

Tierra Ferroviaria

Nuevas evidencias para el estudio de los Ferrocarriles Constitucionalistas: el traspaso de los bienes muebles en 1915

New evidence for the study of the Constitutionalist Railways: the transfer of movable property in 1915

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca del CEDIF-CNPPCF. Correo electrónico: cvelez@cultura.gob.mx

Resumen

El decreto del 4 diciembre de 1914, emitido por Venustiano Carranza en el puerto de Veracruz, permitió el traspaso de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México a los Ferrocarriles Constitucionalistas. Este procedimiento trajo consigo diversos problemas de índole económico y administrativo, que se fueron generando en buena parte del año 1915. Uno de ellos fue el derivado por la extracción de mobiliario y objetos de oficina del edificio administrativo de FNM, para ser utilizados en las diversas oficinas de la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas. Por tanto, el objetivo de este trabajo es describir este proceso a partir del análisis de fuentes que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y mostrar algunas ilustraciones de piezas y objetos del Departamento de Almacén de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM).

Palabras clave: Ferrocarriles, Carrancismo, Archivos, Estaciones, Mobiliario, Objetos de Oficina.

Abstract

The decree of December 4, 1914, issued by Venustiano Carranza in the port of Veracruz, allowed the transfer of the company Ferrocarriles Nacionales de México (National Railways of Mexico) to the Ferrocarriles Constitucionalistas (Constitutionalist Railways). This procedure brought with it various problems of an economic and administrative nature, which were generated on a wide part of the year 1915. One of them was derived from the extraction of office furniture and objects from the FNM administrative building, to be used in the various offices of the General Directorate of the Constitutionalist Railways. Therefore, the objective of this article is to describe this process from the analysis of sources that are protected in the collections of the Center for Railway Documentation and Research (CEDIF) and to show some illustrations of pieces and objects of the Department of Warehouse of Collections of the National Museum of the Mexican Railways (MNFM).

Keywords: Railways, Carrancismo, Archives, Stations, Furniture, Office Objects.

Introducción

Hablar de los Ferrocarriles Constitucionalistas es adentrarnos a un tema poco abordado en los estudios sobre los ferrocarriles en México. Quienes han investigado la historia de este medio de transporte durante el periodo revolucionario se han detenido a explicar y a reflexionar sobre este tema de una forma más general en el periodo carrancista, específicamente en el momento en que Venustiano Carranza decreta la incautación de los ferrocarriles en diciembre de 1914, hasta el 1 de enero de 1919, cuando cambian su nombre nuevamente a Ferrocarriles Nacionales de México.

En este sentido, el presente artículo tiene como objetivo acercarnos al tema de los Ferrocarriles Constitucionalistas de una forma que nos permita conocer este cambio de administración en los meses posteriores al decreto de incautación y que, además, en esa cotidianidad del traspaso que se llevó a cabo, podamos observar algunos de los problemas económicos y administrativos que tuvieron que sortear.

Gracias a la localización, en el Archivo histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, de un expediente que aborda la periodicidad de la administración de estos ferrocarriles se pudo, en gran medida, describir este proceso con un mayor detalle. El cuestionamiento inicial sobre cómo se había dado el cambio de una administración a otra fue resolviéndose conforme se avanzaba en la revisión del expediente que, aunque único, permitió concretar las ideas que se expondrán a lo largo de este trabajo.

Comencemos por conocer la situación política del país previa a la incautación de los ferrocarriles.

I. Antecedentes

Había pasado poco tiempo desde la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908, cuando el país entró en un conflicto armado que se prolongaría por una década. En este periodo, el sistema ferroviario sufrió daños en buena parte de su infraestructura y equipo rodante, además de que sus estructuras administrativas y organizativas se desarticulaban, por lo que distintos jefes revolucionarios se apoderaron de parte de las líneas y de equipo ferroviario.¹ En agosto de 1914, tropas constitucionalistas al mando de Venustiano Carranza llegaron a la Ciudad de México y él asumió la investidura de primer jefe encargado del poder ejecutivo de la nación. Al poco tiempo, extendió una invitación a generales y a gobernadores allegados al constitucionalismo para celebrar una convención en la capital de la República.²

Una de las decisiones que tomó en calidad de primer jefe del Estado mexicano fue la de incautar de manera provisional la compañía Ferrocarriles Nacionales de México y, por lo tanto, asumir el control de las oficinas centrales de la empresa.³

Posteriormente, el 1 de octubre de ese año, en la Cámara de Diputados de la Ciudad de México comenzaron las sesiones de la Convención Revolucionaria, la cual se trasladó días después a Aguascalientes. Las sesiones se orientaron a encontrar una solución al conflicto desencadenado por las distintas fuerzas rebeldes; el resultado se resume en lo siguiente: la aprobación del Plan de Ayala propuesto por el ejército zapatista; la destitución de Carranza como encargado del poder ejecutivo de la nación y de Francisco Villa como jefe de la División del Norte; así como el nombramiento del general Eulalio Gutiérrez como presidente provisional por un periodo de veinte días.⁴ Sin embargo, ni Carranza ni Villa aceptaron estas resoluciones y Eulalio Gutiérrez, lejos de cumplir con los acuerdos de la Convención de Aguascalientes, designó a Villa como jefe de las operaciones militares y puso bajo custodia al gobierno emanado de la asamblea. De igual forma, varios jefes militares abandonaron a Carranza para aliarse con Villa⁵ y éste, a su vez, cumpliendo órdenes de Gutiérrez, avanzó con sus tropas hacia la Ciudad de México.

Ante esta situación, Venustiano Carranza decidió abandonar la capital y retirarse junto con su gobierno al puerto de Veracruz, en noviembre del mismo año, aun cuando las tropas norteamericanas se encontraban ocupando el puerto.⁶ Previa a su arribo a Veracruz, Carranza permaneció en la ciudad de Córdoba hasta el día 26 y, una vez a su llegada, decretó que ese puerto era la capital del país.⁷ Con los norteamericanos fuera de Veracruz, Carranza se instaló en el edificio de Faros, desde donde continuó emitiendo órdenes. Al finalizar 1914, sus tropas aliadas se reorganizaron y planearon nuevamente una ofensiva.⁸

Entre los miembros de la comitiva que acompañó a Carranza rumbo a Veracruz y que permaneció con él, estaban el general Álvaro Obregón, Heriberto Jara, Agustín Millán, Luis Cabrera, Jesús Urueta, Luis Manuel Rojo, Alberto J. Pani, entre otros funcionarios.⁹ Meses después, a finales de 1915, la Ciudad de México fue desalojada

y ocupada por las fuerzas del general Obregón.¹⁰ Venustiano Carranza regresaría nuevamente a la capital de la República.

II. Confiscación de las líneas ferroviarias de Ferrocarriles Nacionales de México

Mientras se llevaban a cabo estas acciones políticas y militares, ¿qué pasaba con los ferrocarriles? Recordemos que, en agosto de 1914, Venustiano Carranza llegó con sus tropas a la Ciudad de México y, desde ese momento, se hicieron cargo de las oficinas generales de los ferrocarriles y todas sus dependencias, pero será hasta el 4 de diciembre de ese mismo año, en Veracruz, cuando se expida el documento formal de incautación de las líneas ferroviarias en las regiones dominadas por el gobierno constitucionalista.¹¹

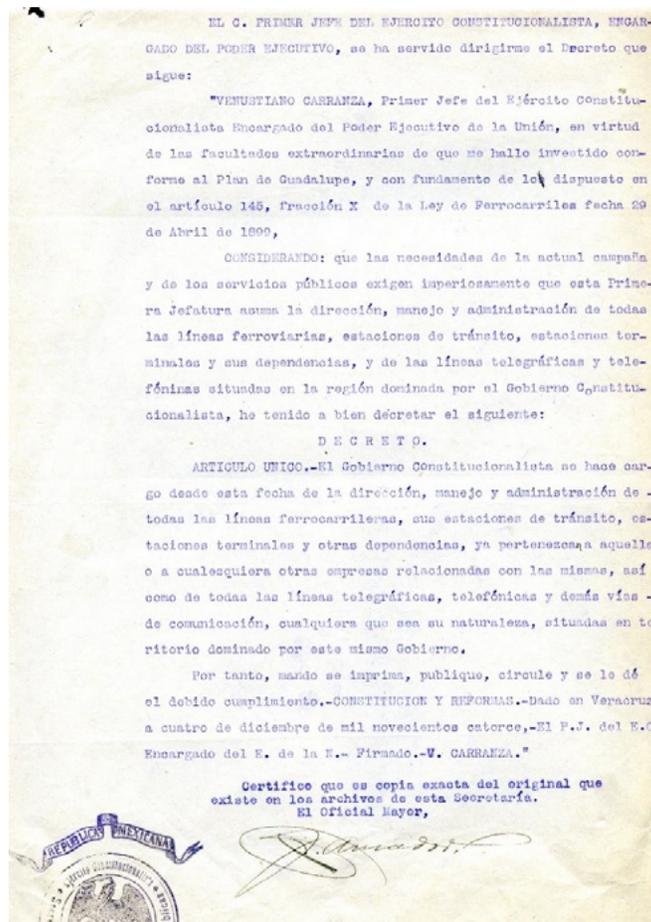
Este decreto afectó al principio los siguientes tramos de vía: en el Ferrocarril Interoceánico, entre Veracruz y Perote; en el Ferrocarril Mexicano, el tramo entre Veracruz y Apizaco; del Ferrocarril Veracruz al Istmo toda la línea troncal, de Córdoba a Santa Lucrecia, y del Ferrocarril Panamericano, igualmente toda la línea. Aunque estas líneas cubrían buena parte del sureste del país, no se consideró asumir en ese momento el control del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Sin embargo, se abrió la posibilidad de tomar el control de otras líneas e instalaciones, a medida que las tropas constitucionalistas fueran extendiendo su dominio en otras zonas, como sucedió en los ramales Puebla - Apizaco y Pachuca - Ometusco, en 1915.¹²

En agosto de ese mismo año, los constitucionalistas llegaron nuevamente a la Ciudad de México y días después, el 1 de septiembre, el Ferrocarril Mexicano fue devuelto a la compañía propietaria. Durante ese mes se tomó la decisión de suprimir la jurisdicción militar de los Ferrocarriles Constitucionalistas, que estarían bajo el control de la Dirección General.¹³

Volviendo nuevamente al Decreto de incautación de las líneas ferroviarias del país, expedido el 4 de diciembre de 1914, debemos decir que se fundamentó legalmente en la Ley de ferrocarriles, que fue presentada en 1898, gracias al plan sobre ferrocarriles que José Yves Limantour, Secretario de Hacienda y Crédito Público, había formulado, y que fue aceptada por el Congreso el 29 de abril de 1899.¹⁴ Bajo ese fundamento legal y tomando en cuenta las necesidades de la campaña y de los servicios públicos que exigía la primera jefatura, se tomaría el control de la dirección y administración de las líneas ferroviarias, su infraestructura, así como las líneas telegráficas y telefónicas. Venustiano Carranza decretó en un solo artículo lo siguiente:

“...El gobierno constitucionalista se hace cargo desde esta fecha de la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferrocarrileras, sus estaciones de tránsito, estaciones terminales y otras dependencias, ya pertenezcan a aquellas o a cualesquiera otras empresas relacionadas con las mismas, así como de todas las líneas telegráficas, telefónicas, y demás vías de comunicación, cualquiera que sea su naturaleza, situadas en territorio dominado por este mismo gobierno”.¹⁵

Aunque el decreto fue muy específico sobre todo lo que se haría cargo el gobierno constitucionalista, en cuanto a las líneas férreas e infraestructura, no se determinó en un documento oficial la forma en que se llevaría a cabo el traspaso de una administración a otra, situación que trajo muchos desacuerdos y discrepancias entre los funcionarios y empleados de ambas partes.



Decreto de incautación de las líneas ferrocarrileras, 4 de diciembre de 1914. Fondo FNM, Sección Junta Directiva, expediente 9470 "Incautación y devolución". CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

III. Comienza el traspaso

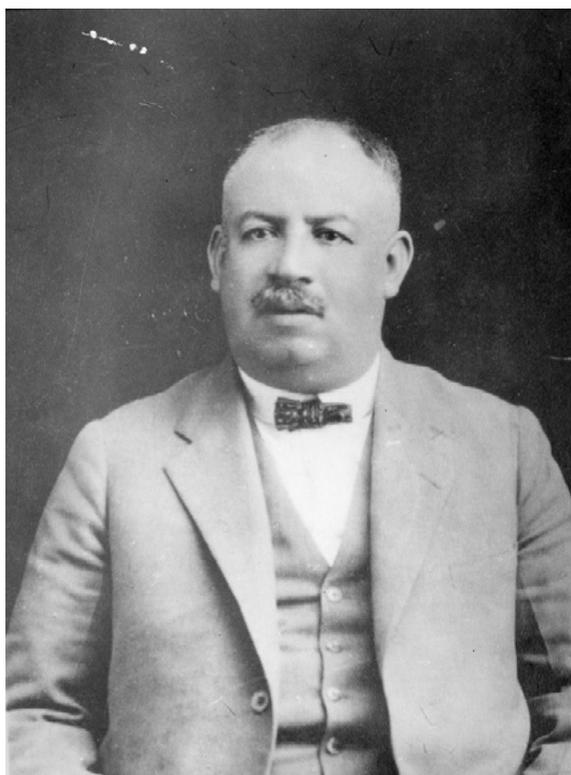
El traspaso de la administración de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México a los Ferrocarriles Constitutionistas no fue un procedimiento sencillo, y no lo fue porque no sólo eran las vías férreas, el equipo rodante, las estaciones, las terminales y dependencias anexas, sino también todos los aspectos administrativos que la compañía llevaba a cabo para su buen funcionamiento. En este sentido, hay diferentes vertientes que incluyen la parte administrativa, sólo para ejemplificar mencionaremos los contratos y fianzas que había adquirido Ferrocarriles Nacionales de México con otras empresas y particulares,¹⁶ el pago de intereses por deuda contraída desde la conformación de la compañía en 1908, y otras más que la nueva administración de los ferrocarriles debía afrontar y negociar.¹⁷ Pero en este artículo no nos avocaremos a cada una de ellas, sino a lo que nos permitirá entrar en la cotidianidad del traspaso y nos reflejará la tensa situación que se desarrolló durante los primeros meses después de la incautación de los ferrocarriles. Me refiero a los bienes muebles y objetos de oficina que debieron ser cedidos a los nuevos funcionarios de los Ferrocarriles Constitutionistas.

Crear una nueva dirección para administrar los ferrocarriles no sería una tarea fácil de llevar a cabo, sobre todo si la situación política y el desarrollo de las operaciones militares serían obstáculos difíciles de sobrellevar. ¿En dónde comenzar a operar administrativamente la parte del sistema ferroviario que habían incautado? La respuesta estaba en aquel lugar estratégico donde la anterior dirección tenía su sede, es decir, el edificio administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de México, ubicado en la calle de Bolívar número 19 en la Ciudad de México. En este caso, las estaciones terminales también fueron utilizadas para tal fin por la administración de los Ferrocarriles Constitutionistas, sobre todo la de Buenavista y Colonia, ya que la de San Lázaro se encontraba en mal estado y la de Peralvillo estaba ocupada por jefes militares.¹⁸



Edificio administrativo de Ferrocarriles Nacionales de México, Ciudad de México, Ca. 1940. Fondo FNM, Sección Junta Directiva, expediente 9470 “Incautación y devolución”. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

La primera jefatura carrancista nombró a Alberto J. Pani como director general de los Ferrocarriles Constitucionalistas, y designó a Felipe Pescador como superintendente general. Éste último era ferrocarrilero, había llegado a la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, donde alcanzó el puesto de jefe de despachadores, además de contar con una gran reputación en su lucha por la sustitución de conductores, despachadores y telegrafistas americanos por personal mexicano.¹⁹



Felipe Pescador, retrato. Ca. 1915. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Como alto funcionario de la nueva administración, el 4 de febrero de 1915, Felipe Pescador se presentó en el edificio administrativo de Bolívar para hacer un recorrido y ver cómo estaban las oficinas, y lo mismo hizo con la estación Colonia. De igual forma, varios funcionarios de los Ferrocarriles Constitucionalistas comenzaron a llegar a los distintos edificios de la compañía en la Ciudad de México,²⁰ girando órdenes restrictivas hacia los antiguos funcionarios y empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Ante esta situación, el secretario de la Junta Directiva de FNM, Juan B. Tamez, por instrucciones del presidente de ésta, el señor Carlos Basave y del Castillo Negrete, solicitó a Luis Cabrera, secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, levantar la prohibición a funcionarios y empleados de la anterior administración de entrar al edificio de Bolívar, orden que había sido girada por el encargado de la contaduría general de los Ferrocarriles Constitucionalistas, el señor S. B. Valdovinos, quien ya se encontraba instalado en ese edificio. La solicitud fue tomada en cuenta y algunos funcionarios y empleados pudieron regresar. Aunado a esto, el secretario de la Junta Directiva pidió al secretario de Hacienda que también girara órdenes para que todos los muebles, objetos y archivos se quedaran en sus respectivos departamentos,²¹ pero esto no sucedió. Por el contrario, tomando en cuenta que Carranza había instalado su gobierno en el puerto de Veracruz, algunos funcionarios de los Ferrocarriles Constitucionalistas se habían presentado en las distintas instalaciones de la compañía con la finalidad de obtener mobiliario y archivos, con el propósito de embarcarlos en consignación para las oficinas principales de estos ferrocarriles en Veracruz. Sólo por poner un ejemplo, el 20 de noviembre de 1914 fue sacada del Departamento Legal del edificio administrativo de Bolívar una máquina de escribir, que había solicitado el abogado general V. Amador, con el objeto de llevarla a Córdoba, Veracruz, durante la estancia de Venustiano Carranza y su gabinete en esa ciudad.²²

IV. El movimiento de mobiliario y objetos de oficina

Después de la visita de Felipe Pescador al edificio administrativo de Bolívar en la Ciudad de México, la lista de mobiliario y objetos de oficina extraídos, tanto de este lugar como de las terminales de Buenavista y Colonia, fue extensa y continua hasta septiembre de 1915. Sólo en el mes de febrero se sacaron del edificio dos aparatos telegráficos y un conmutador, que fueron entregados a Fernando López, superintendente de Telégrafos, para las oficinas de los Ferrocarriles Constitucionalistas en Veracruz. De la oficina de Conservación de vía el señor Ibarra, ingeniero en jefe, sacó dos cajones grandes de archivo y papelería, una mesa para máquina de escribir, una silla, dos estantes para papel, un rollo grande con planos, dos rollos de papel blanco, un teodolito con su tripié y un nivel con su tripié, y del Departamento Eléctrico obtuvo un número no especificado de baterías, alambre y lámparas, todo esto con la finalidad de ser enviado también a Veracruz.



Teodolito con estuche. Colección CNPPCF/MNFM. Secretaría de Cultura.

También fueron extraídos del Departamento de Egresos y de las oficinas del agente general de Fletes y Pasajes los siguientes muebles, objetos y materiales de oficina, de los que no se especificó su destino final: copias circulares del contador de egresos, sellos de goma, formas de comparativos de gastos, tablas prensadoras de papel, perforador para broches, porta papel para taquígrafo, libro récord con índice, reglas de escritorio, hojas carta impresas del Departamento de Agentes y Contadores, pomos de tinta de hectógrafos, cepillo para limpiar tipos de máquina de escribir, prensa para copiar, tinteros automáticos, escritorio de cortina, escritorio plano, mapa chico del Ferrocarril Interoceánico, juego de tarifas especiales, sobres forma L-61, sillón giratorio, silla de brazos, mesita para máquina de escribir, tinteros de cristal con tapadera, archivero con seis cajones, tarifas de pasaje DPC-201, latas de tinta Neostyle morada, caja de papel stencil, sobres forma L-37 y L-42, libro boletín número uno, caja de broches número cinco, tabla de distancias número uno, bulto de tarifas (como 150) y un sillón giratorio de lujo, entre otros. Por supuesto, no podían faltar las cajas fuertes, de las que se encontraron dos en este Departamento de Egresos, una de la marca The Hall's Safe, con número 21131, cuyo contenido eran seguros contra incendio y fianzas para empleados, y la segunda de la marca Mosler, cuya característica era la de ser resistente a incendios, con número 118746, en la que encontraron contratos.²³



Escritorio de cortina con máquina de escribir, silla y papelería giratoria. Colección CNPPCF/MNFM. Secretaría de Cultura.

De todos los muebles y materiales encontrados en los listados, las cajas fuertes fueron las únicas a las que se les incluyó el número de inventario, el resto no contaban con éste, lo que constituyó uno de los puntos señalados al momento de la salida de estos bienes, ya que no se realizó un inventario pormenorizado de lo que se estaba extrayendo de las diferentes oficinas. Sólo se elaboraron listados de todo lo que se llevaban en consignación los diferentes funcionarios de los Ferrocarriles Constitucionalistas.

Lo mismo sucedió cuando Alberto J. Pani, ahora como vicepresidente ejecutivo, solicitó el traslado de los archivos ubicados en el edificio administrativo, específicamente los del Departamento Legal, al puerto de Veracruz. El escueto listado fechado el 3 de marzo de 1915 decía lo siguiente:

1. Expedientes de los asuntos pendientes de los años 1909 a 1914.
2. Expedientes en tramitación del año 1914 y 1915.
3. Archivo y títulos relativos al derecho de vía.

4. 8 libros registro de expedientes.
5. 15 volúmenes de códigos y leyes.
6. 20 cajas con correspondencia relativa al derecho de vía.
7. Papel para cartas, oficios y sobres.
8. Máquina de escribir Underwood, número 5-380833.
9. 3 tinteros.²⁴

Ese mismo día Felipe Pescador, como superintendente general de los Ferrocarriles Constitucionalistas, haría lo mismo en la estación Colonia, sólo que, en su caso, el interés estuvo centrado, principalmente, en el mobiliario y objetos de las oficinas del oficial mayor, los ingenieros, la Superintendencia general de la División Sur, los transportes y el Departamento Eléctrico. De todas esas áreas extrajeron: tres escritorios de cortina, un estante para archivo, una máquina de escribir, un reloj, ocho sillas para oficina, una mesa escritorio, dos mesas, un archivero, dos escritorios para planos, siete paquetes con libros de reglas y ocho rollos de alambre para línea, estos últimos tomados del Departamento Eléctrico.²⁵ Esta salida de muebles y materiales de las diferentes oficinas con destino al puerto de Veracruz no era bien vista por los propios funcionarios de la Junta Directiva de FNM, ya que la extracción continua ponía en riesgo la seguridad de los bienes de la compañía.



Silla de madera. Colección CNPPCF/
MNFM. Secretaría de Cultura.



Reloj de pared. Colección CNPPCF/
MNFM. Secretaría de Cultura.

Esta desconfianza era totalmente válida, debido a que no sabían si todo el mobiliario que salía de los diferentes edificios volvería a regresar nuevamente a su lugar. A este respecto, citaré un caso que la ejemplifica, suscitado con un grupo de bienes muebles que salió del almacén de la estación Buenavista del ex Ferrocarril Central y del propio edificio administrativo en Bolívar. Sucedió que este mobiliario y objetos de oficina habían sido solicitados por el señor S. B. Valdovinos, contador general y gerente de Tráfico de los Ferrocarriles Constitucionalistas. Para llevar a cabo la entrega de los bienes y su posterior traslado a la ciudad de Torreón, Coahuila, envió a un empleado de estos mismos ferrocarriles, cuyo nombre era Eduardo Zúñiga. La larga lista de muebles, cuadros, papelería, una alfombra, una estufa, una máquina de escribir marca Remington, un perchero y hasta un exprimidor para trapos, nos da a entender que en Torreón no tenían mucho mobiliario y enceres para operar.



Máquina de escribir marca Remington.
Colección CNPPCF/MNFM. Secretaría de Cultura.



Perchero de madera. Colección
CNPPCF/MNFM. Secretaría de Cultura.

Eduardo Zúñiga recibió todos los bienes el 27 de marzo y firmó el oficio de recibido el 2 de abril de 1915. Desafortunadamente, el mobiliario no viajó a Torreón, sino al domicilio del señor Zúñiga, ubicado en la calle Hidalgo en la Ciudad de México. El hecho de que los muebles y materiales de oficina no llegaran a su destino final alertó a los funcionarios, pero fue Miguel Ortiz, encargado de las estaciones terminales de la Ciudad de México, quien llevó a cabo todo el procedimiento de recuperación de estos bienes de la compañía. Lo primero que hizo fue acudir al domicilio de este empleado para recoger todo, pero para ese momento ya no estaban completos. Un escritorio de cortina, un escritorio para taquígrafo, un ajuar de siete piezas con forro de cuero para oficina, dos cuadros y el exprimidor de trapos faltaban en la larga lista de muebles y objetos, que el señor Zúñiga se había llevado. El escritorio de cortina había sido vendido, por lo que el señor Ortiz procedió a dar parte a las autoridades para recogerlo en el domicilio señalado por Eduardo Zúñiga, como el de la persona que lo había comprado, el señor Ángel Rivero. Esta persona, para no tener problemas con las autoridades, regresó el escritorio a la casa de la familia Zúñiga, a donde Miguel Ortiz fue a recogerlo, para luego devolverlo al edificio administrativo, específicamente a la oficina número 308. El resto de los bienes que no aparecieron, como el escritorio para taquígrafo, los cuadros, el ajuar de siete piezas para oficina y demás, habían sido vendidos por la familia Zúñiga, al no contar con ingresos monetarios, por lo que no se pudieron recuperar.²⁶

Para julio de 1915 se seguía sacando mobiliario y objetos de oficina del edificio administrativo de Bolívar, y todavía se seguía discutiendo la autorización para la salida de los bienes. Los funcionarios de la Junta Directiva estaban preocupados por la extracción de tanto mobiliario, tanto que requirieron que un funcionario de los Ferrocarriles Constitucionalistas firmara las solicitudes, encargo que correspondió al señor F. M. Saldaña, superintendente general de los Ferrocarriles Constitucionalistas del Norte. De lo contrario, no se le iba a permitir a ningún empleado o funcionario sacar los muebles u objetos que aún quedaban disponibles.²⁷ Otros bienes muebles y materiales serían llevados a la estación Buenavista, sede de las oficinas locales de la División del Norte de los Ferrocarriles Constitucionalistas. El traslado fue gestionado por un funcionario de la propia Junta Directiva, el señor Edmundo Torreblanca, así como por funcionarios de las oficinas solicitantes. La lista de todo lo que se trasladó también fue extensa, pero lo que más llama la atención son las cortinas para ventanas, un tapete, un plumero y hasta trapos usados.²⁸ También vale la pena mencionar los 753 focos de la fachada decorativa del edificio administrativo, que fueron llevados a la estación Colonia por instrucciones del señor Carlos Brostrom, electricista en jefe de los Ferrocarriles Constitucionalistas, los cuales fueron entregados por el conserje del edificio, el señor Luis Montero,

el 2 de septiembre de 1915.²⁹ Y para continuar, la copia del inventario de planos y archivo del Departamento de Ingenieros de la compañía FNM, ubicado en la estación Colonia que, por instrucciones de León Salinas, ingeniero de Conservación de vía de los Ferrocarriles Constitucionalistas, debía entregarse a María Elena Díaz, empleada de la administración de esos ferrocarriles,³⁰ ya que ella sería la encargada de compilarlo.

En este traspaso, también se dieron situaciones adicionales que mostraban los desacuerdos entre ambas partes. Retomemos una de ellas que, por ser tan particular, vale la pena mencionar. La compañía Ferrocarriles Nacionales de México contaba con un apartado postal, ubicado con el número 322, a este respecto, uno de los funcionarios de los Ferrocarriles Constitucionalistas, el superintendente general de la gran División del Sur, F. M. Saldaña, quien unos meses más tarde sería superintendente de la División Norte, solicitó copia de la llave para que ahí llegara también la correspondencia para los Constitucionalistas. La respuesta a esta solicitud, por parte de un funcionario del Departamento Ejecutivo de la anterior administración, quien firmó con sus siglas O. M, fue la de no entregar dicha copia. El argumento consistió en que ellos pagaban por ese apartado, y la mejor solución al respecto sería que el conserje designado por ellos pasara al edificio administrativo a recoger la correspondencia que les llegara al apartado, directamente con el señor Montero, conserje del edificio.³¹ En el expediente no se señala cómo se resolvió finalmente esta situación, que puso nuevamente a ambas partes en conflicto.

V. Reflexiones finales

Para cerrar este artículo es importante volver a retomar ideas que quedaron plasmadas a lo largo del texto, así como las reflexiones que están intrínsecas y que vale la pena mencionar.

Comencemos mencionando, que si bien el decreto de incautación de la líneas férreas, promulgado por Carranza el 4 de diciembre de 1914, autorizaba el traspaso de los bienes de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México a los Ferrocarriles Constitucionalistas, no se especificó en algún documento la forma en que se debió llevar a cabo. Por ello en lo cotidiano pudimos observar algunos inconvenientes y hasta robo en los traslados de mobiliario y materiales de oficina, lo que indicó una falta de coordinación entre los funcionarios de ambas administraciones.

El traspaso no fue fácil ni sencillo. Nos dimos cuenta de que la falta de inventarios provocó que el procedimiento estuviera marcado por el desorden y la pérdida de mobiliario. Los listados no fueron, en este caso, un instrumento de protección para los bienes muebles de la compañía, sólo sirvieron para conocer qué era lo que había y, en todo caso, a años de distancia, para recrear qué era lo que componía una oficina de la época. En esos listados encontré nombres de muebles y objetos desconocidos para mí. Esto me lleva a la conclusión de que el mobiliario de oficina, como todo, también ha evolucionado, sobre todo si tomamos en cuenta que la historia del mueble está relacionada con el diseño de puestos de trabajo.³²

Pudimos percatarnos también de la inmensidad del edificio administrativo de Bolívar, de la gran cantidad de oficinas que lo conformaban, del número considerable de mobiliario, objetos y materiales de oficina que resguardaba, lo que nos lleva a comprender la importancia de este edificio como punto central, administrativamente hablando, para la compañía Ferrocarriles Nacionales de México.

¿Queda algo de este mobiliario de oficina que podamos conocer? Por supuesto, aún quedan muebles y objetos de oficina que pertenecieron a la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, y que se encuentran resguardados en el almacén de piezas y colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Han sido expuestos en algunas ocasiones, durante las exposiciones que la institución ha llevado a cabo. A continuación, algunos ejemplos:





Sello de goma, caja fuerte y máquina de escribir Underwood. Colección CNPPCF/MNFM. Secretaría de Cultura.

Con el paso de los años, este mobiliario y materiales de oficina se han convertido en objetos históricos, que son apreciados en tanto sirven para incrementar el conocimiento, además de que incorporan información cuyo origen se encuentra muy lejano en el tiempo. Ahora, dentro de las colecciones del Museo, han adquirido un valor especial, el de objetos del patrimonio cultural que merecen conservarse, porque

“...son la única cosa absolutamente cierta que tenemos del tiempo que ya pasó. Más allá de las palabras o los recuerdos, de forma diferente a como los documentos cuentan el pasado, estos objetos representan la única oportunidad de la que nos podemos valer para mantener viva una relación tangible con el pasado... o si se quiere, extensiones del pasado que se hacen físicamente presentes en el hoy...”³³

Finalmente, como objetos históricos permiten adentrarnos también en las formas de trabajo y en las maneras de vivir en una oficina de las primeras décadas del siglo XX en México.



Oficina de la Oficialía mayor del Departamento de vía y edificios, edificio de la estación Colonia. Enero 13 de 1939. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Bibliografía

Ballartí Hernández, Josep, Josep Ma. Fullola i Pericot, María de los Ángeles Petit i Mendizabal, “El valor del patrimonio histórico” en *Complutum Extra*, número 6 (II), 1996, pp. 215-224. (Versión electrónica <http://revistas.ucm.es>).

Grunstein Dickter, Arturo. *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, CONACULTA, Dirección General de Publicaciones, CNPPCF, 2012, p. 310.

Kuntz Ficker, Sandra y Priscilla Connolly, Coordinadoras. *Ferrocarriles y obras públicas*. México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, el Colegio de Michoacán, el Colegio de México, 1999, p. 262. Col. Lecturas de Historia Económica Mexicana.

Obregón, Álvaro. *Ocho mil kilómetros en campaña*. Tomo I. México, CONACULTA, 2008, p. 474. Colección Cien de México.

Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica. La rueda rumorosa*. Tomo II. México, FNM, 1988, p. 424.

Pani, Alberto J. *Apuntes autobiográficos*. Tercera edición. México, Senado de la República, 2003. (Versión electrónica <http://www.senado.gob.mx>).

Patiño Puente, Jesús Vicente. “Introducción a la historia del mueble” en *Revista de Claseshistoria*, artículo 176, 15 de noviembre de 2010. (Versión electrónica <http://claseshistoria.com/revista/index.html>).

Pueyuelo Cazorla, Marina, y Lola Merino Sanjuán. “Diseño de mobiliario de oficina y nuevas áreas de trabajo”, España, Universidad Politécnica de Valencia, 2017. (Versión electrónica <http://riunet.upv.es>).

Sobrado Correa, Hortensio. “Los inventarios post-mortem como fuente privilegiada para el estudio de la historia de la cultura material en la edad moderna” en *Hispania*, Tomo LXIII/3, número 215, año 2003, pp. 825-862. (Versión electrónica <http://hispania.revistas.csic.es>).

Ulloa, Berta. *Historia de la Revolución Mexicana, 1914-1917. La Revolución escindida*. Primera reimpresión. México, El Colegio de México, 1981.

Valencia Islas, Arturo. *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México, Secretaría de Cultura, CNPPCF, Colegio de México, 2017, p. 348.

Archivos

Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Fotografías de bienes muebles

Departamento de Control y depósito de bienes muebles históricos, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Secretaría de Cultura.

-
- [1] Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, CONACULTA, Dirección General de Publicaciones, CNPPCF, 2012, Col. Centauro, pp. 294-295.
- [2] Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México, Secretaría de Cultura, CNPPCF, Colegio de México, 2017, Col. Horizonte Ferroviario, p. 62. Véase también, Álvaro Obregón. *Ocho mil kilómetros en campaña*. Tomo I. México, CONACULTA, 2008, p. 91.
- [3] Arturo Valencia Islas, *Op. cit.*, p. 62.
- [4] Álvaro Obregón, *Op. cit.* p. 92.
- [5] *Ibid*, P. 92-93.
- [6] *Ibid*, P. 93.
- [7] Berta Ulloa, *Historia de la Revolución Mexicana, 1914-1917. La Revolución escindida*. Primera reimpresión. México, El Colegio de México, 1981, p. 57.
- [8] Álvaro Obregón, *Op. cit.*, p. 93.
- [9] Berta Ulloa, *Op. cit.*, p. 57.
- [10] *Ibid*, p. 103.
- [11] CEDIF, Archivo Histórico (en adelante AHCEDIF), Fondo FNM, Sección Junta Directiva, expediente 9470 “Incautación y devolución”, 4 de junio de 1919, s/n foja.
- [12] Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica. La rueda rumorosa*. Tomo II. México, FNM, 1988, PP. 101-102.
- [13] *Ibid*, p. 102.
- [14] Arturo Grunstein Dickter, “De la competencia al monopolio: La formación de los Ferrocarriles Nacionales de México” en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly, Coordinadoras. *Ferrocarriles y obras públicas*. México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, el Colegio de Michoacán, el Colegio de México, 1999, Col. Lecturas de Historia Económica Mexicana, pp. 86-87.
- [15] AHCEDIF, Fondo FNM, Sección Junta Directiva, expediente 9470, *Op. cit.* “Decreto de incautación de todas las líneas ferrocarrileras”, 4 de diciembre de 1914, s/n foja.
- [16] *Ibid*, “Lista de contratos y fianzas otorgadas a favor de los Ferrocarriles Nacionales de México, y que a solicitud del Sr. Felipe Zertuche, por conducto de los señores M. Gutiérrez y E. Torrecillas, se les entregan para ser remitidos a Veracruz (listado manuscrito)”, s/n fojas.
- [17] *Ibid*, “Oficio enviado al subsecretario encargado del despacho de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y al Sr. Carlos Basave y del Castillo Negrete, presidente de la Junta Directiva de la Compañía Ferrocarriles Nacionales de México”, 16 de noviembre de 1914, s/n foja.

- [18] *Ibid*, “Informe del estado en que se encontraban los bienes de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales en las estaciones terminales de México”, septiembre 10 de 1915, s/n foja.
- [19] Alberto J. Pani, *Apuntes autobiográficos*. Tercera edición. México, Senado de la República, 2003, pp. 203-204. Disponible en: electrónica www.senado.gob.mx, última revisión: 18 de mayo 2020.
- [20] AHCEDIF, Fondo FNM, Sección Junta Directiva, Exp. 9470, *Op. Cit.*, “Memorándum para el legajo de ‘Cuidado de la propiedad’”, febrero de 1915, s/n foja.
- [21] *Ibid*, “Oficio dirigido al Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público”, 18 de enero de 1915, s/n foja.
- [22] *Ibid*, Oficio, 20 de noviembre de 1914, s/n foja.
- [23] *Ibid*, “Memorándum para el legajo ‘Cuidado de la propiedad’, 9 y 12 de febrero de 1915, s/n fojas.
- [24] *Ibid*, “Lista de los papeles y objetos del Departamento legal que son trasladados a Veracruz por orden del vicepresidente ejecutivo Sr. A. J. Pani”, marzo 3 de 1915, s/n foja.
- [25] *Ibid*, “Lista de útiles tomados de la estación Colonia el 3 del actual, por órdenes del Sr. Pescador”, marzo 3 de 1915, s/n foja.
- [26] *Ibid*, oficios de los días 19, 24, 25 y 31 de agosto de 1915, s/n foja.
- [27] *Ibid*, “Cuidado de la propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México”, julio 2 de 1915. s/n foja.
- [28] *Ibid*, Legajo “Cuidado de la propiedad”, julio 1 de 1915, s/n foja.
- [29] *Ibid*, Recibo, 2 de septiembre de 1915. s/n foja.
- [30] *Ibid*, “Inventario de planos y archivo de las líneas nacionales”, 3 de septiembre de 1915, s/n foja.
- [31] *Ibid*, “Apartado de los Ferrocarriles Nacionales de México”, abril 5 de 1915, s/n foja.
- [32] Mariana Pueyuelo Cazorla y Lola Merino Sanjuán, “Diseño de mobiliario de oficina y nuevas áreas de trabajo”. España, Universidad Politécnica de Valencia, 2017, p. 3. Versión electrónica www.riunet.upv.es, última revisión: 26 de mayo 2020.
- [33] Josep Ballartí Hernández, Josep Ma. Fullola i Pericot, María de los Ángeles Petit i Mendizabal, “El valor del patrimonio histórico” en *Complutum Extra*, número 6 (II), 1996, pp. 217, 220-221. Versión electrónica <http://revista.ucm.es>, última revisión 26 de mayo de 2020.

MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 39, mayo-agosto 2020, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: *En trámite*, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 31 de julio de 2020.

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