

Tierra Ferroviaria

Un recorrido por los últimos días de Venustiano Carranza

A journey through the last days of Venustiano Carranza

Isabel Bonilla Galindo, Covadonga Vélez Rocha, Patricio Juárez Lucas, Román Moreno Soto

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

Contacto: cedif@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

La madrugada del 21 de mayo de 1920, el presidente Venustiano Carranza fue asesinado en Tlaxcalantongo, municipio de Xicotepec, Puebla, una zona remota de la sierra poblana. Con su magnicidio terminó la rebelión de Agua Prieta, que comenzó el 23 de abril de 1920, cuando el general Adolfo de la Huerta desconoció al gobierno de Carranza. De esta forma, desde los primeros días de mayo de 1920 los informes de los avances de las tropas rebeldes a la Ciudad de México lo obligaron a huir con su gobierno a Veracruz, para reagruparse e iniciar el contragolpe. Pero nunca llegó al puerto.

De acuerdo con lo planeado por los altos mandos militares que permanecían leales a su gobierno, el presidente y sus acompañantes saldrían de la estación Buenavista del Ferrocarril Mexicano a bordo del “tren dorado”, rumbo a Veracruz, al amanecer del 7 de mayo. La estación estuvo resguardada por las tropas de Francisco Murguía desde días antes, y pese a que registró un gran movimiento de tropas, la salida se postergó hasta la media mañana. Entre los leales que lo acompañaron se cuentan los alumnos del Colegio Militar. Desde su salida de la Ciudad de México y a lo largo de todo el trayecto, tropas rebeldes lo atacaron y el presidente y su comitiva no encontraron apoyo en ningún lado.

A cien años de estos hechos, que sin lugar a dudas representan uno de los episodios más importantes de la historia contemporánea de nuestro país, es importante reflexionar, comprender y explicar el impacto de lo ocurrido, fundamentalmente en el proceso de conformación del nuevo Estado posrevolucionario que se consolidó en el cardenismo.

En este sentido, el objetivo de este texto es realizar una descripción gráfica, a partir de una selección de los episodios relevantes de la huida de Venustiano Carranza a bordo del tren dorado, ilustrada con imágenes, impresos y planos que corresponden a las colecciones que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Para ello, en el primer apartado ubicamos el contexto histórico de los hechos, para posteriormente presentar la cronología de los principales acontecimientos, apoyados fundamentalmente en la narración que se presenta en el texto: *México-Tlaxcalantongo, mayo de 1920*, del general Francisco L. Urquiza, (1891-1969).

Cabe señalar, que una primera versión de este artículo se presentó, con fines de divulgación, mediante publicaciones diarias de pequeños textos que se hicieron durante el mes de mayo de 2020 en la página de Facebook del CEDIF, complementadas con los hashtags #100añosCarranza y #TrenDorado. De este modo, nos sumamos a las actividades de conmemoración por el centenario luctuoso del asesinato de Venustiano Carranza, organizadas por diversas dependencias del gobierno federal.

I. Los jefes militares y sus regiones

Cuando los sonorenses proclamaron el Plan de Agua Prieta¹ en contra del gobierno de Venustiano Carranza, las fuerzas militares, regionales y locales, comenzaron a reagruparse. Los principales mandos, sobre todo aquellos que tenían las jefaturas de operaciones en los estados y en zonas importantes del país leales a Carranza, se pasaron al bando sonorenses a finales de abril de 1920. Entre ellos, destacan el general Arnulfo R. Gómez, que dominaba la parte oriental del distrito petrolero; Antonio I. Villarreal, con contingente en la región de Torreón; Lázaro Cárdenas en Papantla, Veracruz; Benjamín Hill, comandante de las fuerzas de la Ciudad de México; Manuel Peláez, que operaba en el este de la región petrolera y se rebeló con anterioridad. Además, se deben mencionar los militares que firmaron dicho documento, entre otros, los generales Ángel Flores, Francisco R. Manzo, Francisco R. Serrano y Roberto Cruz. En el sur de México, secundaron el Plan Alberto Pineda, en Oaxaca y Carlos Greene, en Tabasco.²

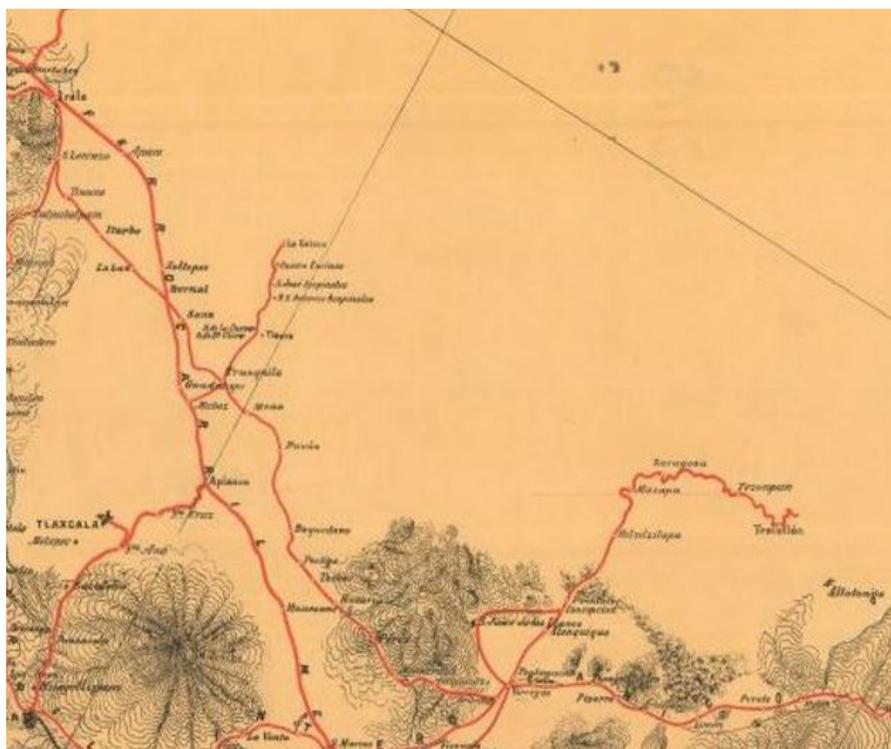
En efecto, fueron varios los militares que se rebelaron contra Venustiano Carranza, pero de todos ellos sobresalen dos, por haber participado en la persecución y derrocamiento del presidente. Se trata de los generales Jacinto B. Treviño y Pablo González Garza, quienes enfrentaron y hostigaron a las fuerzas carrancistas durante su malogrado viaje de la Ciudad de México hacia el puerto de Veracruz. El primero fue un antiguo militar porfirista, maderista que había firmado el Plan de Guadalupe en 1913³ y se sumó al de Agua Prieta como jefe del Estado Mayor teniente coronel del primer regimiento Libre del Norte.⁴ El segundo, Pablo González, también formó parte de las huestes constitucionalistas, desde la guerra contra Huerta, e incluso sus fuerzas formaron la columna vertebral de ese ejército, mientras los demás cuerpos del constitucionalismo se dispersaban hacia varios puntos de México.⁵

Por otro lado, cabe señalar que la violencia revolucionaria desatada entre 1910 y 1915, desde el maderismo hasta llegar al carrancismo, pasando por el constitucionalismo, dio lugar al reacomodo, surgimiento o incluso fortalecimiento de distintas fuerzas regionales y locales en todo el país, representadas por caudillos, algunos de

ellos sin un lugar en las páginas de la historia. Veamos, en el estado de Puebla aparecieron hombres que tomaron las armas durante varios años y estuvieron al servicio de las banderas que los caudillos enarbolaban. Por ejemplo, en la Sierra Noroccidental de Puebla se sumaron al constitucionalismo las huestes de los hermanos Barrios y se incorporaron a las filas de la Brigada Serrana de Juan Francisco Lucas. Es decir, en los siguientes años estas fuerzas se encargaron de la administración y el control de la violencia, así como de la política en una amplia zona de la Sierra Norte de Puebla.⁶

Otra fuerza local poblana, que se fortaleció durante los primeros años de la Revolución, fue la que comandaba el general Ricardo Reyes Márquez en Acatlán, al sur del estado de Puebla. Este personaje controlaba una amplia geografía en el estado, desde el sur hasta la porción suroriental, en las estribaciones del volcán Popocatepetl y el estado de Morelos. Es decir, las fuerzas de Reyes se desplegaban hasta esa zona para combatir a los últimos zapatistas, proteger las vías del ferrocarril⁷ y restablecer las corridas entre Cuautla y la ciudad de Puebla.⁸

En otras palabras, cuando los sonorenses se rebelaron contra Carranza, Reyes Márquez y sus fuerzas se unieron a ellos. Esta alianza se había forjado durante los últimos cinco años, al triunfo del carrancismo, en 1915, debido a que Reyes Márquez mantenía comunicación con las fuerzas del general Pablo González, quien coordinaba la guerra contra el zapatismo.

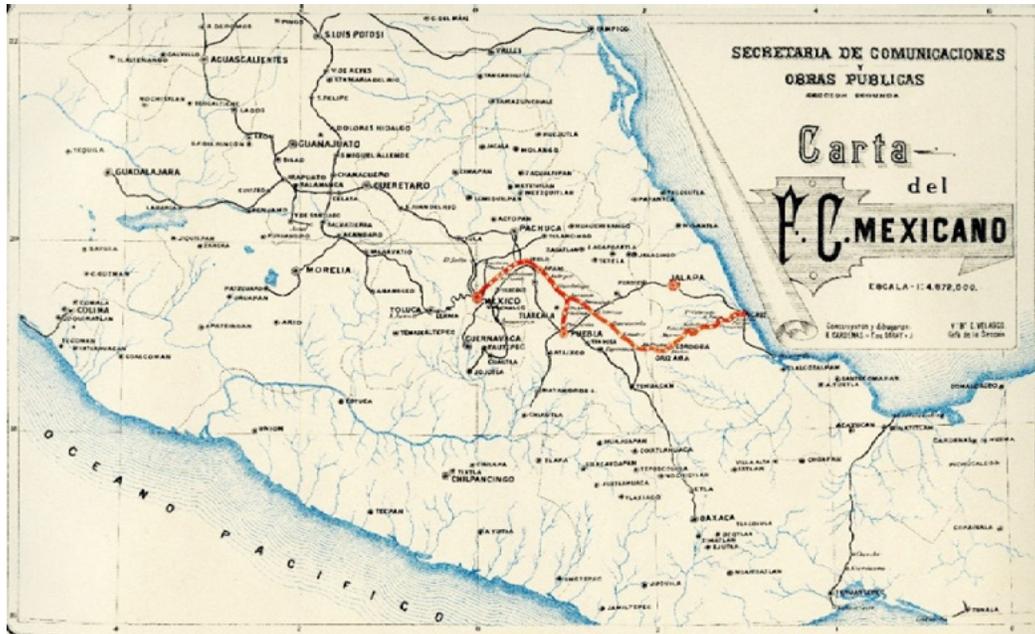


Carta de los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico, 1910. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Ahora bien, para los primeros días de mayo de 1920 gran parte de los militares de la más alta graduación y sus fuerzas ya se habían adherido a la bandera del Plan de Agua Prieta, como lo estaban haciendo también las fuerzas locales y sus comandantes, aunque algunos de ellos no lo manifestaran de manera formal. Todas estas fuerzas se estaban encaminando hacia la Ciudad de México, asiento de los poderes, y estaban cercando a Carranza. Incluso las fuerzas de Ricardo Reyes Márquez destruyeron las vías del Ferrocarril Interoceánico, en la estación de Los Frailes, con el objetivo de interrumpir la comunicación entre la Ciudad de México y Puebla.⁹ Ante esa amenaza, el presidente Venustiano Carranza decidió trasladar los poderes hacia el puerto de Veracruz y el movimiento devino en torrente incontenible en pocos días.

II. Inicia la rebelión de Agua Prieta

El 5 de mayo de 1920 fue diferente a los anteriores, Venustiano Carranza estaba perdido: no hubo desfile militar y sólo se realizó una breve ceremonia oficial organizada para recordar la heroica defensa de Puebla en la batalla de 1862. Las fuerzas locales y sus comandantes venían cerrando el cerco sobre la capital.



Carta del Ferrocarril Mexicano. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal. Desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imprenta y Litografía de F. Díaz de León, Sociedad Anónima, 1895. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El 6 de mayo de 1920, Venustiano Carranza tomó la decisión de salir de la Ciudad de México para dirigirse a Veracruz, donde buscaba establecer los poderes del Estado mexicano. Para ello, acordó con el coronel Paulino Fontes –quien era director general de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en el gobierno de Carranza y fue desconocido por los rebeldes aguaprietistas– la evacuación de las tropas y pertrechos existentes en la capital y le encomendó disponer el número de convoyes suficientes para transportar al gobierno por tren. Carranza viajaría en el presidencial, conocido como *el tren dorado*.



Paulino Fontes, retrato. Ca. 1910. Colección Donaciones al CEDIF. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

III. Inicios del desastre en Buenavista

En la madrugada del 7 de mayo, en las estaciones de Colonia y Buenavista se comenzó a cargar en los vagones todo lo que se podía llevar. Finalmente, a eso de las diez de la mañana salieron los primeros trenes desde Buenavista y desde ese momento se toparon con los signos del desastre. Venustiano Carranza se dio cuenta de las deserciones en masa de soldados que habrían de escoltar al convoy, junto con la falta del personal idóneo para el manejo de los trenes: los maquinistas y conductores ya se habían sumado a las fuerzas de los sonorenses, por lo que tienen que habilitar a garroteros y fogoneros para esas tareas. Para colmo, también faltaba combustible para las máquinas.



Panorámica de la estación Buenavista, Ciudad de México. 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



Panorámica de la estación y cobertizo de andenes de la estación Colonia. Ciudad de México. 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

IV. Máquina loca en La Villa

Al mediodía del 7 de mayo de 1920, el convoy de vanguardia donde viajaba Carranza alcanzó la estación de Teotihuacán. ¡Malas noticias! Una máquina loca, lanzada desde Ciudad de México por las fuerzas que iban en persecución del tren en fuga, impactó a uno de los trenes de la retaguardia que se encontraba detenido en la Estación de la Villa del Ferrocarril Mexicano, provocando la muerte de cerca de 200 personas, según palabras de Francisco Urquiza.

En las inmediaciones de Teotihuacán el convoy fue atacado por los hombres al mando de Jesús Guajardo, pero las tropas leales rechazaron a los atacantes y una efímera ola de optimismo invadió a las filas carrancistas. Por

la noche, el tren presidencial y algunos otros cruzaron los extensos magueyales de los llanos de Apan, en Hidalgo.



Estación La Villa, Ca. 1909. Colección Ferrocarril Mexicano. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

V. Escaramuza en la estación de Apizaco

Sorteando muchos obstáculos, deserciones, ataques rebeldes y falta de combustible, el 9 de mayo de 1920 el convoy carrancista logró llegar a la estación de Apizaco, en Tlaxcala, por la tarde. Prácticamente sitiados por las fuerzas enemigas, los carrancistas consiguieron rechazar al enemigo y evacuaron Apizaco, pero antes de hacerlo algunos de sus hombres derribaron el tanque aéreo de la estación, que contenía combustible, iniciando un fuego que levantaba llamas de más de 100 metros y causando pánico entre los pobladores de esa ciudad ferrocarrilera.

El convoy, saliendo de Apizaco, fue atacado por las fuerzas sublevadas, que fueron repelidas desde los vagones por el fuego de la artillería, dejando “el campo sembrado de cadáveres”. Sin embargo, en palabras de Urquiza, el tren, enorme gusano de metal de varios kilómetros de largo, avanzó penosamente.



Aspecto del andén de Apizaco al paso de trenes. Mexrail. Magazine de empleados del Ferrocarril Mexicano. Abril 1925, t. II, año, I, núm. 11, p. 25.

VI. San Marcos

Al atardecer del 10 de mayo de 1920, el tren presidencial logró llegar a la estación del Ferrocarril Mexicano de San Marcos, pero ya lo esperaban para detener su avance las fuerzas enemigas, que habían acrecentado su tamaño con más desertores y con la intensa participación de las fuerzas locales, agudizando la falta de alimentos, carbón y agua de los carrancistas, quienes para llenar sus cantimploras acudían a los tanques de las máquinas, donde tampoco sobraba. Por si fuera poco, en la espera les llegó comunicación de la Ciudad de México, informándoles que fuerzas del General Jacinto B. Treviño habían salido en su persecución.



Carta del estado de Tlaxcala mandada a formar por su actual gobernador el Sr. D. Mariano Grajales y delineado por Pascual Almazán, 1881. (fragmento) Fondo Ferrocarril Mexicano, núm. 5156. CEDIF, CNPPF, Secretaría de Cultura.

VII. Cercados en Rinconada

Los carrancistas retomaron el avance y al amanecer del 11 de mayo de 1920, ya en las cercanías de la Estación de Rinconada, fueron atacados nuevamente, aunque lograron rechazar el ataque de la vanguardia y tomar prisioneros. Después, sufrieron otro ataque en la retaguardia, que también consiguieron rechazar los cadetes del Colegio Militar. En ese momento, decidieron abandonar la mayoría de los trenes, ante la escasez de combustible y de agua.



Carta general de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1914. (fragmento) Fondo FNM, Cartas, núm. 3138-B. CEDIF, CNPPF, Secretaría de Cultura.

El amanecer del día 12 de mayo de 1920 sorprendió al convoy en la Estación de Rinconada del Ferrocarril Mexicano. El enemigo no dejaba de hostilizarlos, pero el presidente Carranza permanecía inmutable. De pie en un terraplén, frente a él pasó un soldado de infantería, a quien se le cayó una bala, Carranza lo detuvo: “Oiga, ahí se le acaba de caer ese cartucho. ¡Levántelo!”. Testigo de la escena, Francisco Urquiza concluye: “Carranza volvía a ser el mismo de la frontera del norte, cuando escaseaba el parque, el dinero y la comida”.



Estación Rinconada, Puebla. Ca. 1910. Colección Ferrocarril Mexicano. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

VIII. Aljibes

El 13 de mayo de 1920, cerca del mediodía empezaron a moverse los primeros trenes del convoy de los carrancistas. De Rinconada rumbo a Aljibes iban a vuelta de rueda, con escasez de combustible y de agua para las locomotoras. Habían logrado avanzar un tramo pequeño, reparando los desperfectos en las vías y en la retaguardia destruyendo los puentes y alcantarillas.

Mientras, muy cerca de Aljibes, en la estación San Andrés del Ferrocarril Mexicano, fueron llegando las tropas de Guadalupe Sánchez, quienes lanzaron una carga contra los carrancistas con el objetivo de inmovilizar el convoy presidencial, registrándose un combate terrible. Sin embargo, las tropas de Carranza pudieron resistir el asalto, obteniendo otra victoria, pírrica, donde incluso tomaron algunos prisioneros.



Tropas en la estación de San Andrés, mayo de 1920. Colección Zárata y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El 14 de mayo de 1920, delante de Aljibes, hasta donde alcanzaba la vista, las vías estaban destruidas, escaseaba la comida y las locomotoras “yacían muertas, sin fuego en sus calderas y sin agua en sus tanques”. Era el fin. ¡El convoy había tardado siete días en recorrer los poco más de doscientos kilómetros que separan a la Ciudad de México de Aljibes! Para entonces, Venustiano Carranza había huido hacia la sierra de Puebla, junto con un pequeño grupo de militares y secretarios de su gabinete. Los obregonistas iniciaron entonces el saqueo de los trenes que habían detenido, entre los que se encontraba el “*Tren Dorado*”.

Dos fotógrafos que firmaban con los apellidos Zárate y Arriola¹⁰, y que conformaban la sociedad “Fotografía Económica”, cuya sede estaba en la población de Chalchicomula, Puebla, viajaron a Aljibes, donde realizaron tomas en el lugar enfocando a los trenes. Incluso el último coche del tren presidencial de Carranza se convirtió en el marco perfecto para captar a los nuevos ocupantes: oficiales obregonistas que demostraban su victoria al posar junto a las tropas, que los secundaron hasta la toma final de los convoyes.



Primeros ocupantes del tren presidencial, Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárate y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.



Tren presidencial abandonado por Carranza, Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárata y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Los trabajadores ferrocarrileros, que subieron a los convoyes del tren presidencial en la estación de Apizaco, ayudaron de manera significativa a las fuerzas militares obregonistas a apagar el incendio provocado por instrucciones de Carranza en algunos de los carros.



Trabajadores ferrocarrileros que evitaron la exterminación completa de los convoyes, Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárata y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Entre los generales que participaron activamente en la toma del convoy presidencial se encontraba el General Manuel Sosa Pavón, quien había salido con una columna de seiscientos hombres para incorporarse a las fuerzas del General Luis J. Mireles, establecidas en Esperanza, Puebla, con la finalidad de no dejar pasar los trenes.



General Sosa, uno de los principales jefes obregonistas, Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárate y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Las tropas del mayor Adalberto Lagunas resguardaron el “Tren Dorado”, por órdenes de Álvaro Obregón.



El mayor Adalberto Lagunas resguardando el tren presidencial. Mayo de 1920. Colección Zárate y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Bienes muebles, archivo y todo lo necesario para trabajar en Veracruz iba en los diferentes convoyes dispuestos para el viaje de Carranza, sin faltar artillería y pertrechos de los contingentes militares que acompañaron al presidente durante la huida.



Artillería abandonada por Carranza. Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárate y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Las locomotoras, parte del equipo rodante que conformaba uno de los convoyes de Carranza, se fueron quedando sin combustible y agua durante el trayecto hacia Veracruz, además de aquellas que fueron descarriladas, como una forma de detener los convoyes.



Primera máquina descarrilada por los obregonistas. Aljibes, Puebla. Mayo de 1920. Colección Zárate y Arriola. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El día 14, en Consejo de Generales determinaron abandonar los trenes y avanzar pie a tierra hasta Veracruz. Finalmente, el 21 de mayo de 1920 Venustiano Carranza fue asesinado en Tlaxcalantongo, por las tropas del movimiento aguaprietista.

Referencias

Archivos

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

Otras fuentes

Brewster, Keith, *Militarismo, etnicidad y política en la Sierra Norte de Puebla, 1917-1930*. México, CONACULTA, Gobierno del Estado de Puebla, Educación y Cultura, Asesoría y Promoción, 2010.

Cumberland, Charles C. *La Revolución Mexicana; los años constitucionalistas*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975.

Dulles, John W. F. *Ayer en México, una crónica de la Revolución (1919-1936)*. México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

Garciadiego, Javier. *Textos de la Revolución Mexicana*. Venezuela, Fundación Biblioteca Ayacucho, 2010.

Urquiza, Francisco L. *México-Tlaxcalantongo*. México, Secretaría de Cultura, 2018.

Salmerón, Pedro. *Los carrancistas; la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2009.

Vélez Rocha, Covadonga, “El tren dorado, una postal revolucionaria” en *Legajos. Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 1, México, 2009, pp. 107-115.

[1] Javier Garciadiego, *Textos de la Revolución Mexicana*. Venezuela, Fundación Biblioteca Ayacucho, 2010, pp. 504-509.

[2] John W. F. Dulles, *Ayer en México, una crónica de la Revolución (1919-1936)*. México, Fondo de Cultura Económica, 1977, pp. 34-44.

[3] El Plan de Guadalupe fue anunciado por Venustiano Carranza en 1913, tiene como proclama el desconocimiento de Victoriano Huerta como presidente de la República; a los poderes legislativos y judicial de la federación, a los gobiernos de los Estados que aún reconozcan a los Poderes Federales que forman la actual administración, treinta días después de su publicación, entre otros puntos. Para más información ver <http://museodelasconstituciones.unam.mx/1917/wp-content/uploads/1913/03/26-marzo-1913-Plan-de-Guadalupe.pdf>, última revisión 15 de junio de 2020.

[4] Pedro Salmerón, *Los carrancistas; la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2009, p. 255.

[5] Charles C. Cumberland, *La Revolución Mexicana; los años constitucionalistas*. México, Fondo de Cultura Económica, 1975; Pedro Salmerón, *Los carrancistas...*, *Op. cit.* p. 255.

[6] Keith Brewster, *Militarismo, etnicidad y política en la Sierra Norte de Puebla, 1917-1930*, México, CONACULTA, Gobierno del Estado de Puebla, Educación y Cultura, Asesoría y Promoción, 2010, pp. 66-69.

[7] Estas vías férreas pertenecieron al antiguo Ferrocarril Interoceánico inaugurado en 1896, que era de vía angosta (.914 mm) y que unía a la ciudad de Puebla con Morelos.

[8] *Cfr. El Liberal*, 27 de enero de 1917; *Excelsior*, 6, 31 de enero, y 2 de marzo de 1919; *El Monitor*, 17 y 24 de febrero de 1919.

[9] *Cfr. El Monitor*, 3 de mayo de 1920.

[10] Estas fotografías forman una pequeña colección de gran valor histórico, que se encuentra resguardada en la fototeca del CEDIF. Fijaron el momento de la toma del tren, así como la entrada de éste en la estación de San Andrés, con Álvaro Obregón como candidato a la Presidencia de la República en el mes de agosto de 1920. Un análisis sobre estas fotografías se encuentra en: Covadonga Vélez Rocha, “El tren dorado, una postal revolucionaria”, *Legajos. Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 1, México, 2009, pp. 107-115.

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.