo para observar los primeros resultados, con vistas a su perfeccionamiento.

Resultados hasta ahora

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



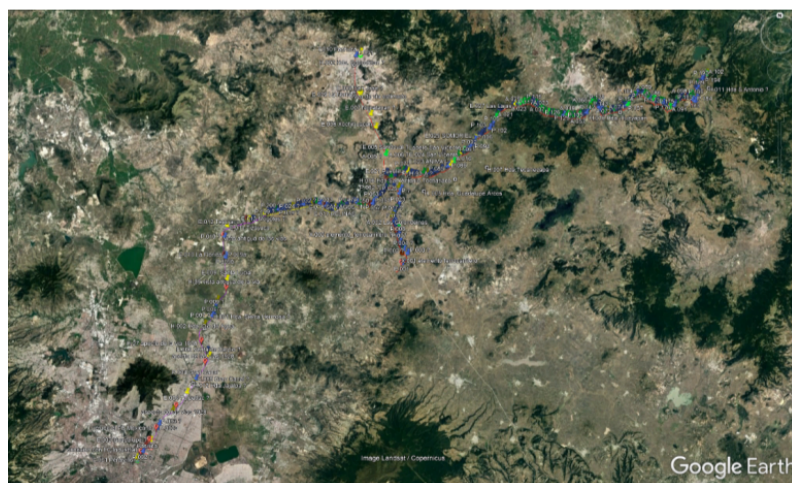
3. Líneas con elementos ferroviarios identificados por medio de Google Earth, para el caso de cuatro rutas ferroviarias en Puebla.

Las rutas del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste

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



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



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

Las rutas verificadas

El ramal Ometusco–Pachuca corresponde a la primera vía de tren en el estado de Hidalgo. Este fue inaugurado en los años ochenta del siglo XIX y, en su origen, tuvo la intención de conectar a la capital hidalguense con un punto de la línea de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Mexicano. Dicho punto fue la estación Ometusco. La línea quedó ajena al servicio ferroviario en 1956, por falta de rentabilidad. De su derrotero recorrimos el tramo entre Ometusco y Tepa, que conserva gran parte de su trazo en forma de caminos rurales, aunque interrumpido tres veces por autopistas o carreteras. Del tramo entre Tepa y Pachuca no es posible identificar huellas visibles mediante Google Earth. El trazado que realizamos de esta parte es aproximado, ya que lo reconstruimos a partir de los restos materiales como puentes, los nombres de ciertas calles en Pachuca y los mapas antiguos de esta línea.



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

La **línea Peralvillo-Beristain**, que a lo largo de los años noventa del siglo XIX se construyó e inauguró en varias etapas. El derrotero de esta vía se planeó como parte de una línea troncal, que llegaría hasta la costa del golfo, la cual nunca se concluyó. Tuvo un carácter marcadamente rural. Sus 164 kilómetros flanqueaban treinta y seis estaciones, en su mayoría pequeñas paradas asociadas a haciendas, que contaban con un andén de carga, un ladero y nada más. Llevaba productos como pulque, ganado o madera a la Ciudad de México. A juzgar por las imágenes de la Comisión de Avalúos, el tren fue un importante agente de la difusión de la cerveza en las áreas rurales, ya que en las fotografías de 1928 se logran ver anuncios de este producto en las paredes de las estaciones. De la ruta Peralvillo-Beristain recorrimos el tramo que va de Tepa hasta Beristain, realizando un registro fotográfico que pudimos comparar con el registro de la Comisión de Avalúos e Inventarios de 1928. El primer tramo de Peralvillo a la estación El Rey (adelante de Tizayuca) quedó fuera de servicio en 1933, siendo sustituido por la línea que va de la estación Lechería a El Rey, el cual hoy día se encuentra aún en operación. El tramo de Tepa a Beristain funcionó hasta 1996, quedando cancelado a raíz de la privatización ferroviaria. El trayecto entre Peralvillo y Empalme El Rey desapareció casi por completo debajo de la mancha urbana y para su reconstrucción nos basamos en los nombres de las calles, viejos mapas ferrocarrileros que representaban el trazo de las vías, antiguas fotos del inventario de 1928 y la existencia de dos vestigios de aquellos tiempos, como es la antigua estación de Santa Lucía, en la entrada al aeropuerto de una base militar y el puente cuatro sobre el gran canal. Por tanto, el trazo realizado de esta línea en esta parte es aproximado.



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

El tramo de El Rey a la estación Tepa sigue en uso y de Tepa a Beristain es fácil de reconocer, ya que en su mayor parte, hoy en día, lo conforman caminos rurales. La estación terminal de Peralvillo contó con todos los servicios y un gran patio de vías, todo este complejo ferroviario ha desaparecido por completo; el terreno es ocupado actualmente por viviendas. También

desaparecieron debajo de la mancha urbana las estaciones de Ojo de Agua y Tizayuca, ambas con edificios formales de mampostería o adobe y estructuras adicionales como tanques de agua, bodegas, casa de bombas, etc.



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

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



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

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



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

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



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



12. Estación Somorriel en 1928 y en la actualidad.

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



13. Patios de la estación Ventoquipa.

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



14. Estación Ahuazotepec en 1928 y en la actualidad.



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

Otras estaciones contaban con infraestructura de madera, en mayor o menor grado improvisada, de la cual en la actualidad ya no queda nada. Se redujeron con el tiempo a paradas para pasajeros. Es el caso de Otlimulco, que en 1928 contaba con un edificio de madera para oficina, sala de espera y vivienda y un andén de mampostería. Hoy sólo queda una caseta de concreto abandonada, que data de los años setenta del siglo pasado.



16 Estación Otlimulco.

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



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



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

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



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



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

A manera de conclusión Como lo hemos señalado, los Sistemas de Información Geográfica (SIG) son una gran aportación en las tareas de inventario, pues desde el trabajo en gabinete podemos obtener un cúmulo de información que nos permite priorizar y categorizar la futura labor de campo, ya que la imagen satelital nos indica la presencia, o en su defecto, la ausencia de lo que hemos identificado mediante la consulta de los documentos gráficos. Al contar con referencias tanto históricas como actuales, la investigación en campo se convierte en una actividad clave, que nos permite actualizar y enriquecer nuestras bases de datos. De esta manera, la información que recabemos en campo se vuelve cabal y confiable, al tiempo que vamos construyendo una cartografía del patrimonio cultural ferrocarrilero. Finalmente, podemos señalar que el uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) no sustituye la verificación *in situ*, pues para corroborar la materialidad y el estado físico que guardan los elementos identificados, siempre será imprescindible el trabajo de campo. Sin embargo, su uso como una herramienta actual de la arqueología industrial facilita la recopilación inmediata de referencias que, luego de corroborarse, pueden ser sistematizadas de una manera más horizontal, diversa, rápida y colaborativa, reduciendo recursos humanos y financieros al emprender este tipo de investigación.

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

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

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

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

Fuentes

Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), Ciudad de Puebla: Biblioteca Especializada, Planoteca, Fototeca.

Fondo Comisión de Inventario y Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México *Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias*, México, Documento mecanografiado, Ferrocarriles Nacionales de México, 1993.

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

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 2018

[índice](#)**Tierra Ferroviaria**

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

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

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

Resumen

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

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

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

Abstract

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

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

Keywords: Railroad cultural heritage, inventory, digital cartography, georeferenced.

Introducción

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

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

Antecedentes

Uno de los primeros inventarios registrados en materia de patrimonio ferroviario en México fue realizado entre los años de 1926-1930, por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).²⁸ Su objetivo fue inventariar todos los inmuebles localizados sobre las líneas ferroviarias en operación de su administración, para así poder identificar los destrozos que sufrió la infraestructura ferroviaria en la Revolución mexicana de 1910. Este histórico registro da cuenta de todas las edificaciones ferroviarias mediante un riguroso y sistematizado registro fotográfico. Las imágenes, acompañadas de una puntualizada y pormenorizada descripción de la función y materiales constructivos de cada edificación, corroboran un patrimonio amplio y variado, en el que se destacan las estaciones de carga o pasajeros, los puentes, los túneles, los viaductos, los talleres, las casas de trabajadores, las alcantarillas y un largo etcétera. Es oportuno destacar que este censo cubrió solamente la red ferroviaria que operaba dentro de FNM, por lo cual, las vías desactivadas, de propiedad estatal o particulares, quedaron fuera de este inventario.

Entre los años de 1993 y 1995, etapa previa a la privatización del sistema ferroviario, nuevamente FNM se encargó de realizar un censo nacional. En esta ocasión se ocupó de uno de los inmuebles más importantes de su infraestructura: las estaciones del tren.²⁹ Se inventariaron todas las estaciones que se encontraron a lo largo de las vías en uso, ya fueran con edificio o sin él. Esto es, una estación se define como un lugar designado en un horario de trenes, un punto en la ruta ferroviaria en el cual el tren debe detenerse para subir o bajar pasaje, mercancías y productos. De tal modo, que este censo registró espacios dentro de la red ferroviaria que iban desde un simple paradero con una placa señalando el nombre de la estación, hasta grandes conjuntos de inmuebles conformados principalmente por el edificio de la estación³⁰, seguidos de una gran variedad y cantidad de construcciones. Sin bien este inventario registró una totalidad de 2 mil 721 estaciones; dejó fuera de su alcance territorial puentes, túneles, alcantarillas y viaductos, por señalar lo más representativo.

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

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

Procedimiento metodológico

Fase 1. Inventario

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

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

Esta fase es punto de partida del proceso. A partir de ella, es fundamental ubicar la infraestructura ferroviaria en una plataforma de georreferenciación. En este caso, se decidió hacer uso de la plataforma de Google Earth.³¹ Al centrarnos en este trabajo concreto podemos indicar, que hay antiguas vías que sobreviven en forma de carreteras, caminos rurales o senderos. Sin embargo, no siempre se puede inferir el antiguo tendido de estas mediante la fotografía satelital de Google Earth, sobre todo cuando se trata de líneas abandonadas desde los años treinta o cincuenta del siglo pasado. En estos casos son muchos los factores que inhiben cualquier señal visible de algún tendido ferroviario; por ejemplo, cuando se trata de los terraplenes cubiertos por la extensión de la mancha urbana, por la infraestructura industrial o comercial, o bien, por una agricultura intensiva y continua en el campo. En estos casos es preciso rastrear, en el campo mismo, huellas de la existencia de una ruta ferroviaria y sus elementos anexos, como son: terraplenes, túneles, puentes, alcantarillas, tajos, muros de contención, así como buscar información mediante entrevistas de habitantes del lugar, o si existe, recurrir a foto aérea antigua.



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



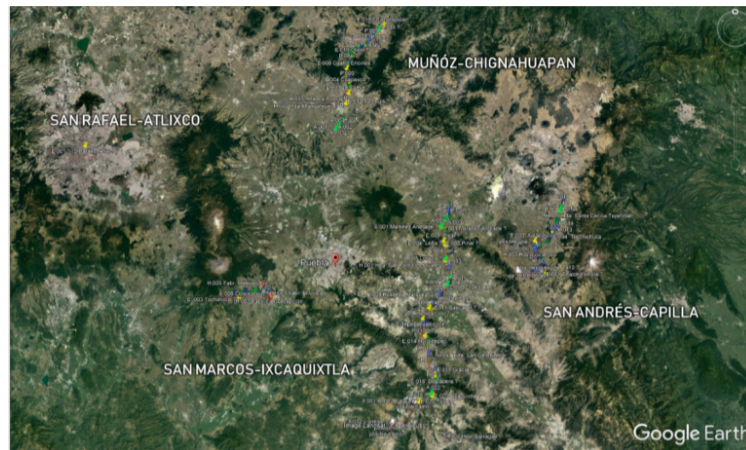
2. Vista satelital cerca de la estación Tonalá, Chiapas, con referencia al diamante de béisbol y trazado de la vía como referencias para la identificación de vestigios ferroviarios vía Google Earth

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

trasladar dicha información a otros sistemas de representación geográfica, que nos permiten ver los elementos detectados en el marco de otros contextos (económicos, culturales, demográficos, de comunicaciones, etc.). En todos los casos es necesaria la verificación *in situ* de los elementos ubicados, lo mismo que realizar su registro fotográfico, su medición, su descripción y una evaluación de su estado de conservación o valor cultural. No omitimos mencionar que se decidió iniciar el inventario en dos estados de la república mexicana: Puebla e Hidalgo, como experiencias piloto con el fin de aplicar la metodología, pero sobre todo para observar los primeros resultados, con vistas a su perfeccionamiento.

Resultados hasta ahora

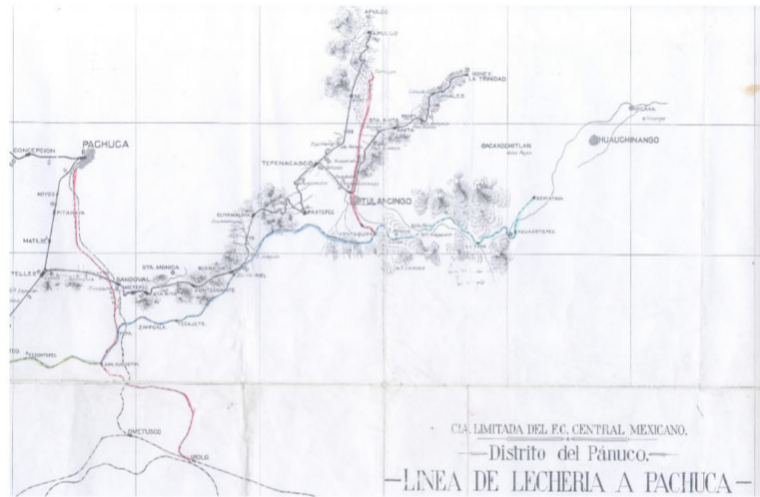
Hemos cubierto casi la totalidad del estado de Puebla, redibujando mil kilómetros de la red ferroviaria en Google Earth y logrando con ello ubicar 196 estaciones y 321 puentes o alcantarillas. Sin embargo, por falta de huellas visibles por medio de las vistas aéreas de Google Earth de restos materiales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



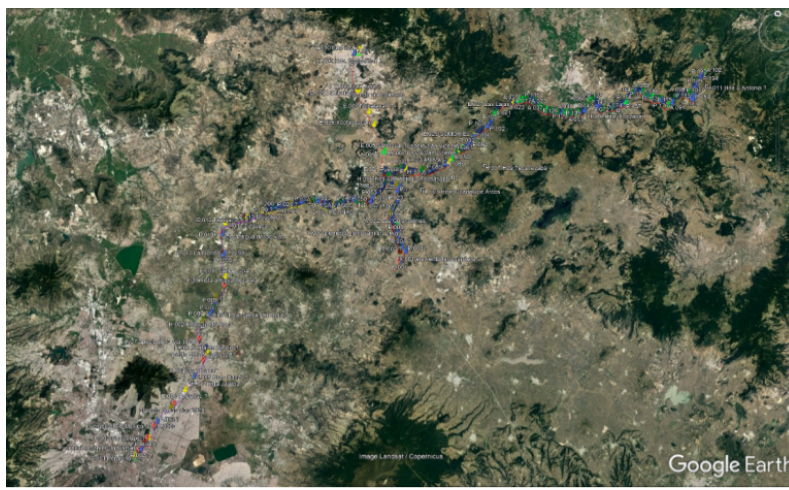
3. Líneas con elementos ferroviarios identificados por medio de Google Earth, para el caso de cuatro rutas ferroviarias en Puebla.

Las rutas del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste

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



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



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

Las rutas verificadas

El **ramal Ometusco-Pachuca** corresponde a la primera vía de tren en el estado de Hidalgo. Este fue inaugurado en los años ochenta del siglo XIX y, en su origen, tuvo la intención de conectar a la capital hidalguense con un punto de la línea de México a Veracruz del antiguo Ferrocarril Mexicano. Dicho punto fue la estación Ometusco. La línea quedó ajena al servicio ferroviario en 1956, por falta de rentabilidad. De su derrotero recorrimos el tramo entre Ometusco y Tepa, que conserva gran parte de su trazo en forma de caminos rurales, aunque interrumpido tres veces por autopistas o carreteras. Del tramo entre Tepa y Pachuca no es posible identificar huellas visibles mediante Google Earth. El trazado que realizamos de esta parte es aproximado, ya que lo reconstruimos a partir de los restos materiales como puentes, los nombres de ciertas calles en Pachuca y los mapas antiguos de esta línea.



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

La **línea Peralvillo-Beristain**, que a lo largo de los años noventa del siglo XIX se construyó e inauguró en varias etapas. El derrotero de esta vía se planeó como parte de una línea troncal, que llegaría hasta la costa del golfo, la cual nunca se concluyó. Tuvo un carácter marcadamente rural. Sus 164 kilómetros flanqueaban treinta y seis estaciones, en su mayoría pequeñas paradas asociadas a haciendas, que contaban con un andén de carga, un ladero y nada más. Llevaba productos como pulque, ganado o madera a la Ciudad de México. A juzgar por las imágenes de la Comisión de Avalúos, el tren fue un importante agente de la difusión de la cerveza en las áreas rurales, ya que en las fotografías de 1928 se logran ver anuncios de este producto en las paredes de las estaciones. De la ruta Peralvillo-Beristain recorrimos el tramo que va de Tepa hasta Beristain, realizando un registro fotográfico que pudimos comparar con el registro de la Comisión de Avalúos e Inventarios de 1928. El primer tramo de Peralvillo a la estación El Rey (adelante de Tizayuca) quedó fuera de servicio en 1933, siendo sustituido por la línea que va de la estación Lechería a El Rey, el cual hoy día se encuentra aún en operación. El tramo de Tepa a Beristain funcionó hasta 1996, quedando cancelado a raíz de la privatización ferroviaria. El trayecto entre Peralvillo y Empalme El Rey desapareció casi por completo debajo de la mancha urbana y para su reconstrucción nos basamos en los nombres de las calles, viejos mapas ferrocarrileros que representaban el trazo de las vías, antiguas fotos del inventario de 1928 y la existencia de dos vestigios de aquellos tiempos, como es la antigua estación de Santa Lucía, en la entrada al aeropuerto de una base militar y el puente cuatro sobre el gran canal. Por tanto, el trazo realizado de esta línea en esta parte es aproximado.

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

El tramo de El Rey a la estación Tepa sigue en uso y de Tepa a Beristain es fácil de reconocer, ya que en su mayor parte, hoy en día, lo conforman caminos rurales. La estación terminal de Peralvillo contó con todos los servicios y un gran patio de vías, todo este complejo ferroviario ha desaparecido por completo; el terreno es ocupado actualmente por viviendas. También

desaparecieron debajo de la mancha urbana las estaciones de Ojo de Agua y Tizayuca, ambas con edificios formales de mampostería o adobe y estructuras adicionales como tanques de agua, bodegas, casa de bombas, etc.



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

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



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

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



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

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



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



12. Estación Somorrié en 1928 y en la actualidad.

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



13. Patios de la estación Ventoquipa.

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



14. Estación Ahuazotepec en 1928 y en la actualidad.



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

Otras estaciones contaban con infraestructura de madera, en mayor o menor grado improvisada, de la cual en la actualidad ya no queda nada. Se redujeron con el tiempo a paradas para pasajeros. Es el caso de Otlimulco, que en 1928 contaba con un edificio de madera para oficina, sala de espera y vivienda y un andén de mampostería. Hoy sólo queda una caseta de concreto abandonada, que data de los años setenta del siglo pasado.



16 Estación Otlimulco.

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



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



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

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



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



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

A manera de conclusión Como lo hemos señalado, los Sistemas de Información Geográfica (SIG) son una gran aportación en las tareas de inventario, pues desde el trabajo en gabinete podemos obtener un cúmulo de información que nos permite priorizar y categorizar la futura labor de campo, ya que la imagen satelital nos indica la presencia, o en su defecto, la ausencia de lo que hemos identificado mediante la consulta de los documentos gráficos. Al contar con referencias tanto históricas como actuales, la investigación en campo se convierte en una actividad clave, que nos permite actualizar y enriquecer nuestras bases de datos. De esta manera, la información que recabemos en campo se vuelve cabal y confiable, al tiempo que vamos construyendo una cartografía del patrimonio cultural ferrocarrilero. Finalmente, podemos señalar que el uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) no sustituye la verificación *in situ*, pues para corroborar la materialidad y el estado físico que guardan los elementos identificados, siempre será imprescindible el trabajo de campo. Sin embargo, su uso como una herramienta actual de la arqueología industrial facilita la recopilación inmediata de referencias que, luego de corroborarse, pueden ser sistematizadas de una manera más horizontal, diversa, rápida y colaborativa, reduciendo recursos humanos y financieros al emprender este tipo de investigación.

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

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

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

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

Fuentes

Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), Ciudad de Puebla: Biblioteca Especializada, Planoteca, Fototeca.

Fondo Comisión de Inventario y Avalúos de Ferrocarriles Nacionales de México *Censo Nacional de Estaciones Ferroviarias*, México, Documento mecanografiado, Ferrocarriles Nacionales de México, 1993.

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

 Descargar artículo

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 2018

índice

Cruce de caminos

El viaje como texto

Mtro. Alejandro Semo

Universidad Autónoma de la Ciudad de México

³² Para la investigación del estudio del ferrocarril durante el siglo XIX, desde la perspectiva cultural, fijé dos líneas fundamentales para un primer trabajo que desarrollé: la que se refirió a la “dialéctica del espacio-tiempo”, entre el tiempo cíclico con los horarios precisos, en oposición al tiempo absoluto, asociado con las experiencias de quienes experimentaban el uso del nuevo transporte y la de la “percepción”, a partir del impacto que causó en los testigos externos y los viajeros el ferrocarril.

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

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

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

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



Así, el objetivo es plantearnos cuestionamientos fundamentales, que parafraseando a Robert Darton: nos llevan a resolver las siguientes preguntas: ¿Cómo organiza el autor su mundo mental e imaginario? ¿Cómo ordena la tipografía y las imágenes asociadas al texto? ¿Cómo hizo para separar un fenómeno de otro? ¿Qué categorías utilizó para ordenar sus temas? ¿Cómo expresa sus opiniones y sus sensaciones? ¿Cómo utiliza e interpreta las diferentes fuentes a las que tuvo acceso? En resumen, nuestra tarea no es descubrir cómo eran las ciudades y los lugares que nuestro autor describe en 1892, sino comprender cómo las veía nuestro observador. Y también adentrarnos en su conciencia, para entender su mundo mental e imaginario desde la forma que tiene para describir su lenguaje y el orden de la gráfica, más que en los objetos descritos. ³³

Por lo tanto, en donde el historiador social estudia las formas de organización de una sociedad, las relaciones entre grupos, capas, clases sociales, y cuestiona las relaciones de los sucesos apuntando a estructuras a medio o largo plazo y a su transformación, o aporta teoremas económicos, en virtud de los cuales se indagaran acontecimientos individuales o resultados de la acción política, ³⁴ el historiador etnográfico estudia la manera como la gente común entiende al mundo. Busca investigar su cosmología, mostrar como la gente organiza la realidad en su mente y como la expresa en su conducta. ³⁵

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 2018

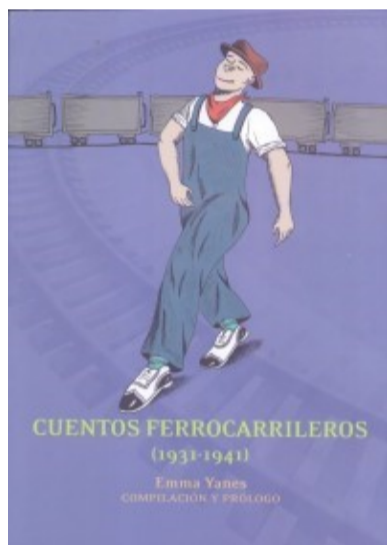
índice

Silbatos y palabras

Reseña del libro *Cuentos Ferrocarrieros: 1931-1941*

Isabel Bonilla

Biblioteca especializada, CEDIF



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

Como bien lo señala Emma en el prólogo, en esta antología se compilan por primera vez veintitrés relatos de obreros ferroviarios mexicanos, que trabajaron para la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) durante la década de 1930. De ellos, doce corresponden al I Concurso Nacional de Cuento Ferrocarriero, convocado en enero de 1939 por los editores de la *Revista Ferronales*, órgano del personal de FNM, y cuyo premio mensual por entrega fue de 15 pesos por cuento o relato, sin más

requisito que el de tener la nacionalidad mexicana y tratar el tema rielero. Los once cuentos restantes corresponden a la selección que realizó Yanes Rizo durante la revisión documental.

Ahora bien, se preguntarán por qué recomendar la lectura de esta antología si existe la posibilidad de acceder directamente a la fuente documental, de la cual se hizo la selección. Por mi parte les daré tres razones: la primera porque Yanes Rizo nos ofrece algunas consideraciones importantes para entender el por qué se llevó a cabo el concurso literario. Desde su punto de vista, el interés de los trabajadores por escribir algún relato tuvo que ver no sólo con el nivel de estudios, sino también con la tradición literaria sobre los ferrocarriles en México y en otros países, así como con el contexto y cotidianidad del rielero, que dará rienda suelta a su imaginación. En ese sentido, plantea que algunos de los rieleros mexicanos no sólo se preocuparon, sino que también se ocuparon del tema ferroviario al procurar su capacitación. Siguiendo con su argumentación, nos presenta un acercamiento a la literatura de finales del siglo XIX y principios del XX, en la que no puede dejar de mencionar las obras de escritores consagrados como Rudyard Kipling y Émile Zola, para el caso europeo o las novelas de Ramón López Velarde, Mariano Azuela, Martín Luis Guzmán, Rafael M. Muñoz, Francisco G. Urquiza, para el caso mexicano, sólo por mencionar a algunos literatos. De esta manera, anota que “el interés por los trabajadores del riel en la literatura se puede constatar también por la publicación, en 1933, de la novela *Hembra para dos machos*, de María S. Azoños, hija de un conductor ferroviario, así como por el empeño de los trabajadores en formar bibliotecas, no sólo con libros técnicos, sino con novelas como *Resurrección*, de León Tolstoi”.

La segunda razón para leer este libro es porque nos da una aproximación al movimiento literario que se desarrolló en México en la primera mitad del siglo XX, el estridentismo.³⁶ Así, de manera sencilla argumenta cuáles son los elementos que podemos encontrar al leer el cuento *Historia de un boleto de ferrocarril*, escrito en 1935 por el trabajador Pedro López Amador para la *Revista Ferronales*, y lo mismo con la novela de Eduardo Zamacois, *Memorias de un vagón de ferrocarril*. Es decir, nos presenta fragmentos de ambas obras, con el propósito de explicarnos en qué consiste dicha corriente, y para que logremos identificar “aspectos que atienden los cambios que produce la modernidad en la ciudad y la secuela emocional de los objetos”.

En tercer lugar, y quizá el más importante, en mi opinión, tiene que ver con la explicación que nos da sobre el contexto en que se desarrolla dicho concurso. Es decir, como se sabe, de 1934 a 1940 Lázaro Cárdenas ocupó la presidencia de la república mexicana, nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales de México y delegó a los trabajadores la administración de los mismos. En otras palabras, de mayo de 1938 a diciembre de 1940, durante la administración obrera, la *Revista Ferronales* abrió dos nuevas secciones: “una dedicada a reseñar los aportes de los trabajadores y otra en la que ofrecía explicaciones técnicas para evitar el despilfarro. En este marco se publicó la convocatoria del concurso, con la idea de generar en los rieleros un sentido de pertenencia, de lucha e identidad. Sin embargo, el resultado fue distinto a lo esperado, en palabras de Emma, “el mérito de esta compilación es que se muestra la problemática y la imaginación de los obreros, quienes están más cerca del romanticismo y la cursilería, que de la militancia revolucionaria o de la toma del poder por el proletariado”.³⁷ Son cuentos en los que se refleja su cotidianidad; los trabajadores escriben por y para sus amigos, familias o novias, y lo hacen desde su espacio laboral.

Todavía más, esta obra va acompañada de un glosario y de una bibliografía que resulta útil al momento de adentrarnos al tema del mundo del trabajo de los obreros del riel, además de unas extraordinarias ilustraciones que son entrada para cada uno de los cuentos. En fin, sin más que decir espero que disfruten de su lectura porque se trata, en resumen, de una obra deliciosa que, sin duda, los llevará a acercarse a los rieleros de carne y hueso.

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

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

38. Emma Yanes, *op. cit.*, p. 37

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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.



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

revista digital

34

sep-dic 2018

índice

Vida Ferrocarilera

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

Patricio Juárez Lucas

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

Palabras claves: Trabajador ferroviario.

PJ: ¿Cuál es su nombre?

JR: José Luis Ramos Salvat.

PJ: ¿Quiénes fueron sus padres?

JR: Luis Ramos y Lilia Salvat de Ramos.

PJ: ¿En qué lugar nació?

JR: En Matías Romero, Oaxaca.

PJ: ¿Su padre fue ferroviario?

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

PJ: Su papá, ¿en qué especialidad trabajó?

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

PJ: ¿A qué edad entró usted a ferrocarriles?

JR: A los 21 años.

PJ: ¿En qué lugar?

JR: Entré a trabajar en Coatzacoalcos, Veracruz.

PJ: ¿En qué especialidad?

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

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

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

PJ: ¿Puesto de confianza, en dónde?

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

PJ: ¿Por qué se quiso cambiar de residencia?

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

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

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

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

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

PJ: ¿En qué horario trabajaba?

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

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

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

PJ: ¿En qué disciplina?

JR: La carrera de pintura, pintura artística.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PJ: ¿Cuánto tiempo estuvo en Coatzacoalcos?

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

PJ: ¿Allá en qué puesto?

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

PJ: ¿Cuál es la principal actividad del airista?

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

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

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

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

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

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

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

PJ: ¿En dónde?

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

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

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

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

JR: Soy divorciado y tengo un hijo.

PJ: ¿De qué edad?

JR: De quince años.

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

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

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

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

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


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

PJ: De estos hermanos, ¿varios fueron ferrocarrileros?

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

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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.

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

revista digital

34

sep-dic 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
585	Acciones	Acciones para habilitar a los directores como accionistas de la compañía, 1928-1932	1928-1932	4, 7146	35
586	Elecciones de funcionarios de la compañía	1-2. Elecciones de funcionarios de la CCF (Compañía Carbonífera de Fuente), 1928; 3. Falta de pagos de honorarios de diversos funcionarios, 1931; 4. Nombramientos anuales de funcionarios, 1931-1932; 5. Renuncia (R) de Javier Sánchez Mejorada; 6. Substitución de James Piper, 1934; 7. R de Manuel García Peña como Tesorero de CCF, 1935:	1928-1935	4, 7510	35
587	Otorgamiento de poderes	1. Acuerdo de la JD de la CCF autorizando el otorgamiento de poder notarial a favor de Guillermo Espejo, 1908; 2. Autorización para solicitar concesiones de explotación petrolífera; 1929; 3. Substitución de poder a favor de Javier Sánchez Mejorada, 1931; 4. Facultades a William Hollis, 1932; 5. Poder otorgado a William Hollis, 1928-1929; 6. Poderes a Javier Sánchez Mejorada, 1931-1932.	1908-1932	4, 7520	35
588	Venta de acciones de agua y terrenos	1. Venta de una acción de agua con sus tierras de labor y agostadero de la extinguida comunidad de Fuente (CCF) a favor de Hilario Hernández, 1930; 2. Venta de los diversos lotes que formaban la Hacienda La Escondida (CCF), 1930-1931.	1930-1931	4, 9234	35
589	Pago de impuestos	Pago de impuesto que debe hacerse al Estado de Colorado por concepto de licencia de la CCF, 1932	1932-1932	4, 9430	35
590	Correspondencia general	Correspondencia general, 1910-1912	1910-1912	4, 9900	35
591	Prórroga de existencia de la CCCC (Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila)	Prórroga de existencia de la CCC, 1929-1930	1929-1930	5, 1300	35
592	Estatutos de la CCCC	Estatutos de la CCCC (se encuentran en el acta de la sesión Junta Directiva, celebrada para llevar a cabo su organización, viernes 14 de enero de 1910, Ciudad de México)	1910	5, 1500	35
593	Expedición de un certificado de acciones a favor de la Central Hanover Bank Trust Co.	Expedición de un nuevo título a favor de la Central Hanover Bank and Trust Company	1910	5, 3000	35
594	Pérdida de ganado propiedad de la Hacienda de la Soledad	Pérdida de ganado propiedad de la Hacienda de la Soledad	1936	5, 3250	35

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 2018

índice

Archivos documentales y de bienes

Biblioteca especializada

Colección Amorós de Negre

871. Decreto expedido por el gobernador interino del Estado Libre y Soberano de Puebla, Crispín Aguilar Bovadilla, a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha dirigido el siguiente decreto: «El 9.º Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla, decreta: Artículo 1º Se faculta ampliamente al Gobernador: para I. Solicitar las concesiones que estime convenientes con objeto de aumentar las vías férreas que hay en el Estado... (Siguen inciso II y III, y después el Art. 2º y último)... 5 de septiembre de 1888/. Puebla de Zaragoza, Tip. Hospicio, 1888, 1 h de 33.4 x 23 cms., impresa por el frente.

-

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

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

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

875. Gobernador constitucional del estado Libre y Soberano de Puebla a sus habitantes sabed: Que por la Secretaría del Congreso se me ha comunicado el siguiente decreto: El 9º Congreso constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se faculta al Gobernador para subvencionar la construcción de ferrocarriles en el territorio del estado, conforme a las bases siguientes: I. Las vías férreas, por importancia y por los beneficios que produzcan al Estado merecerán la subvención según el prudente arbitrio del Gobernador. II. Las subvenciones en ningún caso excederán de mil pesos por cada kilómetro y se pagarán únicamente por la extensión que ocupen en el territorio del Estado. III. Las mismas subvenciones se acordarán en términos equitativos y serán satisfechas después de cubiertas las demás atenciones a la administración pública... 29 de diciembre de 1888. Puebla de Zaragoza, México, Tip. del Hospicio, 1888, 1 h. de 33.5 x 23 cms., impresa por el frente a línea tirada y a dos columnas separadas por el cordel. En papel azul.

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

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

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

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

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

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

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



03-01807



03-01819

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 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)
701	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Coronango.	diciembre 10 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
702	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Los Arcos y empalme con el Distrito de Matamoros.	mayo 27 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
703	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación La Unión y espuelas Beneficencia, Patriotismo y La Constancia.	septiembre 21 de 1928	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
704	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Espuela Dobladero.	diciembre 16 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
705	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Martín. Planificación de estaciones.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25
706	Resumen. Vías auxiliares.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25
707	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillén.	noviembre 11 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
708	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Calpulalpam.	noviembre 13 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
709	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Mazapa.	noviembre 15 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

710	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Tepunte.	noviembre 23 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
711	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Nanacamilpa.	noviembre 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
712	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Arroyo.	noviembre 27 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
713	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Contadero.	noviembre 28 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
714	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Lagunilla.	noviembre 29 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
715	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Dolores.	noviembre 30 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
716	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Tláloc.	diciembre 2 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
717	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillow.	diciembre 3 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
718	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación San Martín. F.C. del Carmen y F.C. Ixtacihuatl.	enero 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
719	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera San Lucas.	diciembre 4 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
720	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Bartolo.	diciembre 5 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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

34

sep-dic 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. (115040003801423).

No. INVENTARIO FNM. H0030328IM150001341.

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

CLAVE PRONARE.

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

OTRO No. (especificar). No presenta

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Tlaxcala Municipio: Panzacola.

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

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

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

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

7.- MEDIDAS:

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

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

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

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno () Regular (X) Malo ()

10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO. Sí (X) No ()



Foto: María de la Paz González.


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

Referencias:

11.- REGISTRÓ: PRONARE

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, 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.

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