



## PRESENTACIÓN

### ESTACIONES

Venustiano Carranza  
*Felipe Ávila Espinosa*

### TIERRA FERROVIARIA

Nuevas evidencias para el estudio de los Ferrocarriles Constitucionalistas:  
el traspaso de los bienes muebles en 1915  
*Covadonga Vélez Rocha*

Un recorrido por los últimos días de Venustiano Carranza  
*Isabel Bonilla Galindo, Covadonga Vélez Rocha, Patricio Juárez Lucas y Román Moreno Soto*

### CRUCE DE CAMINOS

Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo  
“benévolo” y el corporativismo “socialista”  
*Marcos T. Águila y Jeffrey Bortz*

### VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Arturo Rugerio Ángeles, ex trabajador ferrocarrilero  
*Patricio Juárez Lucas*

### SILBATOS Y PALABRAS

¡Estos son los carros de Parque!, una anécdota de la Revolución.

Concurso “Allí viene un tren cargado, cagado de...”

### ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico  
Biblioteca especializada  
Fototeca  
Planoteca  
Almacén de colecciones

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Presentación

Hace cien años, el 21 de mayo de 1920, fue asesinado el presidente de la República Venustiano Carranza, quien es considerado como uno de los hombres más importantes, no sólo de la Revolución mexicana, sino de toda la historia nacional. Carranza fue, sin lugar a dudas, uno de los arquitectos de las instituciones y del orden jurídico sobre los cuales se construyó el Estado mexicano del siglo XX. Sin él, no podríamos comprender al México contemporáneo. Su principal legado fue haber convocado al Congreso Constituyente que elaboró la Constitución Política más avanzada de su tiempo, la primera en incorporar los derechos sociales como garantías constitucionales; modelo para muchos otros países y fundamento legal que rige hoy día al pueblo de México. Es por estos hechos significativos que hemos decidido dedicar este número de *Mirada ferroviaria* a reflexionar sobre la trayectoria política y social del presidente Carranza, así como a presentar cuáles fueron algunos de los acontecimientos, que en materia ferroviaria, se desarrollaron durante su administración.

En la sección Estaciones, el director del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM), Felipe Ávila Espinosa, nos comparte una breve biografía de Venustiano Carranza, que le sirve como pretexto para repasar cuál fue la trayectoria política de dicho personaje y su actuar durante los años en que ocupó la Presidencia de la República, hasta el día en que fue asesinado en Tlaxcalantongo, Puebla, por un levantamiento militar conocido como la rebelión de Agua Prieta, organizado por el gobierno de Sonora y respaldado por varios de los militares más destacados del ejército mexicano. De esta manera, señala que el centenario de este magnicidio es una buena oportunidad para conmemorar, recordar y valorar la figura del Varón de Cuatro Ciénegas.

Por su parte, Covadonga Vélez Rocha, jefa de Departamento de Fototeca del CEDIF, en la sección Tierra Ferroviaria nos ofrece el texto *Nuevas evidencias para el estudio de los Ferrocarriles Constitucionalistas: el traspaso de los bienes muebles en 1915*, en el que describe, a partir del análisis de fuentes que se resguardan en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y apoyada en algunas ilustraciones de piezas y objetos del Departamento de Almacén de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), cómo procedieron Venustiano Carranza y sus fuerzas militares durante ese año, cuando arribaron al edificio administrativo de FNM para hacer uso, tanto del mobiliario como de objetos, para utilizarlos en las diversas oficinas de la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas. Además, podrán disfrutar del ensayo *Un recorrido por los últimos días de Venustiano Carranza*, en el que conocerán algunos rasgos generales del Plan de Agua Prieta y la participación de los caciques poblanos, así como la problemática a la que se enfrentó el presidente Venustiano Carranza en el tren presidencial, durante su huida fallida a Veracruz. Todos estos sucesos narrados con textos breves, acompañados de manera gráfica con materiales que se resguardan en nuestro Centro de Documentación.

En la sección Cruce de Caminos, los investigadores Marcos T. Águila (UAM) y Jeffrey Bortz (ASU-Carolina del Norte) nos comparten el ensayo *Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo “benévolo” y el corporativismo “socialista”*, en el que analizan, a grandes rasgos, de qué manera se realizaron las transformaciones en las relaciones laborales en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en la época de la Revolución. Además, presentan una pequeña muestra de cómo se expresó en la trayectoria laboral de trabajadores de base; esbozan cuáles fueron las líneas férreas en la península, su interdependencia con el negocio de la monoexportación del henequén y la resistencia colectiva expresada en tres huelgas emblemáticas (1911, 1922 y 1935) y, finalmente, ofrecen una breve mirada al impacto individual de esta trayectoria.

En la sección Silbatos y palabras les ofrecemos *¡Estos son los carros de Parque!, una anécdota de la Revolución*, en la que podrán conocer la importancia que tuvo el ferrocarril en el movimiento armado, desde la voz de un telegrafista. Además, les presentamos los textos e imágenes ganadoras del concurso *“Allí viene un tren cargado*,

*cargado, cargado de...*”, al que convocó el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en el pasado mes de mayo, con motivo de su 32 aniversario, como parte del compromiso adquirido por nuestra institución y como una muestra de agradecimiento a todos y todas las personas que participaron. De esta manera, se podrán deleitar con las narraciones y fotografías de los tres primeros lugares de cada categoría. Todas son historias y experiencias de vida vinculadas con el mundo de los ferrocarriles, realizadas desde el corazón, llenas de sentimiento y cariño, las cuales desde ahora constituyen la memoria colectiva de los mexicanos y son un eslabón más, para comprender cuál es el valor que tiene el inmenso patrimonio cultural ferrocarrilero de nuestro país. Así, en esta primera entrega podrán disfrutar de las fotografías que enviaron: Óscar Israel Navarro Govea, la familia Sánchez Gómez y Armando Figueroa Machorro; lo mismo que de las narraciones: *La estación de ferrocarril de Ciudad Victoria Tamaulipas, entre el pasado y el olvido; Lo bueno que me trajo el ferrocarril. Trabajar en el ferrocarril era muy codiciado por el mundo, todos querían trabajar en el taller, era como sacarse la lotería y El ferrocarril: mi vida y nada más...*

Desde el año 2007, el CNPPCF convocó al Certamen Nacional de Testimonios Ferrocarrileros “Jesús García Corona”, y gracias a ello se realizaron las gestiones para crear el Archivo de la Palabra, que hoy es el repositorio en el que se resguardan, protegen y difunden las entrevistas que se realizan a trabajadores ferrocarrileros, jubilados y en activo, así como a toda aquella persona que se relaciona con el mundo de los ferrocarriles. En nuestra sección Vida Ferrocarrilera, Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, nos comparte el testimonio recuperado de Arturo Rugerío Ángeles, ex trabajador de la rama de transportes, especialidad garrotero, de los Ferrocarriles Nacionales de México, a partir de la entrevista que le hizo.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Se incluye, además, la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a una *Barrica*, la cual se encuentra depositada para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Invitamos a nuestros lectores a recorrer estas páginas, para que juntos emprendamos el viaje hacia unos de los periodos más relevantes de la historia de México, en donde Venustiano Carranza y los llamados Ferrocarriles Constitucionalistas jugaron un papel muy relevante. Estamos seguros de la gran riqueza visual y archivística de los materiales seleccionados, que se encuentran resguardados en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, y que complementarán el disfrute de los artículos de este número.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Estaciones

# Venustiano Carranza

Felipe Ávila Espinosa

Director del Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México (INEHRM).

Correo electrónico: felipe.avila@cultura.gob.mx

El 21 de mayo de 1920 fue asesinado el presidente Venustiano Carranza en Tlaxcalantongo, Puebla, por un levantamiento militar conocido como la rebelión de Agua Prieta, organizado por el gobierno de Sonora y respaldado por varios de los militares más destacados del ejército mexicano. El centenario de este magnicidio es una buena oportunidad para conmemorar, recordar y valorar la figura del Varón de Cuatro Ciénegas.

Venustiano Carranza es uno de los personajes más importantes, no sólo de la Revolución mexicana, sino de toda la historia nacional, sin el cual no es posible entender el México que hoy tenemos. Carranza fue uno de los arquitectos de las instituciones y del orden jurídico sobre los que se construyó el Estado mexicano del siglo XX. Su principal legado, sin duda, fue haber convocado al Congreso Constituyente que elaboró la Constitución Política más avanzada de su tiempo, la primera en incorporar los derechos sociales como garantías constitucionales; una Constitución que fue modelo para muchos otros países y que es, todavía, la Constitución que nos rige.

Venustiano Carranza Garza nació en Cuatro Ciénegas, Coahuila, el 29 de diciembre de 1859. Su padre, Jesús Carranza, participó en las grandes gestas liberales encabezadas por Benito Juárez. Combatió del lado de los liberales en la Guerra de Reforma y, más tarde, bajo las órdenes de Mariano Escobedo, luchó contra las tropas imperiales que sostenían a Maximiliano de Habsburgo. Desde niño, Venustiano Carranza interiorizó esos valores liberales y republicanos, fue un profundo conocedor de la historia de México y tuvo siempre a la figura de Benito Juárez como su guía e inspiración.

Estudió en el Ateneo Fuente de Saltillo y en la Escuela Nacional Preparatoria. Sin embargo, por una afección ocular tuvo que interrumpir su instrucción universitaria. Regresó a su natal Cuatro Ciénegas, dedicándose a las labores agrícolas. Sin embargo, pronto se interesó por la política, viéndola como un medio para contribuir al bien general.

Cuando tenía 27 años, fue electo presidente municipal de Cuatro Ciénegas. Ahí, se dio cuenta de la precariedad de los recursos municipales, de su falta de independencia y de la subordinación que ejercían sobre ellos los jefes políticos, el gobierno estatal y el gobierno federal. Desde entonces se convenció de la necesidad de que los municipios fueran libres. A partir de entonces tuvo una notable carrera política. Fue diputado local y senador por Coahuila. Contendió por la gubernatura de su estado contra el candidato oficial de Porfirio Díaz, pero fue derrotado por las viciadas prácticas antidemocráticas del régimen porfirista. Por eso, Carranza se sumó con entusiasmo al movimiento que impulsó su paisano, Francisco I. Madero, que trataba de acabar con el autoritario sistema político para conseguir que México fuera un país democrático y de leyes.

Al fracasar esa gran insurrección cívica que fue el maderismo electoral, ante la represión contra sus partidarios y al consumarse la imposición de Porfirio Díaz en la Presidencia, Carranza se integró a la rebelión a la que convocó Madero con el Plan de San Luis. Fue uno de los organizadores de la rebelión. Madero lo nombró secretario de Guerra de su primer gobierno provisional. Al triunfar la Revolución maderista, Carranza ocupó la gubernatura provisional de Coahuila y, más tarde, fue electo gobernador constitucional, desde donde acompañó a Madero en su Presidencia.

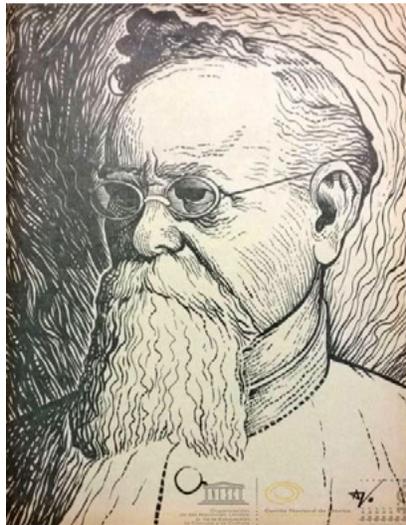
Cuando estalló la Decena Trágica, el golpe militar que derrocó y asesinó al presidente Madero, Venustiano Carranza fue el único gobernador que se negó a reconocer al gobierno usurpador y llamó a derrocarlo, con el fin de restablecer el orden constitucional. El 26 de marzo de 1913 proclamó el Plan de Guadalupe y comenzó a organizar al Ejército Constitucionalista, un ejército popular y revolucionario que es el origen de nuestro actual ejército. Carranza se refirió de este modo a la importancia que tuvo el Plan de Guadalupe:

“El Plan de Guadalupe de 26 de marzo de 1913 fue el grito de guerra que lo más selecto de la juventud mexicana lanzó a los cuatro vientos del país contra la iniquidad triunfante, y ese grito no era más que la expresión vibrante y sonora de la conciencia nacional, expresión que reasumía el propósito firme, la voluntad deliberada del pueblo mexicano de no consentir más que el pretorianismo volviese a apoderarse de los destinos de la Nación, imponiendo por la fuerza la voluntad de una casta odiosa y odiada que por tantos años ha pesado sobre todos los ámbitos de la República, ahogando toda tentativa de progreso, matando toda idea de libertad y teniendo a los mexicanos, bajo el pretexto de salvarlos de la anarquía, reducidos a la condición de esclavos, que no ha sido otra cosa la farsa que siempre se ha hecho de las instituciones democráticas, que sólo han servido para suplantar la voluntad popular con la imposición de favoritos designados por acaparadores del poder público, a condición de servirles de dóciles instrumentos en sus designios”.<sup>1</sup>

Desde que desconoció al gobierno de Victoriano Huerta y proclamó el Plan de Guadalupe, Carranza se asumió como el representante del Estado mexicano, como la única autoridad legal y legítima que había en el país, dado que los otros poderes y niveles de gobierno habían reconocido al gobierno golpista. Y desde esas primeras semanas actuó siempre con una visión de estadista, siguiendo siempre la ley. Por ello, emitió decenas y después centenares de decretos, para que todos los actos de las fuerzas revolucionarias estuvieran apegados a la ley. Aunque el Plan de Guadalupe era un plan político, esencialmente legalista, que llamaba al pueblo de México a derrocar al gobierno usurpador de Victoriano Huerta y a restablecer el orden constitucional, muy pronto se dio cuenta de que lo que se había puesto en marcha era una verdadera revolución social y que su movimiento no podía ignorar las justas demandas populares. Por eso, en septiembre de 1913 en Hermosillo, Sonora, pronunció un histórico discurso en el que incluyó las reformas sociales, como un objetivo central de la revolución que encabezaba:

“Por esto, señores, el Plan de Guadalupe no encierra ninguna utopía, ninguna cosa irrealizable, ni promesas bastardas hechas con intención de no cumplirlas. El Plan de Guadalupe es un llamado patriótico a todas las clases sociales, sin ofertas y sin demandas al mejor postor. Pero sepa el pueblo de México que, terminada la lucha armada a que convoca el Plan de Guadalupe, tendrá que principiar formidable y majestuosa la lucha social, la lucha de clases, queramos o no queramos nosotros mismos y opónganse las fuerzas que se opongan, las nuevas ideas sociales tendrán que imponerse en nuestras masas; y no es sólo repartir las tierras y las riquezas nacionales, no es el sufragio efectivo, no es abrir más escuelas, no es igualar y repartir las riquezas nacionales; es algo más grande y más sagrado; es establecer la justicia, es buscar la igualdad, es la desaparición de los poderosos, para establecer el equilibrio de la conciencia nacional”.<sup>2</sup>

El Primer Jefe condujo con éxito al Ejército Constitucionalista. En año y medio, derrotó al gobierno de Victoriano Huerta y lo obligó a renunciar y huir del país. El 13 de agosto de 1914, con la firma de los Tratados de Teoloyucan, Carranza logró la disolución del ejército y la armada federales, así como la entrega sin combatir de la Ciudad de México al Ejército Constitucionalista. Esos tratados representaron el acta de defunción del Estado oligárquico porfirista. Fue también el inicio de una nueva etapa en el desarrollo del país.



Venustiano Carranza <sup>5</sup>

Cuando no fue posible la unificación de las corrientes revolucionarias, al fracasar la Soberana Convención Revolucionaria, Carranza comprendió que para derrotar a Francisco Villa y a Emiliano Zapata tenía que incorporar las demandas sociales a su movimiento. Para ello, modificó el Plan de Guadalupe, con el fin de que pudiera atender los reclamos de los grupos populares. En su parte medular, estas adiciones señalaron:

“El Primer Jefe de la Revolución y encargado del Poder Ejecutivo expedirá y pondrá en vigor durante la lucha todas las leyes, disposiciones y medidas encaminadas a dar satisfacción a las necesidades económicas sociales y políticas del país, efectuando las reformas que la opinión pública exija como indispensables para establecer un régimen que garantice la igualdad de los mexicanos entre sí; leyes agrarias que favorezcan la formación de la pequeña propiedad, disolviendo los latifundios y restituyendo a los pueblos las tierras de que fueron injustamente privados; leyes fiscales encaminadas a obtener un sistema equitativo de impuestos a la propiedad raíz; legislación para mejorar la condición del peón rural, del obrero, del minero y, en general, de las clases proletarias; establecimiento de la libertad municipal como institución constitucional; reformas de los sistemas electorales para obtener la efectividad del sufragio; organización del poder judicial independiente, tanto en la federación como en los estados; revisión de las leyes relativas al matrimonio y al estado civil de las personas; disposiciones que garanticen el estricto cumplimiento de las leyes de reforma, así como medidas para proteger los recursos naturales, para evitar los monopolios, etcétera”. <sup>4</sup>

Desde Veracruz, emitió la conocida como legislación social, con leyes que dieron cauce a las demandas agrarias, laborales, educativas y de justicia social. Eso le sirvió para que, con el apoyo militar de Álvaro Obregón y de otros destacados jefes de su ejército, pudiera derrotar a Villa y a Zapata. Carranza fue así el líder triunfador de la Revolución. Como Encargado del Poder Ejecutivo, organizó su gobierno preconstitucional en 1916 y convocó al Congreso Constituyente de 1916-1917, convencido de que México, después de la Revolución, tenía que tener una Constitución acorde con el nuevo país, donde los campesinos, trabajadores y sectores populares se habían convertido en protagonistas de su historia y exigían la solución de sus demandas. El 1 de diciembre de 1916, en la apertura de sesiones del Congreso Constituyente, Venustiano Carranza presentó su proyecto de reformas a la Constitución. Al dar lectura a este proyecto, señaló:

“La Constitución Política de 1857, que nuestros padres nos dejaron como legado precioso, a la sombra de la cual se ha consolidado la nacionalidad mexicana; que entró en el alma

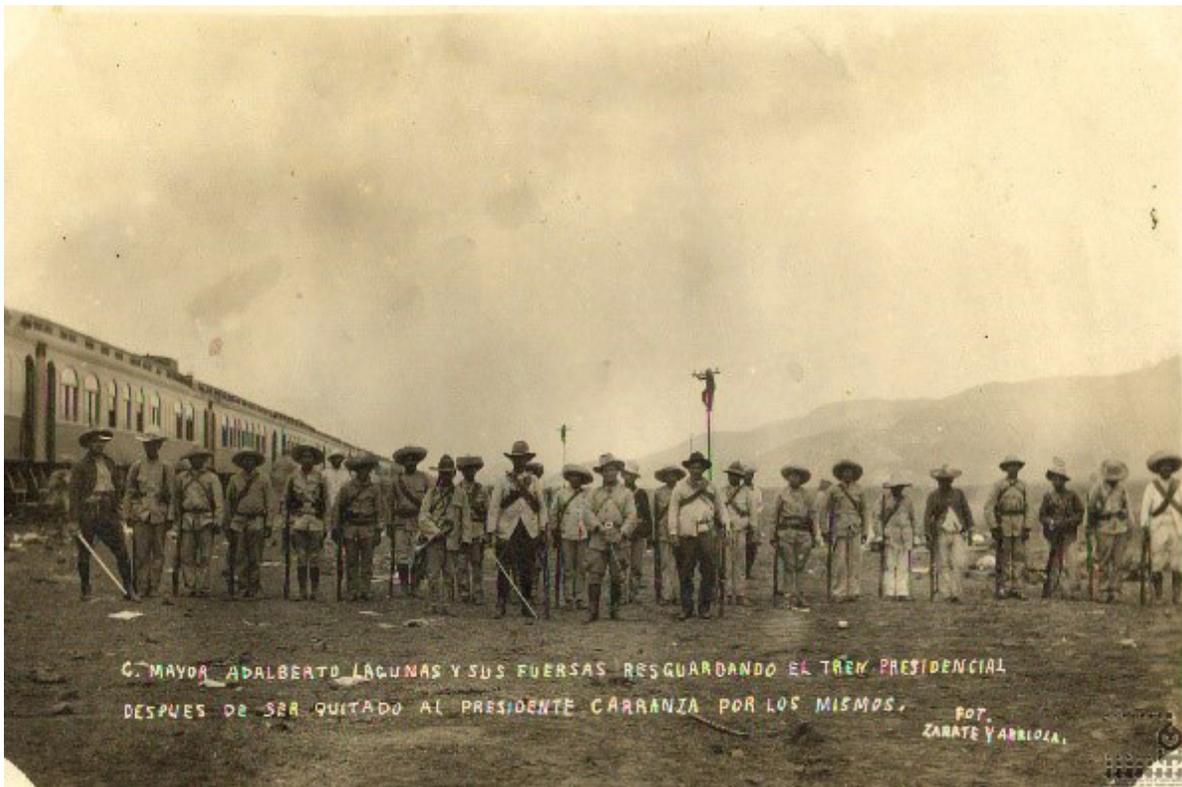
popular con la guerra de Reforma, en la que se alcanzaron grandes conquistas, y que fue la bandera que el pueblo llevó a los campos de batalla en la guerra contra la intervención, lleva indiscutiblemente, en sus preceptos, la consagración de los más altos principios, reconocidos al fulgor del incendio que produjo la revolución más grande que presenció el mundo en las postrimerías del siglo XVIII, sancionados por la práctica constante y pacífica que de ellos se ha hecho por dos de los pueblos más grandes y más poderosos de la tierra: Inglaterra y los Estados Unidos”.<sup>5</sup>

Carranza proclamó la nueva Constitución, juró cumplirla y hacerla cumplir. Y a eso dedicó su gobierno. Asumió la Presidencia constitucional el 1 de mayo de 1917 en condiciones extremadamente difíciles. El país estaba semidestruido y exhausto, después de una guerra civil de siete años; las finanzas públicas estaban en bancarrota; buena parte de las actividades económicas estaban destruidas. Para complicar el cuadro, persistían rebeliones regionales: Francisco Villa en Chihuahua, Emiliano Zapata en Morelos, Félix Díaz en el sureste, Manuel Peláez en la región petrolera de las Huastecas, José Inés Chávez García en Michoacán, los soberanistas en Oaxaca. Le tocó enfrentar la pandemia de la influenza española, que provocó decenas de millones de muertes en todo el mundo y costó la vida a miles de mexicanas y mexicanos, que no pudieron cuantificarse en su totalidad. Estaban también las presiones externas, puesto que Estados Unidos y Alemania querían que México entrara a la Primera Guerra Mundial, además de controlar la producción petrolera de nuestro país, pues dicho combustible se había convertido en estratégico para el conflicto bélico.

En esas condiciones, Carranza logró mantener con firmeza la neutralidad de México ante la guerra, defendió la soberanía nacional y dio una de las lecciones más brillantes de dignidad y de defensa de la legislación internacional. Esos principios, conocidos como la Doctrina Carranza, rechazaban cualquier forma de intervención extranjera en los asuntos internos de un país y reafirmaban la soberanía y la independencia de los países, por lo que le dieron a México un papel de liderazgo entre los países neutrales, al promover una solución pacífica del conflicto mundial. Los principios de la Doctrina Carranza, como él mismo los definió, eran:

“Que ningún país debe intervenir en ninguna forma y por ningún motivo en los asuntos interiores de otro. Todos deben someterse estrictamente y sin excepciones, al principio universal de no intervención;  
Que ningún individuo debe pretender una situación mejor que la de los ciudadanos del país a donde va a establecerse, ni hacer de su calidad de extranjero un título de protección y de privilegio. Nacionales y extranjeros deben ser iguales ante la Soberanía del país en que se encuentran; y finalmente,  
Que las legislaciones deben ser uniformes e iguales en lo posible, sin establecer distinciones por causa de nacionalidad, excepto en lo referente al ejercicio de la soberanía”.<sup>6</sup>

Carranza todavía dio una postrera batalla por sus principios. Buscó por todos los medios posibles que su sucesor a la Presidencia de la República fuera un civil y trató de impedir que Álvaro Obregón, el general invicto de la Revolución, quien era el candidato más importante, alcanzara la Presidencia. Esa decisión era un suicidio político. Los militares triunfantes de la Revolución eran el verdadero poder en el México de esa época. No había condiciones para impedir que gobernaran al país. Por eso, la rebelión de Agua Prieta, organizada por el gobierno de Sonora y algunos de los militares más destacados del obregonismo, se impuso con relativa facilidad en unas cuantas semanas. Carranza se quedó prácticamente solo, con unos cuantos hombres que permanecieron leales hasta el final, y sucumbió en Tlaxcalantongo, Puebla, el 21 de mayo de 1920.



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

A pesar de ello, el nacionalismo de Carranza, su dignidad y valentía para defender la soberanía nacional, a pesar de las presiones económicas y de dos invasiones armadas de Estados Unidos, en 1916 y 1919, le dan un lugar especial en la historia nacional. Se lo da también haber dejado como legado una Constitución moderna, de contenido social y democrático y haber creado instituciones que todavía hoy son vigentes y respetadas, como el Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada de México.

- 
- [1] Informe de Venustiano Carranza al abrir las sesiones extraordinarias del Congreso, 15 de abril de 1913.
- [2] Discurso de Venustiano Carranza pronunciado en Hermosillo, Sonora, el 24 de septiembre de 1913.
- [3] Revista *Ferronales*, t. xxii, núm. 11, diciembre 1953. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.
- [4] Adiciones al Plan de Guadalupe y decretos dictados conforme a las mismas. Veracruz, México, s.p.i., 12 de diciembre de 1914.
- [5] Venustiano Carranza al presentar su proyecto de reformas constitucionales al Congreso Constituyente, 1 de diciembre de 1916.
- [6] Doctrina Carranza, Informe de Venustiano Carranza al Congreso, 1 de septiembre de 1918.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## 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](mailto: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 desarticularon, por lo que distintos jefes revolucionarios se apoderaron de parte de las líneas y de equipo ferroviario.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup> 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 Villa<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> Previo 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.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> Meses después, a finales de 1915, la Ciudad de México fue desalojada

y ocupada por las fuerzas del general Obregón.<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup>

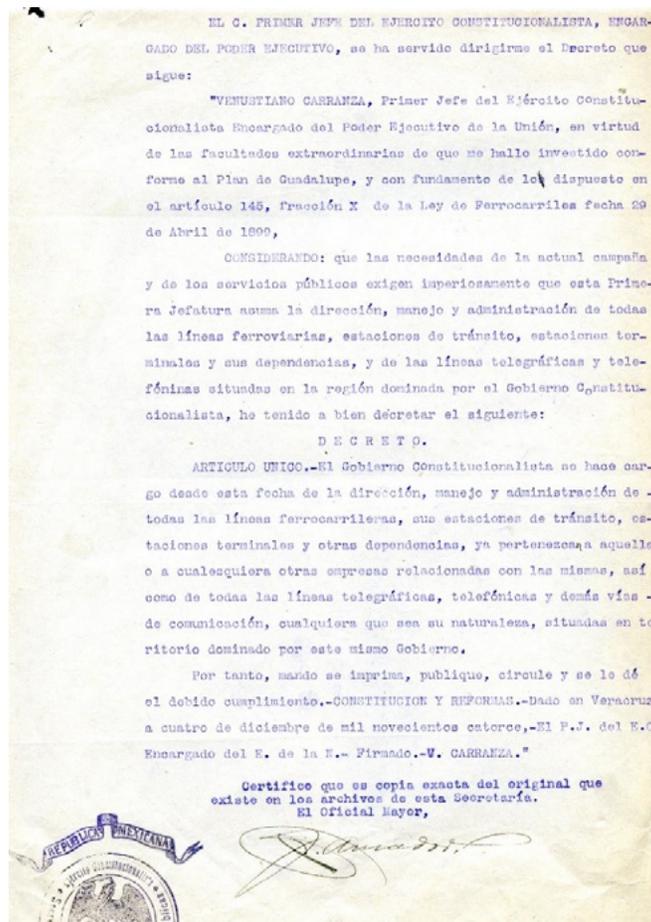
Este decreto afectó al principio los siguientes tramos de vía: en el Ferrocarril Interoceánico, entre Veracruz y Perote; en el Ferrocarril Mexicano, el tramo entre Veracruz y Apizaco; del Ferrocarril Veracruz al Istmo toda la línea troncal, de Córdoba a Santa Lucrecia, y del Ferrocarril Panamericano, 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.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup> 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”.<sup>15</sup>

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

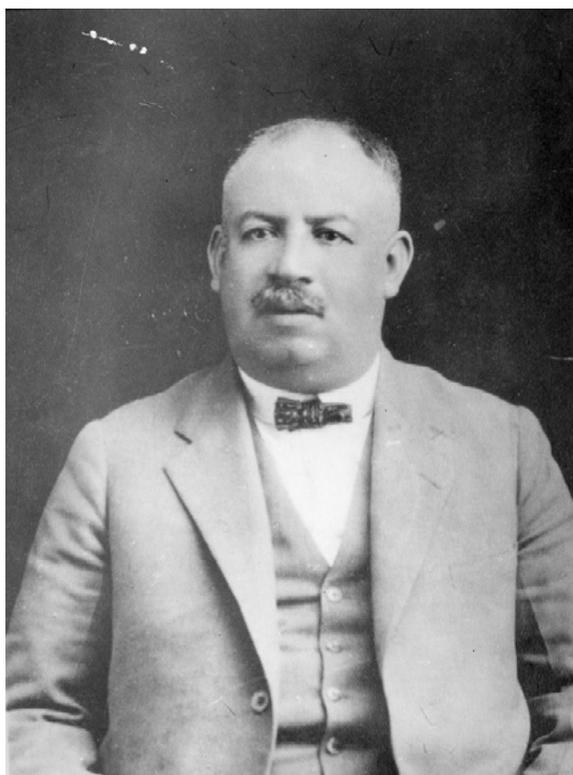
El traspaso de la administración de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México a los Ferrocarriles Constitucionalistas no fue un procedimiento sencillo, y no lo fue porque no sólo eran las vías férreas, el equipo rodante, las estaciones, las terminales y dependencias anexas, sino también todos los 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,<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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 Constitucionalistas.

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 Constitucionalistas, 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.<sup>18</sup>



*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.<sup>19</sup>



*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,<sup>20</sup> 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,<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup>

#### **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.<sup>23</sup>



*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.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> 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.<sup>29</sup> 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,<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

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...”<sup>33</sup>

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](http://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](http://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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## 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 Prieta<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

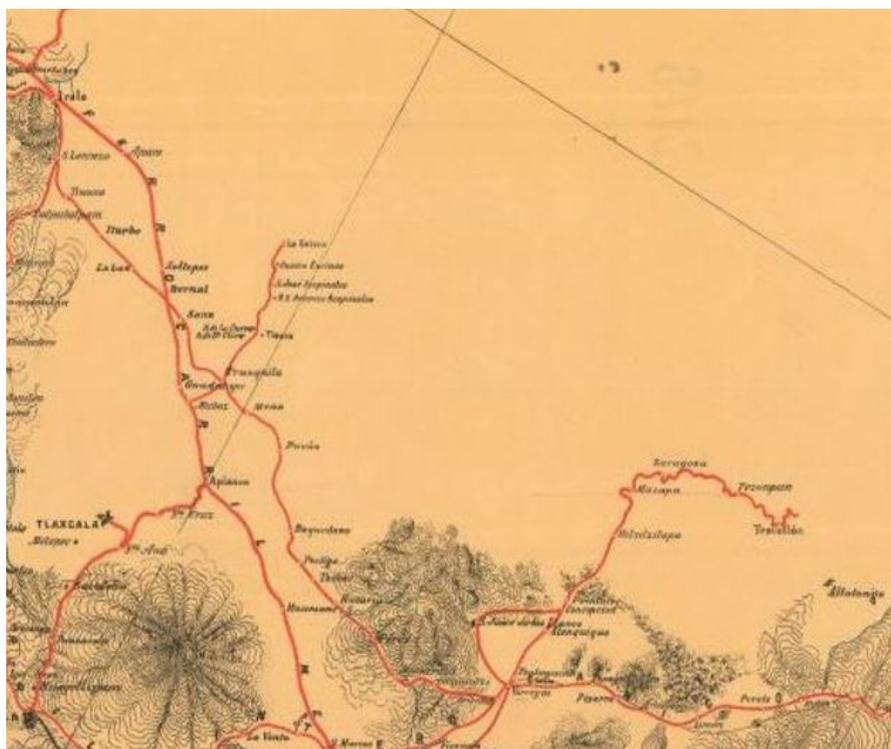
En efecto, fueron varios los militares que se rebelaron contra Venustiano Carranza, pero de todos ellos sobresalen dos, por haber participado en la persecución y derrocamiento del presidente. Se trata de los generales Jacinto B. Treviño y Pablo González Garza, quienes enfrentaron y hostigaron a las fuerzas 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 1913<sup>3</sup> y se sumó al de Agua Prieta como jefe del Estado Mayor teniente coronel del primer regimiento Libre del Norte.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

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 ferrocarril<sup>7</sup> y restablecer las corridas entre Cuautla y la ciudad de Puebla.<sup>8</sup>

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.

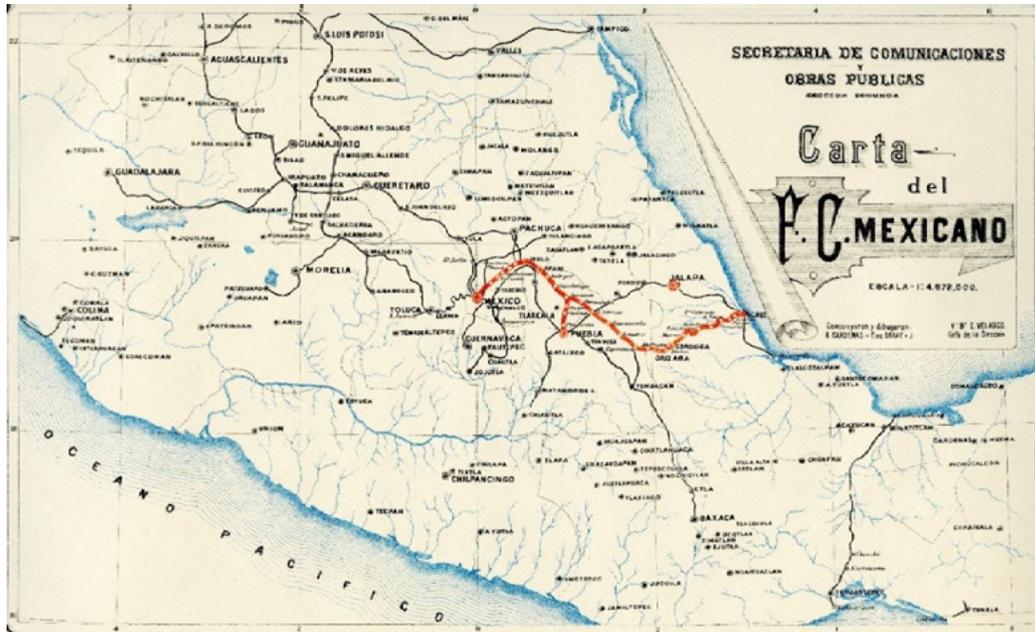


*Carta de los Ferrocarriles Mexicano e Interoceánico, 1910. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.*

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.<sup>9</sup> 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”.

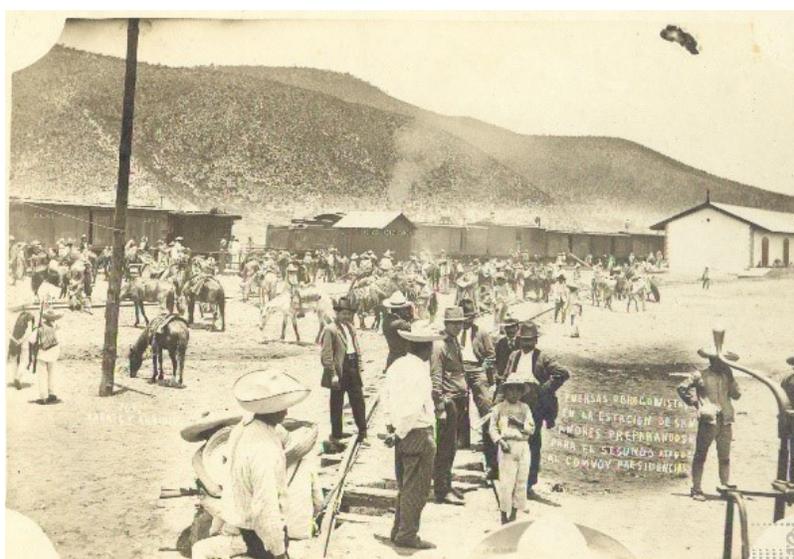


*Estación Rinconada, Puebla. Ca. 1910. Colección Ferrocarril Mexicano. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.*

### **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 Zárate 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 Arriola<sup>10</sup>, 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 Zárate 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 Zárate 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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Cruce de caminos

# Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo “benévolo” y el corporativismo “socialista”

## The Yucatecan railroads during the Revolution: between “benevolent” paternalism and “socialist” corporatism

Marcos T Águila, Jeffrey Bortz

Marcos T Águila: Profesor-investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.

Contacto: marcost.aguila@gmail.com

Jeffrey Bortz: Profesor-investigador de la Appalachian State University, Carolina del Norte.

### Resumen

En este ensayo revisaremos los grandes rasgos de la transformación en las relaciones laborales de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) durante la Revolución. Además, haremos una pequeña muestra de cómo se expresó en la trayectoria laboral de trabajadores de base y abordaremos la construcción de las líneas, la interdependencia con el negocio de la monoexportación del henequén y la resistencia colectiva expresada en tres huelgas emblemáticas (1911, 1922 y 1935). Por último, dirigiremos una breve mirada al impacto individual de esta trayectoria.

**Palabras clave:** Ferrocarriles Unidos de Yucatán, huelgas, relaciones laborales, corporativismo ferrocarrilero, sindicalismo.

### Abstract

In this essay we will review the broad features of the transformation in the labor relations of the United Railways of Yucatán (FUY) during the Revolution. We will also make a small sample of how it was expressed in the labor trajectory of rank-and-file workers and we will address the construction of the lines, the interdependence with the henequen mono-export business and the collective resistance expressed in three emblematic strikes (1911, 1922 and 1935). Finally, we will take a brief look at the individual impact of this trajectory.

**Keywords:** Ferrocarriles Unidos de Yucatán, strikes, labor relations, railroad corporatism, unionism.

## Introducción

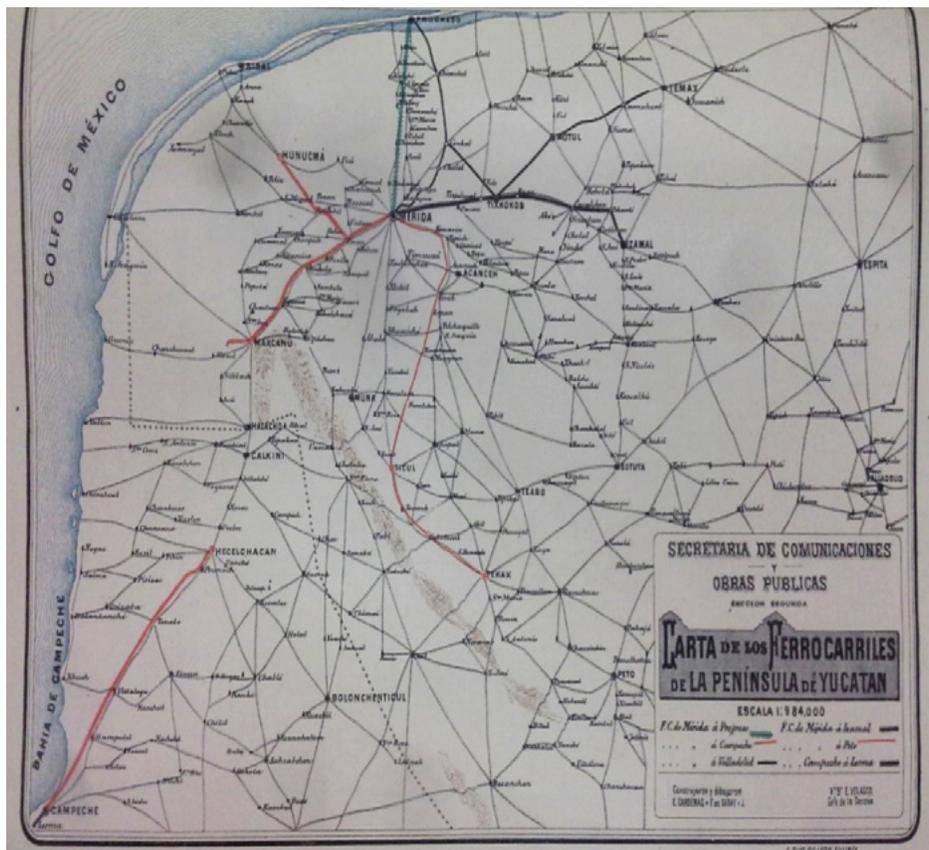
La gestión laboral de los ferrocarriles en Yucatán se modificó profundamente por el impacto de la Revolución mexicana. Dicha transformación evolucionó, de manera algo desconcertante, al pasar de una orientación paternalista de perfil autoritario, característica del periodo anterior a la Revolución, sin sindicatos, a un paternalismo de tono benévolo, bajo un sindicato único, con la gestión que encabezó el general Salvador Alvarado, entre 1915 y 1918; y se deslizó poco a poco hacia formas de cogestión corporativa con la intervención directa de un sindicato influenciado por los gobiernos posrevolucionarios, hacia los años veinte y treinta, con el Partido Socialista del Sureste. La administración adquirió entonces un perfil corporativista, con retórica “socialista”. En otras palabras, se pasó de una gestión laboral sin sindicatos a otra en la que el sindicato llegó a encabezar la administración misma de la empresa; de una administración privada y con finanzas relativamente sanas a una administración semiprivada con finanzas exhaustas. En 1935, tras una huelga que encabezaron los ferrocarrileros del entonces Sindicato Ferrocarrilero Peninsular (SFP) y que fue secundada por numerosos aliados, se llegó a ceder al SFP el control del Consejo de Administración de los Ferrocarriles yucatecos.<sup>1</sup> La experiencia del SFP fue un ensayo regional del experimento más amplio (y fallido) de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1938 y 1940.<sup>2</sup>

Para entenderlo, haremos una pequeña muestra de cómo se expresó en la trayectoria laboral de trabajadores de base y abordaremos la construcción de las líneas, la interdependencia con el negocio de la monoexportación del henequén y la resistencia colectiva expresada en tres huelgas emblemáticas (1911, 1922 y 1935). Por último, dirigiremos una breve mirada al impacto individual de esta trayectoria.

## Los trenes en 1910

Al despuntar el año de 1910, cuando la Revolución mexicana insinuaba apenas su profundidad, detrás de la disputa por la Presidencia entre el todopoderoso general Porfirio Díaz y la cabeza de la oposición liberal democrática, el licenciado Francisco I. Madero, un civil de origen acomodado de la provincia, el panorama de los ferrocarriles yucatecos era promisorio. En dicho año icónico, la red ferroviaria regional consistía en una amplia telaraña con su epicentro en Mérida, que abarcaba brazos que conducían a distancias relativamente remotas, como Campeche, al oeste (200 kilómetros) y Valladolid, al este (240 kilómetros), así como Peto, al sur (197 kilómetros). Otros ramales se orientaban a distancias más cortas, como hacia Izamal (67 kilómetros), Conkal (42 kilómetros), Hunucmá (37 kilómetros) y Ticul (78 kilómetros). La red tenía, a su vez, una única salida al mar en el tramo más estratégico de todos, el que unía a Mérida con el puerto de Progreso, a sólo 37 kilómetros de distancia por vía ancha. El tramo recorre una línea recta norte-sur (hay que recordar que la mayor parte de la extensión de Yucatán es una amplia plataforma plana casi perfecta). Progreso recibía también carga y pasaje por otra línea proveniente del este, de vía angosta (a través de Conkal). Todas estas líneas troncales se abastecían de una red de otros 600 kilómetros de líneas secundarias, que incursionaban al interior de las haciendas, y de un último segmento de cientos de kilómetros que penetraban a los plantíos del henequén con las pequeñas máquinas Decauville, importadas de Francia.

Tal era, en resumen, el estado del sistema ferroviario regional en 1910. A manera de embudo, todos los caminos desembocaban o podían finalmente trasladar a hombres o mercancías sea a Mérida, sea a Progreso, el puerto de exportación principal en el estado. Cada una de las líneas alimentadoras había tenido inversionistas particulares y fechas de inicio y terminación distintas, desde mediados de la década de 1870, mas todas se fusionaron eventualmente en la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), en el año de 1902. Los FUY constituyeron una empresa de relevancia nacional; ocupaban el lugar número 13 entre las veinte empresas y bancos más importantes de México en 1910, según la investigación del profesor José Luis Ceceña.<sup>3</sup> Cabe mencionar que siete de las veinte empresas líderes eran ferroviarias, encabezadas por supuesto por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con cerca del 42% del capital total del grupo. En conjunto, las siete sumaban más de la mitad del total (57.3%). Dos empresas mineras extranjeras alcanzaban 14.6%, cuatro bancos con capitales mixtos 9% y dos petroleras, también extranjeras, 8%, con predominio de capitales ingleses y estadounidenses. En cuanto a la propiedad y gestión administrativa, el caso de los FUY (y para entonces también de los FNM), fueron una excepción, pues eran responsabilidad de mexicanos.



Ferrocarriles en la Península, 1899<sup>4</sup>

Para nadie es un secreto que la red ferroviaria en Yucatán surgió como una respuesta local a la demanda insatisfecha, en ciertos momentos insaciable, de la agricultura semi-industrializada de los Estados Unidos, que requería de cordeles para fabricar sacos para manipular su producción de granos, así como materia prima para la fabricación de cuerdas para la navegación marítima, en el contexto del despegue de la Revolución Industrial en aquel país. La producción henequenera fue uno más de los numerosos nudos estructurales de dependencia entre los centros industriales y las economías subdesarrolladas, productoras de materias primas, en la periferia tecnológicamente atrasada.<sup>5</sup> Durante las últimas dos décadas del siglo XIX y las primeras dos del XX, Yucatán se transformó en el proveedor casi monopolístico de la fibra, lo que generó una economía monoexportadora de altísima dependencia en la demanda externa.

Como explica Allen Wells, Yucatán se distinguió en todo de América Latina, como uno de los muy pocos espacios en que grupos de inversionistas locales lograron impulsar un sistema ferroviario propio, planeado, dirigido y administrado localmente.<sup>6</sup> Así, la historia de la formación de los FUY distó del proceso de construcción de las líneas férreas en la meseta central y hacia la frontera norte de México, en el hecho de que la inversión, la dirección del proceso de instalación de las líneas y su futura administración se pusieron en marcha por capitales yucatanenses y no por empresas extranjeras, lo que se ha destacado con cierto orgullo en la historiografía regional. No obstante, este acento regionalista minimiza dos particularidades que reducen el brillo de dicha narrativa: primero, el recurso a fuentes de financiamiento extranjero para el desarrollo de secciones de las líneas y segundo, la dependencia estructural en lo que corresponde a la maquinaria y equipo, cuyo origen era la importación. De esta manera, Yucatán mantuvo el mismo nivel de atraso tecnológico que el resto del sistema ferroviario de México.<sup>7</sup> Los FUY no procuraron establecer una conexión con el centro del país, sino con el mercado internacional del henequén, como si se tratara de un país extranjero. Todo el sistema tuvo pocas conexiones “hacia atrás”, como en el resto del país, salvo parte del mantenimiento de los carros y equipo, que se concentró en los talleres de La Plancha, en el centro de Mérida.<sup>8</sup> No obstante, el ferrocarril aceleró procesos económicos, sociales y culturales de su entorno inmediato, más allá de ser un vehículo para el comercio exterior. Relacionó a las poblaciones alejadas y amplió hasta cierto punto los mercados

regionales. La introducción paulatina del dinero en las transacciones contribuyó, también, a disolver las antiguas relaciones sociales.

### **Mérida**

Como dejamos asentado, la conexión entre la capital política y económica de la península, Mérida, con el puerto de Progreso, era la llave del tráfico más lucrativo del sistema. Mérida constituía la meca de la economía, la cultura y el poder (lo que ha cambiado poco hasta nuestros días). En 1877, Mérida contaba con alrededor de 30 mil habitantes. En 1895, con el impulso de los ferrocarriles, alcanzó los 37 mil habitantes y para 1910 contaba con 63 mil meridianos, más del doble que en la era pre-ferroviaria. Durante los años de la Revolución, lejos de disminuir, como ocurrió en las ciudades importantes del centro de México, azotadas por la guerra civil (Cuernavaca perdió 44% de su población entre 1910 y 1921), la población de Mérida alcanzó las 79 mil almas en 1921 (algo así como la cuarta parte de la población del estado). Naturalmente, en Mérida se congregaba la crema y nata de la oligarquía yucateca. Esta oligarquía, que fuera un estrato privilegiado desde sus orígenes coloniales, adquirió una forma piramidal con el aumento extraordinario del precio de la fibra. Con la reiteración de los ciclos, la pirámide llegó a volverse extrema. En la base se encontraban algunos cientos de pequeños y medianos hacendados (300 a 500 familias según el cálculo del general Salvador Alvarado), que sufrieron y gozaron, alternativamente, de la montaña rusa de alzas y bajas del mercado, y que tendieron a vivir con un endeudamiento permanente. En la parte intermedia se encontraban hacendados ricos, con mayores extensiones de terreno y con algún grado de diversificación de sus negocios, como la compra de predios y casas urbanas, el comercio y la construcción. Mientras que, en la cúspide, se encontraba un número muy pequeño de alianzas familiares por clan (los Escalante, Peón, Ancona, Rendón, Cantón, Ponce; así como los Molina y los Montes, de integración más reciente), que añadían a sus propiedades agrícolas directas el control de otras plantaciones, que disponían de una casa comercial exportadora e importadora con sedes en Progreso y Mérida, que participaban en el sector bancario nacional e internacional, así como en el negocio de los trenes y que, finalmente, en una concentración extrema de poder, negociaban alianzas estratégicas, tanto con las compañías extranjeras compradoras de la fibra (International Harvester y Henry Peabody, principalmente), como con el poder político federal en la Ciudad de México, donde el viejo general Díaz otorgaba el “premio” de la gubernatura del Estado. Esto último catapultaba el poder del clan, seleccionado alternativamente, hacia nuevos negocios ligados a la construcción de infraestructura pública y el reparto de puestos de gobierno entre sus familiares.<sup>9</sup>

Es muy relevante señalar que, *debajo de la pirámide* de poder oligárquico descrito, como el verdadero sustento de la misma, se encontraban: primero, una fuerza laboral agrícola que alcanzaba a más de 100 mil personas, entre peones acasillados en condiciones de semi-esclavitud, muchos de ellos provenientes de migraciones forzadas desde distintas partes de México; una porción de trabajadores semi-industriales, encargados de la operación de las máquinas desfibradoras, y trabajadores del transporte y mantenimiento, dentro del ámbito físico de las haciendas productoras. En segundo lugar, se encontraban los trabajadores de los ferrocarriles, los portuarios y los de servicios de comercialización y financieros. Estos grupos alcanzarían, en conjunto, la suma de unos tres mil trabajadores, correspondiendo a los ferrocarrileros aproximadamente la mitad. Sin embargo, este sector tenía un peso social muy superior a dicha cifra, ya que si se considera la actividad de las familias (digamos unos cuatro miembros en promedio), ya estaríamos hablando de unas doce mil personas, concentradas en las dos principales ciudades. Todo este conglomerado conformaba la operación de la economía de plantación, con algunos pocos lazos derivados de la misma hacia otras ramas productivas. De hecho, entre los planes de expansión de los negocios de la oligarquía regional deben mencionarse esfuerzos por disponer de una flota naviera, que pudiese extender el control del sistema a la transportación marítima (lo que nunca logró despegar de modo significativo), o algún grado de industrialización de la fibra, misma que tampoco alcanzó a crecer como negocio autónomo, sino hasta la época cardenista.<sup>10</sup>

### **Los FUY, un engranaje del negocio henequenero**

Lo anterior nos permite comprender cuál fue la lógica de operación de la economía de plantación y monoexportación. Esta partía de negocios familiares expandidos, donde los ferrocarriles constituían sólo un engranaje del conjunto, en los que naturalmente se adoptó *un perfil de administración laboral paternalista*.<sup>11</sup> La administración general de los negocios oscilaba desde el autoritarismo más extremo en el campo (que en ocasiones rondaba la semiesclavitud),

hasta una de carácter más benévolo en la ciudad. Esta característica derivó de la condición estructural de un mercado laboral con escasez de mano de obra calificada. No obstante, quien mandaba en los ferrocarriles era el administrador de la empresa, a través de su Consejo de Administración. Esto no admitía duda. Los trabajadores podían hacer peticiones, solicitudes atentas de reparación de daños o pedir ayudas derivadas de crisis familiares, enfermedades o accidentes, pero era el Consejo el que tomaba las decisiones que consideraba pertinentes, mientras el trabajador debía simplemente acatar las mismas. Al menos este era el *formato visible* del ejercicio de la dominación cotidiana. Como veremos, con frecuencia sorprendente, los trabajadores desobedecieron las normas o reglamentos en *forma soterrada* o “invisible”.

Cabe reiterar, que en la toma de decisiones económicas y laborales en el ferrocarril no se pensaba exclusivamente en la rentabilidad de los trenes, sino en *el negocio integrado de la hacienda, la comercialización, el transporte y la financiación del proceso de exportación del henequén*. Como escribió Wells, “la fibra mantenía el pan y la mantequilla de los ferrocarriles”:<sup>12</sup> la interdependencia entre el henequén y el ferrocarril, en ese orden, distingue a la administración de los FUY de otros ferrocarriles del centro del país, como por ejemplo, el Ferrocarril Mexicano, de propiedad inglesa, o el Sudpacífico, estadounidense, cuyos intereses fundamentales eran la rentabilidad exclusiva del negocio de los trenes. De ahí que la administración laboral, en estas y otras líneas privadas extranjeras durante el porfiriato, se ajustara a la perspectiva tradicional de la empresa privada de la época: buscar elevar la productividad y los ingresos del ferrocarril mediante la disciplina y organización tayloristas del trabajo, con salarios relativamente altos (más altos que en los FUY), eludiendo el perfil paternalista (relación patrón-cliente) característico de Yucatán.<sup>13</sup> Vale la pena hacer notar que, mientras la militarización de los trenes durante la Revolución en la mayor parte del país, entre 1914 y 1917, representó la suspensión de derechos de la masa de los ferrocarrileros, en Yucatán, en cambio, fortaleció su situación legal y sus derechos.

¿Cuánto cambió el perfil paternalista en las relaciones laborales del ferrocarril con el control de facto de las fuerzas revolucionarias? *Hubo un cambio significativo, aunque más de forma que de fondo, como veremos*. Tras la victoria militar del general Alvarado, se produjo una muy rápida intervención ejecutiva en la gestión estatal de la economía de plantación a través de dos “pinzas”: la incautación *de facto* de los FUY y el control progresivo de la Comisión Reguladora de Precios del Henequén, cuyo origen se encontraba en la resistencia, de algunos años atrás, de un grupo de productores frente a las presiones hacia la baja de los precios de la fibra, encabezados por el clan Molina-Montes. El control de los FUY y la Reguladora bastaron para desplazar al clan más poderoso de entonces de su intervención a la baja en el precio y hacia arriba en el volumen de la fibra hacia los Estados Unidos, ya que cortó con la dependencia del crédito en efectivo a cambio del henequén en especie entre Montes y los pequeños y medianos productores. Estos últimos pudieron ahora, con Alvarado, acudir a vender su fibra a la nueva Reguladora, asegurando un precio proporcional al del mercado. La nueva Reguladora recuperaba de esta manera el poder comercial para negociar el precio de la fibra a nombre del Estado, como vendedora casi única en el mercado internacional. La nueva Reguladora desplazó a Montes frente a la International Harvester o cualquier otro comprador. Como resultado, el precio del henequén se llegó a multiplicar por 3.5 veces (es decir, que subió en su mejor momento 350%). El clan Molina-Montes tuvo que emigrar a Cuba. Alvarado pudo entonces disponer de una renta extraordinaria y creciente durante los tres años de su gestión (1915-1918). Las ganancias no fueron exclusivas para su administración, sino que repartió las utilidades entre los productores participantes, en proporción a sus cosechas, y transfirió al comando carrancista del centro del país grandes volúmenes de efectivo para financiar batallas cruciales. Al mismo tiempo, pudo disponer aún de una porción importante para la construcción de escuelas, campos deportivos, viviendas y otras obras de beneficio colectivo.<sup>14</sup> Lógicamente, el *boom* también tuvo consecuencias favorables para los ferrocarriles. Entre 1906 y 1914 las ganancias brutas de los ferrocarriles obtuvieron un promedio de 686 mil pesos al año. Si se recorta el periodo al de la Revolución, es decir, de 1910 a 1914, el promedio sube a 1 millón 105 mil pesos por año. Lo sorprendente es que para 1915 dichas ganancias se multiplicaron casi por tres: ascendieron a 3 millones, 151 mil pesos.<sup>15</sup>

En consecuencia, con Alvarado se produjeron también condiciones para introducir cambios progresistas en la gestión laboral de los FUY, comenzando con la salida de los empleados de Molina y Montes del Consejo de Administración y él asumiendo las riendas del mismo, lo que acentuó un paternalismo “benévolo” y una retórica socialista. Un año después, aproximadamente, Alvarado instaló a uno de sus aliados más cercanos, el mecánico ferrocarrilero Carlos Castro Morales, uno de los veteranos dirigentes de la primera huelga ferrocarrilera en la historia

de Yucatán, la de 1911, como presidente del Consejo de Administración. Ello no hizo desaparecer los lazos más profundos de la relación clientelar en el estado, ni en los ferrocarriles, pero la nueva modalidad de patronazgo, esta vez revolucionario, tuvo un efecto positivo, así fuera transitorio, sobre el lado obrero de la ecuación capital-trabajo. Alvarado se aseguró de ofrecer facilidades a la organización del sindicalismo en el estado, particularmente en Mérida y también en Progreso. En ambas ciudades, acaso buscando imitar el ejemplo de Álvaro Obregón en la Ciudad de México, se procuró que el perfil ideológico del “nuevo” sindicalismo yucateco se acercara al de la Casa del Obrero Mundial, que pregona un apoliticismo anarquista, pero que, en los hechos, buscaba el apoyo obrero a la gestión estatal a cambio de concesiones económicas y jurídicas. La posibilidad de esta gestión pro-laboral tuvo siempre como soporte indispensable la bonanza del ciclo económico del henequén. Ello equivale a decir que declinaría también, inevitablemente, con la llegada de vacas flacas; lo que ocurrió casi inmediatamente después de la finalización de la Primera Guerra Mundial, hacia 1918. El declive ya no pudo ser administrado por Alvarado, a quien Carranza desplazó de su proyecto de reforma social en Yucatán, celoso de sus éxitos e independencia política.

Antes de la intervención revolucionaria alvaradista, había dos organizaciones de trabajadores ferroviarios en los FUY: los contratados para la operación y mantenimiento de los trenes (la Unión Obrera de los Ferrocarriles de Yucatán), por un lado, y los trabajadores de oficina y telegrafistas, (la Alianza Mutualista de Empleados del Ferrocarril), por otro. Con el auspicio de Alvarado, se fundó la noble Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF), que unificó a las dos agrupaciones mencionadas en un solo sindicato. La LOF estuvo entre las primeras organizaciones en gozar de las conquistas de la nueva ley laboral en Yucatán, que incluía la jornada de 8 horas, el derecho a la sindicalización y a la contratación colectiva. En marzo de 1915 se instaló una sucursal de la Casa del Obrero Mundial en Mérida. Asistieron a su fundación las uniones Corporativa de Barberos, Regeneradora de Alarifes, Obrera de Alarifes, Carpinteros, Fundidores y Panaderos; así como las cooperativas de Mecánicos Electricistas y de Conductores de Carruajes, lo mismo que las Ligas de Reporteros, Tipógrafos, Talabarteros, Zapateros, Plateros y Profesores, entre otros gremios, lo que mostraba también, indirectamente, el limitado avance de la manufactura moderna en el Estado.<sup>16</sup>

Para poner el proceso en perspectiva, en Yucatán la industria era casi inexistente a mediados del siglo XIX. Había solamente pequeños sectores urbanos de artesanos vinculados a oficios como la herrería, la carpintería, la construcción, las artes gráficas, la elaboración de ropa y otros, mas no una fuerza urbana asalariada, menos aún organizada. Las primeras organizaciones laborales en Mérida tuvieron un perfil católico, como la Sociedad de Fomento y Mejoras Materiales (1833) y la Sociedad Jesús María (1849), cuyos proyectos colectivos se orientaron a crear escuelas y talleres de oficios, para preparar aprendices o generar socorros para enfrentar la enfermedad. El lema de estas asociaciones era “Dios, Unión y Trabajo”.<sup>17</sup> Durante el porfiriato, el panorama cambió poco a poco, tanto a nivel federal, como local. La expansión de las exportaciones del henequén trajo consigo al ferrocarril y alrededor suyo demanda de manufacturas sencillas y, sobre todo, un notable crecimiento de la infraestructura de servicios urbana y de la industria de la construcción. Además, provocó un movimiento migratorio notable, tanto de trabajadores como de clases medias e intelectuales, con inclinaciones progresistas y, en algunos casos, francamente socialistas y anarcosindicalistas.

El sindicalismo ferrocarrilero anterior a la llegada de Alvarado había avanzado en un grado significativo, con un sesgo ideológico influido por estas ideas del anarcosindicalismo y liberalismo radicales. El proceso de acercamiento paulatino entre grupos de trabajadores e ideas de cambio era sólo cuestión de tiempo. Maestros y artesanos, obreros y algunos sectores de clase media urbana, participaron activamente en campañas de oposición al gobernador Olegario Molina durante su primer mandato, entre 1902-1906 y, sobre todo, en la lucha electoral en contra de su reelección, iniciada en ese último año. La reelección se produjo y el movimiento fue derrotado. Hubo también participación de la oposición en otras campañas políticas para puestos de dirección política local, como presidencias municipales y, unos pocos años más adelante, acaso más intensamente, durante la campaña presidencial del candidato Francisco I. Madero. La visita de Madero a Yucatán, en junio de 1909, convocó en Mérida a millares. Estos antecedentes indican que, en el estado, muchos trabajadores iniciaron su experiencia de participación social en el ámbito político, con anterioridad a la lucha económica sindical; es decir, no en el sentido tradicional, de las demandas económicas hacia las políticas.

### **Tres huelgas, una sola tendencia: 1911, 1922, 1935**

Una forma sintética de caracterizar los cambios en el rol del sindicato y su vínculo con la administración de los asuntos políticos, así como dentro de la negociación al interior de los FUY, es la evolución de tres conflictos de huelga protagonizados por los obreros del riel, que corresponden a los años de 1911, 1922 y 1935. En estas tres huelgas no participaron todos los departamentos de los FUY por igual, salvo en la de 1935, que no se restringió sólo al sector ferrocarrilero, sino que abarcó un amplio espectro regional (maestros, cordeleros, portuarios, transportistas, comerciantes en solidaridad). Aunque cabe señalar que el Departamento de Talleres de La Plancha, en el centro de Mérida, así como los portuarios de Progreso, intervinieron en todas y cada una. Esta serie de huelgas no abarca la totalidad de las mismas en el periodo, pero muestra un arraigo progresivo del poder sindical dentro de los ferrocarriles yucatecos en el transcurso de las dos décadas que van del porfiriato al cardenismo. Como es natural, este ascenso del poder sindical, desde su virtual inexistencia (1911), hasta su firme institucionalización y alcance político (1935), modificó las condiciones de la gestión laboral de los FUY.

La huelga de 1911 fue iniciada en los Talleres de La Plancha con un paro de labores “espontáneo”, en el sentido de que no fue encabezado por una dirección sindical formal (la misma fue electa de manera improvisada). Tampoco fueron avisadas las autoridades estatales o la administración de la empresa, sino que se enteraron sobre la base de hechos consumados. El paro se extendió por varios días. El motivo de la explosión de descontento fue la falta de pago puntual de los jornales devengados, por parte de la administración. Los mecánicos eligieron de manera muy rápida y por asamblea a una representación de notable capacidad política para exigir el pago expedito de los jornales,<sup>18</sup> y aventuraron nuevas exigencias en el marco de un extenso “Memorial”, redactado el 18 de abril, donde solicitaron finalizar las prácticas de abusos en el trato de algunos jefes y la reducción de la jornada laboral, además de un aumento salarial del 10%, aparte del asunto de los pagos puntuales. El texto recogía un sentido de orgullo lastimado, derivado de “malos tratamientos de palabra que recibimos constantemente de nuestros superiores...”, entre otros reclamos. Inicialmente, el Consejo de Administración respondió con otro memorándum, de tono superficialmente paternalista y condescendiente. En él, negaba el maltrato, sostenía que los salarios estaban a nivel (incluso por encima de los salarios en ocupaciones semejantes fuera de los Talleres de los FUY) y finalizaba con un ultimátum para la vuelta al trabajo. Los trabajadores de La Plancha, en su inmensa mayoría, resistieron las presiones, mas algunos conductores accedieron a mover los trenes, lo que debilitó el paro. Enseguida, la administración procedió a contratar a personal sustituto. La representación de base y autónoma procuró evitar los despidos y ofreció levantar la huelga si se otorgaban algunas concesiones. Propuso la intervención mediadora del gobernador o de funcionarios federales, pero la administración de los FUY decidió imponer la disciplina como una lección a los obreros insurrectos y se opuso a respetar los puestos de trabajo de un número importante de obreros, a quienes había logrado sustituir con el respaldo de los gobiernos regional y federal. En total, 18 maquinistas, 26 mecánicos y 125 carpinteros fueron cesados. Los dirigentes electos por asamblea se negaron a aceptar el retorno a sus propios puestos de trabajo si no se cumplía el retorno de sus compañeros despedidos, así que también fueron a la calle. Por otro lado, también hubo concesiones: se pasó de 10 a 9 horas de trabajo al día, hubo un ajuste escalafonario entre los trenistas (sector que había colaborado con la empresa) y se aceptó el pago de medio día adicional los domingos. El sabor inmediato para los obreros fue el de una derrota, aunque detrás de la misma se inició un proceso de organización autónoma y la gran mayoría de los cesados regresó al trabajo poco tiempo después, incluyendo a sus líderes. En este sentido, a mediano plazo, la huelga fue un paso hacia adelante en la organización de los ferrocarrileros.<sup>19</sup> Algo había cambiado. Como contestó el Consejo de Administración al Memorial del Comité de representantes obreros, con sorpresa: “La circunstancia de apelar Ustedes a los medios inusitados que inician, no para exponer sus deseos sino para imponerlos, no está en consonancia con sus proceder anteriores, en que la más perfecta armonía ha predominado entre jefes y empleados”.<sup>20</sup> Era el tiempo del paternalismo autoritario: paternalismo de palabra, individual y a cuenta gotas; autoritarismo de hecho. Pero era también el principio del fin de las decisiones unilaterales de la empresa. De hecho, el 1 de marzo de 1913 entró en vigor un nuevo Reglamento de empleados y operarios, con veinte cláusulas detalladas, que constituía un avance importante para los ferrocarrileros organizados, con la participación de otras organizaciones aliadas, como la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, en pláticas celebradas en la Ciudad de México y con intervención de funcionarios federales y miembros del Consejo de Administración de los FUY.<sup>21</sup>

## 1922

La segunda huelga que analizaremos ocurrió en el verano de 1922, distante tan sólo una década de la de mecánicos de 1911, pero a enorme distancia social, por la experiencia revolucionaria vivida en la península. La huelga reflejó importantes cambios en el panorama, tanto del ferrocarril como del Estado, que estaba ya entonces bajo la gubernatura del líder socialista Felipe Carrillo Puerto. Carrillo tomó posesión en febrero de 1922 y desde su discurso de aceptación del cargo fijó sus prioridades políticas y sociales, derivadas de los resolutivos del Partido Socialista del Sureste (PSS), es decir, de su propia manufactura. Así, además de la toma de protesta oficial tradicional, de “hacer cumplir la Constitución Federal y la del Estado”, añadió: “igualmente protesto cumplir y hacer cumplir los postulados de los Congresos Obreros de Motul e Izamal”.<sup>22</sup> Dichos Congresos, celebrados en 1918 y 1921, respectivamente, se habían caracterizado por reivindicar las demandas tradicionales del socialismo, pero en particular habían enfatizado la urgencia de reformar la situación de opresión en el campo y distribuir la tierra a los campesinos. En Izamal, por ejemplo, en uno de los resolutivos se expuso: “Considerando que nadie es propietario exclusivo de la tierra, como nadie lo es de la luz ni del aire... será preciso que los señores propietarios se resignen algo para aliviar las necesidades de la mayoría... *Todo hombre tiene derecho a obtener por medio del trabajo lo que significa su bienestar, directamente de las fuentes naturales, lo cual quiere decir que todo hombre tiene derecho a un pedazo de tierra...*”.<sup>23</sup> Entonces: primero, los campesinos y peones agrícolas; luego, los demás sectores populares. Los ferrocarrileros, con condiciones laborales relativamente avanzadas, no entraban en el primer orden de prioridad.

En su propaganda oficial, el lema oficial del nuevo gobierno era ¡Tierra y Libertad! ¿El camino? Profundizar por el sendero andado: el fortalecimiento de las llamadas Ligas de Resistencia, que ya contaban con algunos años de experiencia y eran el instrumento organizativo fundamental del PSS. Estas ligas fueron el corazón del movimiento carrillista, pero reflejaban muy distintos intereses particulares por tipo de organización, sea en el campo, sea en la ciudad, y en los diferentes grupos, como empleados públicos, mujeres, maestros o trabajadores de otros gremios. Las Ligas eran su fuerza y eran también su debilidad. Su fuerza, porque expresaban una capacidad de movilización popular creciente, sobre todo en el campo; su debilidad, porque el partido y los distintos liderazgos tenían sus propios intereses sectoriales o locales, y no todos los grupos organizados aceptaban sumarse acriticamente al PSS. Tal era el caso de los ferrocarrileros de Mérida y los estibadores de Progreso. En palabras de Gilbert M. Joseph: “Los esfuerzos de Carrillo por manipular la política sindical y restringir las demandas salariales, constantemente ascendentes durante la crisis económica de la posguerra, indignaron a muchos de los varios millares de estibadores y ferrocarrileros bien pagados de la región”.<sup>24</sup> Estos grupos no deseaban sumarse a las Ligas de Resistencia.

En el estudio de la huelga ferroviaria de 1922 es preciso tener en cuenta que Carrillo Puerto llega a la gubernatura de Yucatán con una economía regional en franco retroceso, en agudo contraste con las condiciones en las que la tomó Alvarado. En 1919, tras la salida de Alvarado, entraron a Yucatán 37.6 millones de dólares a cambio de 141 mil 414 toneladas de henequén para exportación, es decir, que se pagaron en promedio 265 dólares por tonelada. En 1922 entraron sólo 6.2 millones de dólares por 63 mil 997 toneladas de la fibra, es decir, que se pagaron 96 dólares por tonelada. El precio había bajado a poco más de un tercio, la exportación a menos de la mitad y el ingreso en dólares era apenas superior al 16% del obtenido tan sólo tres años atrás.<sup>25</sup> Los FUY enfrentaban, adicionalmente, una abultada deuda, que pesaba sobre sus finanzas. La llamada huelga inglesa. El empréstito se había contratado en junio de 1910, época de crecimiento, a través del financiero Henry Schroeder, por 825 mil libras, que representaban 4 millones 125 mil pesos (aproximadamente 18% del valor de la empresa), al 5% anual. Los pagos semestrales se realizaron puntualmente los primeros años, pero hacia 1919 se fueron retrasando, primero por meses y luego por años. El pago de 1920 se realizó *dos años después*, en octubre de 1922.<sup>26</sup>

En contraste, las promesas del PSS y de Carrillo eran muy elevadas. En el mismo discurso de la toma de posesión, Carrillo había expresado: “Mucho es lo que tiene frente a sí el gobierno y es necesario procurar que todo se haga: hay que abrir caminos... hay que fundar muchas escuelas, cuantas escuelas sean necesarias para que los niños y Ustedes aprendan a leer y escribir, y, sobre todo, para que aprendan el castellano y puedan hacer valer todos sus derechos; hay que sembrar todos los montes de Yucatán... La tierra es de Ustedes. Ustedes han nacido aquí, aquí han crecido, aquí han gastado su vida, encorvados en el campo cortando pencas para el amo que se ha apoderado de la tierra. Pero Ustedes la van a recuperar de acuerdo con las nuevas leyes, que reconocen ese legítimo derecho”.<sup>27</sup>

La prioridad rural, el declive de la economía y la centralización política en las Ligas, condicionaron la intervención del gobierno en los FUY desde principios de 1922. La intervención se produjo en el sentido de sostener el sistema ferroviario, a costa del sindicato único, la LOF. Para ello, fue necesario fomentar la aparición de un sindicato rival, a fin de imponer un recorte de personal, que resultaba indispensable para dar respiro a las finanzas de los FUY. El conflicto que se generó –una especie de choque de trenes–, produjo un doloroso paso atrás en la unidad de los ferrocarrileros, pese a la orientación socialista de Carrillo.<sup>28</sup> En las condiciones de declive de la demanda de carga y pasaje, la administración de los FUY planteó un recorte de alrededor del 20% de la plantilla durante la revisión del Contrato de 1922. La LOF, naturalmente, se oponía con tenacidad. En previsión de ello, con anterioridad y por intervención del PSS de Carrillo, se indujo la organización de un nuevo sindicato afín al gobierno, formado principalmente a partir de empleados de oficina (organizados originalmente en la extinta Alianza Mutualista de Empleados del Ferrocarril, nacida en 1911) y algunos dirigentes clave que, provenientes de la LOF, habían ascendido a jefes intermedios en ciertos departamentos de Talleres. Este pequeño grupo estratégico de dirigentes con autoridad era afín al proyecto carrillista, y logró atraer a obreros de la LOF a la nueva Liga.

El nuevo sindicato nació el 25 de noviembre de 1921, se afilió inmediatamente a la Liga Central de Resistencia del Partido Socialista y tomó el sugerente nombre de Liga de Resistencia Torres y Acosta (LRTyA). Los apellidos correspondían a dos activistas ferrocarrileros (Fortino Torres y Julio Acosta) del PSS, que habían sido asesinados por un pistolero en el marco de las elecciones para diputados locales en Mérida, en agosto de 1918.<sup>29</sup> La nueva LRTyA expresaba, pues, su afinidad con el PSS desde el nombre. Naturalmente, el Consejo de Administración de los FUY optó por pactar con ellos un acuerdo de revisión del Contrato, en el que se ajustaba la plantilla a mil 200 trabajadores (lo que dejaba sin trabajo regular a unos 200) y se estipulaba un “reparto equitativo”, en que se contrataría a 600 afiliados a la LOF (titular anterior del Contrato) y 600 para la nueva LRTyA. Pero lejos de existir un ambiente de cooperación de las dos organizaciones, se produjo una animadversión mutua, particularmente de la LOF contra la LRTyA. La LOF desconoció el acuerdo del nuevo contrato y llamó a una huelga para recuperar la titularidad del mismo. El personal de base de la LOF estaba enardecido contra los empleados de la nueva liga, lo que se traduciría en muchos enfrentamientos verbales e incluso físicos. Este fue el caldo de cultivo de una tragedia en la que tres sindicalistas destacados, dos de la LRTyA (exdirigentes históricos de la LOF) y uno de la LOF, perdieron la vida. Los dos primeros fueron Claudio Sacramento y Gregorio Misset, víctimas de un ataque de miembros de la LOF, y el tercero, Pomposo de la Fuente, permanecía como integrante de esta última antes de fallecer. No se supo con precisión la manera en que Sacramento y Misset fueron asesinados. Pomposo De la Fuente murió atacado durante la noche, luego de asistir al funeral de su amigo, Claudio Sacramento.

Tras estos eventos violentos, algunos miembros de la LOF fueron detenidos, por lo que la antigua Liga decidió tensar el músculo contra la Administración de los FUY y el gobierno de Carrillo. Echó mano de sus fieles aliados del puerto de Progreso, igualmente enfrentados al nuevo gobierno. Los estibadores progreseños, a su vez, tenían una firme alianza con los estibadores de Veracruz. Así nacieron las huelgas de junio, a las que se refiere Juan Rico en su libro. La magnitud de las huelgas fue grande y se extendieron por diez días. La mayor presión provino de los trabajadores marítimos. Rico no era un observador imparcial, sino un dirigente de la CROM de la Ciudad de México y simpatizante de Carrillo. La CROM hizo lo posible para mediar entre ambas ligas y buscar una solución de compromiso y, efectivamente, no se produjo la aniquilación de ninguna. Se integraron a trabajar la mayoría de los trabajadores de la LOF rijosos, pero se procedió a un recorte parcial y la Liga Torres y Acosta fue la que se mantuvo como sindicato mayoritario. La división de la representación obrera, sin embargo, significó un paso atrás para los ferrocarrileros. La situación de debilidad relativa del sindicato se mantuvo por años, y en tales condiciones hubo que sortear el pesado golpe derivado del impacto de la Gran Depresión sobre la región henequenera, al inicio de los años treinta. Tras el asesinato de Carrillo Puerto, en enero de 1924, el proyecto del PSS perdió impulso. Diez años después, en un viaje proselitista al sureste, Vicente Lombardo Toledano declaró: “Por todo Yucatán busqué el legado de Felipe Carrillo y no lo encontré en ninguna parte”.<sup>30</sup> El proceso de reparto agrario se había detenido y la oligarquía local se sentía algo más tranquila, aunque en muy poco tiempo la habría de alcanzar el activismo cardenista. El legado complejo de Carrillo Puerto estaba allí. La Liga Torres y Acosta gestionó las relaciones laborales con los FUY hasta 1933, cuando se funda el Sindicato Ferrocarrilero Peninsular (SFP).

## 1935

La tercera huelga bajo escrutinio ocurrió dos años después de la fundación del SFP, y fue encabezada por el mismo, por una suma de agravios económicos, aunque con un contexto de oposición al gobierno local mucho más amplio; tanto, que la huelga secundada por sectores de maestros, comerciantes, alijadores recalcitrantes de Progreso y el nuevo contingente de cordeleros, desembocó en el derrocamiento del gobernador César Alayola Barrera y su sustitución por su secretario de gobierno, Fernando López Cárdenas, con el beneplácito del presidente Lázaro Cárdenas.<sup>31</sup> Alayola, alineado con la política del callismo, había expresado resistencias abiertas al proyecto de Reforma Agraria iniciado en el Estado, pero desde junio de 1935, con la expulsión de Plutarco Elías Calles del país, la sobrevivencia política local exigía alinearse del lado de Cárdenas, como lo entendió López Cárdenas.

En contraste con la huelga de La Plancha de 1911, cuyo principal logro lo constituyó el conservar la organización sindical que desembocó en la LOF; la huelga ferrocarrilera de 1935 finalizó con la caída del gobernador del estado y, además, con una concesión sin precedentes: la transferencia de la dirección del Consejo de Administración de los FUY, es decir, ¡al sindicato!, con el apoyo de la Secretaría de Comunicaciones, que entonces dirigía el general Francisco Mújica. Este paso resultó un antecedente significativo para la experiencia (fallida) de la llamada Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1938 y 1940.<sup>32</sup> Ambos esfuerzos toparon con la contradicción, entre la función sindical de elevar las condiciones de trabajo y salario, y la condición de las empresas con graves dificultades económicas.

El pliego petitorio del SFP en 1935 incluía, entre sus veintiún demandas: el pago del día domingo, quince días de vacaciones, más días festivos obligatorios, el pago de tiempo extra, la elevación del salario a los telefonistas, el cumplimiento de las jubilaciones, entre otras demandas económicas, además del finiquito de los adeudos vencidos, por incapacidad económica de la empresa. La situación de los FUY era angustiosa. Hacia 1935 debían aún 17 millones de pesos a sus acreedores y sus ingresos mensuales iban en declive, lo que los había forzado a posponer el pago de la nómina.<sup>33</sup> Los empleados de Talleres habían disminuido mucho por efecto de la Gran Depresión, a sólo 270 trabajadores en 1932, cuando el estándar en los años de prosperidad era de 500.<sup>34</sup> No es extraño, entonces, que ante la amenaza de la huelga ferrocarrilera en septiembre, Alayola señalara que “la verdadera realidad de la empresa implica serios problemas”.<sup>35</sup> El ambiente de las protestas en la última semana de septiembre era muy caldeado. El día 30, simpatizantes del SFP llevaban mantas en las calles de Mérida que decían, entre otras cosas: “Abajo las juntas rompehuelgas de Conciliación y Arbitraje”, “El callismo en Yucatán llega a su fin”, Trueba Urbina y Sales Díaz (miembros del Consejo de Administración), “vampiros del Ferrocarril”. Un par de días después, manifestantes en apoyo al gobierno, organizados por el PSS portaban sus propias pancartas: “César Alayola está con los obreros y campesinos”, “Los sindicatos rojos están con el Partido Socialista del Sureste”, “La Revolución ha triunfado, nosotros la sostendremos”. La organización de la segunda marcha, por parte del gobierno, era transparente,<sup>36</sup> pero no sería suficiente para sostener al gobernador. El 2 de octubre estalló la huelga ferrocarrilera y se volcó el apoyo multitudinario de los enemigos del gobierno local y aliados del SFP: los estibadores de Progreso, los cordeleros, los maestros radicales de las escuelas Artículo 123, así como otras organizaciones de trabajadores agrícolas y peones, vinculados con los anarquistas de la CGT. El punto de confluencia radicaba en detener los avances del reparto agrario, lo mismo que en el rechazo a la política del gobierno local. A nivel nacional, el secretario general de Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), Alfredo Navarrete, realizó declaraciones a favor del SFP. Un par de días después de estallada, la radio continuaba la cruzada contra el gobierno. Un dirigente del magisterio, Mario Zavala, además de secundar a los ferrocarrileros locales, criticaba los pasos dados en el terreno agrario: “Nuestro grito es ‘tierra para los campesinos’; tierra para ellos, pero no para caciques, ya que no queremos más amos, ni de levita, ni disfrazados de rojo, ni tampoco disfrazados de agraristas o de ingenieros agrarios que cobran fabulosos sueldos de 20 pesos diarios...”.<sup>37</sup> A los maestros federales se les adeudaban también varias quincenas de trabajo. En suma, la huelga ferrocarrilera de 1935 fue la chispa que inició la protesta generalizada que reclamó (y consiguió) la caída del gobernador. El 6 de octubre el gobierno cedió, Alayola anunció su dimisión y la designación de Fernando López Cárdenas como gobernador interino. A su vez, López Cárdenas, en contacto con el secretario Mújica y los líderes del SFP, cedió a la petición de trasladar al sindicato el control del Consejo de Administración de los FUY, lo que equivalía a decir que les pasó la “papa caliente” de una empresa con enormes dificultades económicas. Formalmente, sin embargo, el sindicato pasó de la inexistencia legal hasta el más alto poder dentro de la empresa en

algo más de tres décadas, un giro inimaginable en 1910.

### **Impacto individual de la transición entre el paternalismo y el corporativismo**

Ahora bien, ¿cómo se manifestaron estos cambios en la vida cotidiana del trabajo en los FUY? En primer lugar, hay que señalar que las protestas y acciones sindicales, necesariamente colectivas y de cara a la sociedad, corrían en paralelo con otro nivel de resistencia de los trabajadores a la autoridad y la disciplina impuestas por la administración patronal, que operaban de manera oculta, soterrada y predominantemente individual, como señalamos arriba. La revisión de expedientes individuales de trabajo en los archivos de los FUY nos proporciona una rica fuente de evidencias y ejemplos de esta resistencia, que se expresaba en actos como ausentismo, pequeños hurtos, consumo de alcohol en horas de trabajo, negligencia y acciones deliberadas para afectar instalaciones o equipo. Estas acciones se vinculaban con los actos colectivos de resistencia, como paros y huelgas, que llegaban a traducirse en mejoras generales para el conjunto de los trabajadores. Esta resistencia era tanto mayor cuanto más calificada era la fuerza laboral. En Yucatán, la escasez relativa de trabajadores calificados les dio a éstos ciertas ventajas. Vamos a concluir este ensayo mostrando un ejemplo de la transición entre el paternalismo y el corporativismo, en la gestión laboral de los FUY.

Consideremos el derecho a la jubilación con pago dentro de los ferrocarriles. En los años de su construcción, por supuesto, no era siquiera una posibilidad para un trabajador despedido exigir liquidación. Durante los años de la gestión porfirista, el tratamiento de la jubilación se presentó como una dádiva, que dependía de la disposición del patrón y el trato personal con el trabajador en cuestión, sin regulación alguna. Con la emergencia de los primeros sindicatos, se incorpora a la legislación formal el derecho a la jubilación, a partir de los treinta años de trabajo ininterrumpidos, con la condición de que el trabajador esté impedido físicamente para realizar sus labores.<sup>38</sup> Sin embargo, el derecho así adquirido se maneja dentro de un formato paternalista tradicional. En marzo de 1921, el agente de estación Vicente Cachón solicitó, a través de la LOF, la elevación de la pensión otorgada de 30 pesos mensuales, “debido a que dicho compañero necesita completo reposo y, en consecuencia, le es ya imposible continuar trabajando”.<sup>39</sup> La solicitud presentada al Consejo añade: “Con todo lo expuesto, invocando a los sentimientos de humanidad, apelamos a la conciencia de ese H. Consejo...” Este tono de súplica caracteriza a una amplia muestra de peticiones revisada. El expediente muestra, escrito a lápiz, la magnanimidad del H. Consejo en esta ocasión: “Que se le jubile con 40 pesos mensuales”. El incremento en este caso, 30% del monto original, no fue despreciable, mas aparece sujeto al paternalismo “benévolo”.

Un nuevo caso de jubilación, que se materializa en octubre de 1959, refleja el proceso de institucionalización de la prestación de jubilación. Se trata del mecánico Andrés Aguilar Fernández, de larga trayectoria en los FUY. Aguilar ingresó al ferrocarril el 14 de julio de 1906, contando dieciseis años de edad, y se jubiló el 1 de octubre de 1959, a los setenta, con una pensión de 734.12 pesos al mes. Trabajó en los FUY 36 años y ocho meses “efectivos”, ya que hubo varias separaciones temporales, incluida una de dos años y nueve meses, “a petición de la LOF”, con una indemnización parcial, como saldo de la huelga de 1922.<sup>40</sup> Hay otro largo paréntesis en que es probable que haya optado por un trabajo alternativo como mecánico, entre 1925 y 1936, año en que regresa a los FUY, primero en Progreso, y luego de retorno a La Plancha, como mecánico airista. En los años cuarenta del siglo XX se encuentran varias estancias médicas extensas de Aguilar, de un mes en 1943 y otro mes en 1945. Finalmente, el sindicato, ya entonces la sección 37 del STFRM, tramita su jubilación mediante un oficio y comparecencia en la Junta Federal Permanente de Conciliación número 14. Allí firman los representantes patronal, obrero y estatal un documento extenso, sin la presencia del trabajador directamente interesado. En éste se señala que “el jubilado tiene derecho a pase libre” por el recorrido de los FUY, atención médica, medicinas y hospitalización en caso de enfermedad. El paternalismo ha desaparecido, detrás de una nueva estructura burocrática. Es interesante que el documento señale que la jubilación “quedará sin efecto” si el trabajador “cambia de nacionalidad” o “ejecuta actos que perjudiquen o denigren” a los FUY. Lealtad a la Patria y lealtad a la empresa, donde Andrés Aguilar dejó su juventud y madurez. Su vida transitó del paternalismo sin ley del porfiriato al corporativismo del desarrollismo mexicano.

- 
- [1] Pedro Echeverría V., “Material historiográfico sobre la huelga ferrocarrilera, la caída de Alayola Barrera y las manifestaciones antigubernistas de 1935”, en *Yucatán: Historia Economía. Revista de análisis socioeconómico regional*, UADY, Año 4, No. 19, mayo-junio de 1980, pp. 3-25. Ver también: Ben Fallaw, *Cárdenas compromised. The failure of Reform in Postrevolutionary Yucatán*. Durham, Duke University Press, 2001, pp. 33-37; 108-113. (FUY).
- [2] La Administración Obrera sólo operó entre 1938 y 1940, producto de la nacionalización de los FNM en 1937. Un análisis pormenorizado en: Gustavo López Pardo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, UNAM, Ed. El Caballito, 1997.
- [3] José Luis Ceceña Gámez, “La penetración extranjera y los grupos de poder económico en el México porfirista”, en: *Problemas del desarrollo*. México, IIE, UNAM, Año 1, No. 1, octubre-diciembre de 1969, p. 81.
- [4] Imagen tomada de la Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1 de enero de 1895, hasta el 31 de diciembre de 1899. México, Dirección General de Telégrafos, 1900.
- [5] Entre muchos recuentos de este nexo, ver: Víctor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America since Independence*, Cambridge University Press, 1994, capítulos 3-5. Para el caso de Yucatán, Gilbert M. Joseph, *Revolución desde afuera: Yucatán, México y los Estados Unidos, 1880-1924*. México, FCE, 1992 (1ª edición 1982), capítulos 1 y 2. Para una referencia teórica, Carlos Marx, *El Capital*, volumen 1, capítulo 24 (La Acumulación originaria), (1ª edición, 1864), varias ediciones.
- [6] Allen Wells, “All in the Family: Railroad and Henequen Monoculture in Porfirian Mexico”, *HAHR*, vol. 72, no. 2, 1992, pp. 159-60.
- [7] Allen Wells, 1992, pp. 160-62; Paolo Riguzzi, “Los caminos del atraso: Tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en: Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, coordinadores, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del Surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, FNM, UAM y otros, 1996, pp. 31-97, especialmente 46-55; W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, US Department of Commerce, Washington, 1925.
- [8] Riguzzi Paolo, *Op cit.*, Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: Una visión histórica, 1850-1950*. México, CONACULTA, 2010, especialmente capítulos 1-2 y 8.
- [9] Existen varias descripciones de la oligarquía yucateca, pero destacan en particular los análisis de Joseph, 1982; Allen, 1992, y de ambos autores, de manera mucho más pormenorizada en sus operaciones políticas en el siglo XIX, Wells y Joseph, *Summer of discontent, Seasons of Upheaval. Elite Politics and Rural Insurgency in Yucatan, 1876-1915*, Stanford University Press, 1996. Fernando Benítez, *Ki: El drama de un pueblo y una planta*. México, FCE, 1962, realiza una revisión histórica y un reportaje contemporáneo detallado del proceso de liberación del peonaje por deudas en el porfirato y los experimentos de colectivización, de dudosa eficacia, de la posrevolución.
- [10] Entre 1896 y 1897, cuando los precios del henequén estaban por los suelos, el clan Molina-Montes emprendió, en alianza con otros productores, con capital propio y extranjero, el lanzamiento de una fábrica cordelera a la que pusieron por nombre *La Industrial*. Se pretendía con ella elaborar localmente el proceso de industrialización que se realizaba en los Estados Unidos, pero nunca logró consolidarse, tanto por falta de mercado local, como por el siguiente ascenso del precio de la fibra en bruto, que volvía poco atractiva la inversión en ella. Más adelante, los gobiernos revolucionarios retomaron el proyecto, sin alcanzar tampoco buenos resultados. (Joseph, 1992, pp. 75-76; Benítez, 1962).
- [11] Allen Wells, *Op. cit.*, p. 163.

- [12] *Ibid*, p. 179.
- [13] *Ibid*, 1992, p. 162-163. En el plano político, la relación patrón-cliente tenía una presencia más general en el México porfiriano. Se expresaba en la forma de gobernar del caudillo Díaz: “Era el cemento y los ladrillos que mantenían unida la mansión del poder de Díaz”, en: Wells y Joseph, 1996, p. 24.
- [14] Ver, por ejemplo, Marcos Aurelio Díaz Gutiérrez, *El Arte monumental del socialismo yucateco*, CIESAS, Tesis doctoral de Diseño, Mérida, 2014. En cuanto a la contribución al ejército constitucionalista, Joseph, 1992, pp. 198-199, donde cita una declaración de la empresa de Peabody al Secretario de Estado de EU: “Yucatán es una mina de oro para Carranza”.
- [15] *Informe de los Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán*, Resumen estadístico, Mérida, 1916.
- [16] Pedro Echeverría V., *Nos llevó el tren. Los ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, UADY, 1999, p. 48.
- [17] Un análisis detallado del proceso centrado en Progreso en: Fausto José Martínez Díaz, “Movimiento obrero en Yucatán. El caso de los trabajadores portuarios de Progreso (1910-1929)”, *Tesis de Maestría en Historia*. Mérida, CIESAS, 2010, pp. 45-57.
- [18] AGEY, FUY, Gerencia, Personal, Caja 266, e. 198. Carta dirigida al Sr. Presidente del Consejo de Administración de los FUY. La directiva estuvo formada por José Inés Peña, presidente; Claudio Sacramento, vicepresidente; Héctor Victoria y Eligio Navarro, secretarios, Liberato Sosa, tesorero, así como 17 vocales.
- [19] Un análisis de las huelgas de 1911 y 1922 en: Marcos T. Águila y Jeffery Bortz, “Un paso adelante y dos pasos atrás: La Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán”, *Mirada Ferroviaria*, Número 34, septiembre-diciembre de 2018. Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, CONACULTA. Ver: Marcelo Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*. México, Del Autor, 1944, pp. 428-431.
- [20] *Ibid.*, p. 31.
- [21] Marcelo Rodea, *Op cit.*, pp. 435-438.
- [22] Juan Rico, *La huelga de junio*. Mérida, Yucatán, s.p.i., 1922, p. 54. Ver también: Carlos Illades, *Las Otras ideas. El primer socialismo en México*. México, Ediciones ERA, 2009, pp. 263-267.
- [23] Citado en: Francisco Paoli y Enrique Montalvo, *El Socialismo olvidado de Yucatán*. México, Siglo XXI Editores, 1977, p. 95.
- [24] Joseph, 1992 (1982), p. 227.
- [25] Tomado de Daniela Spencer, “Workers Against Socialism? Reassessing the Role of Urban Labor in Yucatecan Revolutionary Politics”, en: Jeffrey Bannon y Gilbert Joseph, *Land, Labor and Capital in Modern Yucatan: Essays in Regional History and Political Economy*, University of Alabama Press, 1991, p. 231.
- [26] W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, US Department of Commerce, Washington, 1925, pp. 213-214.
- [27] Joseph, 1992 (1982), p. 56.
- [28] Un análisis detallado de la huelga de 1922 en Daniela Spencer, *Op. cit.*, p. 220-240. El problema es apuntado en

una breve síntesis por Joseph, 1992, *Op. cit.*, pp. 256-259. Ver también, Águila y Bortz, “Un paso adelante...”, 2018.

[29] Juan Rico, *Op. cit.*, pp. 30-32.

[30] *Diario de Yucatán*, 16 de marzo de 1934. Citado en Joseph, 1992, pp. 323-324.

[31] Existe un recuento detallado a partir del análisis de la prensa local en: Pedro Echeverría V., *Op. cit.*, 1980, pp. 3-25. Un análisis histórico-político en: Ben Fallaw, *Op. cit.*, pp. 33-37.

[32] Gustavo López Pardo, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, UNAM, El Caballito, 1997.

[33] Ben Fallaw, *Op. cit.*, p. 35.

[34] SCOP, *Estadística de Ferrocarriles y Tranvías*. México, s.p.i., 1934; y Long, 1925, p. 218.

[35] *Diario del Sureste*, 27 de septiembre de 1935.

[36] Pedro Echeverría V., *Op. cit.*, 1980, pp. 12-14.

[37] *Ibid*, p. 16.

[38] AGEY, Contrato Colectivo entre los FUY y la Liga Ferrocarrilera Torres y Acosta, 1934, cláusula 21.

[39] AGEY, Fondo FUY, Consejo de Administración, Actas, C. 41, exp. 64.

[40] AGEY, Fondo FUY, Expedientes Personales, C. 112, Vol. 19, exp. 5.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Vida Ferrocarrilera

# Entrevista a Arturo Rugerio Ángeles, ex ferrocarrilero<sup>1</sup>

Patricio Juárez Lucas

Jefe de Departamento de Archivo histórico, CEDIF-CNPPCF. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

**PJL:** ¿A qué edad entró a ferrocarriles?

**AR:** Entré en 1970, el 25 de diciembre de 1970.

**PJL:** ¿En qué rama?

**AR:** En la rama de transportes.

**PJL:** ¿A qué edad entró a trabajar?

**AR:** A los 19 años.

**PJL:** ¿En qué área?

**AR:** En la rama de transportes había varias especialidades, para entrar a ella, en ese tiempo se tenía que empezar por llamador de transportes. Un llamador era quien llamaba a las tripulaciones que iban a salir en determinados trenes, a cualquier hora. El servicio era las 24 horas, había tres turnos, por allí se empezaba trabajar en la rama de transportes.

**PJL:** ¿Tenían alguna capacitación antes?

**AR:** No, era el inicio para la rama de transportes; era el primer escalafón para poder seguir a determinadas especialidades. En la rama de transportes era vital entrar a llamador, llamador de transportes, esa era la especialidad inicial para entrar a transportes. Cada rama tenía su especialidad; la rama de transportes, fuerza motriz, oficinas, departamento de vía, todos tenían determinadas sus especialidades.

**PJL:** ¿En qué fecha tuvo su primer ascenso?

**AR:** Nosotros asentábamos escalafón cuando la empresa nos tomaba nuestro primer servicio, pero anterior a eso usted trabajaba como emergente aquí, en ferrocarriles. Yo, por el ejemplo, estoy allí desde el 25 de diciembre de 1970, esa fue mi antigüedad. Desde allí me tomaron mi primer servicio, pero yo ya había trabajado mucho antes para ferrocarriles, pero para la empresa esa fue la fecha en que se asienta mi escalafón. De llamador quizás dilaté tres años, ya después de llamador se hace la solicitud para boletines, unos boletines que salen para el personal para que hiciera uno aplicaciones. Los boletines para poder hacer el ascenso a garrotero de patio, entonces allí, para garrotero de patio. Usted tenía que tener exámenes que le hacía la empresa, capacitación que le daba la empresa y exámenes médicos para tener ese ascenso a garrotero de patio.

**PJL:** ¿Cuánto tiempo tardó como garrotero de patio?

**AR:** Como garrotero de patio si dilaté algo, he de haber dilatado como unos quince años en garrotero de patio, porque allí me estancué un poco y ya no pude ascender. Lo hice, pero hasta mayordomo de patio, pero ya un poco

tarde. Esos son los ascensos, primero llamador, luego garrotero de patio, de garrotero de patio ascendí a mayordomo de patio. El garrotero de patio es el que está aquí, en la estación, que no sale. El trabajo del garrotero de patio es hacer cambios de vía, aplicar frenos de mano. Antes no había radio, se tenía que hacer con puras señales, era muy bonito porque para entender las señales, no era capacitación sino que uno tenía que tener mañas para entenderlas, que el mayordomo le decía cuántos carros cortar, a qué vías se iban a dirigir.

**PJL:** ¿Más en confianza entre compañeros se pasaban las señales?

**AR:** Sí, porque no eran ni gritos. Hasta donde distinguía usted, el mayordomo le decía que a la primera, una mano así era la primera, primera, la vía principal, esa era la señal, así le decía ¡a la vía principal! No le iba yo a oír como a dos cuadras, más o menos a unos 80 metros, pues no le iba yo a oír a gritos. Por eso tenía que ser a pura señal, me decía ¡la principal!, entonces me tenía que dirigir a la principal, luego que la vía primera, la dos, la tres, la cuatro, así se señalaba, y la cinco me extendía la mano así, cinco, seis, siete, ocho, casa redonda, así casa redonda, la segunda de bodega, al muerto... Cosas muy interesantes en ese tiempo, cuando ya vino la tecnología de los radios ya fue muy diferente, te vas al cinco o vete al ocho.

**PJL:** En cuánto a su vida familiar, ¿a qué edad se casó usted?

**AR:** Me casé como a los 20 años, sí, me casé muy joven.

**PJL:** ¿Cuántos hijos tuvo?

**AR:** Tres.

**PJL:** ¿Alguno de ellos se dedicó al ferrocarril?

**AR:** No, no tuvieron la dicha de ser ferrocarrileros. No, porque ya se vino la licitación y todo eso, ya no pudieron ser ferrocarrileros, pero fue muy bonito la cosa de antes, por el modo que se trabajaba.

**PJL:** Por cuestiones de su trabajo, ¿se cambió a vivir a otro lado, fuera de Oriental?

**AR:** No, como fui de patio, aquí me estancué. A lo mejor si hubiera sido garrotero de camino o conductor de trenes, a lo mejor me hubiera yo cambiado a la ciudad de Puebla, Ciudad de México o la ciudad de Jalapa, pero como me establecí en el patio, no hubo necesidad de salir.

---

[1] Entrevista realizada el 21 de noviembre de 2008.

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Silbato y palabras

# ¡Estos son los carros de Parque!, una anécdota de la Revolución

*Revista Ferronales*, t. xxvi, núm. 1, enero de 1956, pp. 53-55. Transcripción realizada por Isabel Bonilla, jefa de Departamento de Biblioteca especializada.



“El protagonista de esta aventura, entonces telegrafista, se había incorporado a las fuerzas constitucionalistas en el mes de abril de 1914, y a la sazón era ayudante del coronel José Lorenzo Gutiérrez.

Después de estar algunos días en el frente de Veracruz y desempeñar algunas comisiones en la vía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico (Veracruz al Istmo), hizo la campaña con las fuerzas del general Obregón”.

Así, los azares de la Revolución los llevaron por Veracruz, y luego estuvieron comisionados en México, que en aquellos días no era la capital de la República, la cual había sido trasladada a Veracruz por decreto del Primer Jefe don Venustiano Carranza.

De México fueron a Veracruz, a principios de 1915, y de allí hicieron su avance hacia el centro de la República, con el objeto de enfrentarse con las fuerzas del general Francisco Villa, que asesorado por el general Felipe Ángeles estaba desarrollando una brillante campaña contra los carrancistas, en el Bajío.

Así es que cuando se anunció que las fuerzas del general Obregón librarían la batalla con las norteñas de Villa, todo el mundo estaba en la mayor expectación, deseando muchos que el triunfador fuera el ya entonces legendario Pancho Villa, de cuyas hazañas medio México se hacía lenguas. Así es que cuando el encuentro de las dos grandes columnas enemigas se hizo inminente, nuestro protagonista, que es hoy el ayudante del Superintendente de Electricidad y Telégrafos, Octavio A. Garavito, se encontró en las avanzadas constitucionalistas de Celaya. El combate se inició con el copamiento por Villa de las fuerzas de vanguardia del general Fortunato Maycotte, sobre lo cual el general Obregón, dice:

“... De Celaya avanzó nuestra vanguardia, al mando del C. General Fortunato Maycotte, hasta la estación de Guaje, a 18 kilómetros al Norte, sobre la vía del Central. Al siguiente día –5 de abril– tuve conocimiento de que una columna enemiga, mandada por Francisco Villa, emprendía un avance al Sur de Irapuato, aproximándose a nuestra vanguardia. Inmediatamente procedí a hacer un reconocimiento topográfico de los contornos de Celaya, y ordené al C. general Cesáreo Castro, jefe de la división de caballería, para que, a su vez, lo hiciera con el general Maycotte, que si la columna enemiga era poderosa, no se presentará combate y retrocediera hasta incorporarse a Celaya, donde yo me encontraba con el grueso del ejército, recomendándole, a la vez, que cada cuatro horas rindiera parte de novedades al cuartel. El día 6, a las diez de la mañana, recibí un parte del general Castro, reproduciendo el que a él habíale rendido el general Maycotte, relativo a que tres poderosas columnas lo atacaban, y que su situación era muy comprometida. En seguida ordené al general Benjamín G. Hill, jefe de la Primera División del Noroeste, alistar un tren para embarcar 1500 infantes, y al general Martín Triana, salir con sus fuerzas y los regimientos de los coroneles Juan Torres, Cirilo Alizalde y Vidal Silva, sobre la vía del ferrocarril, al Guaje. Con el tren de infantería salí personalmente a las 12 a.m., para dar auxilio al general Maycotte, y darme cuenta aproximada del efectivo del enemigo. Habíamos caminado 10 kilómetros, cuando empezamos a encontrar nuestras fuerzas de caballería de la vanguardia, batiéndose en retirada, casi envueltas por dos columnas enemigas, que cargaban por los flancos, informándose que el general Maycotte estaba sitiado en el Guaje, hice entonces avanzar el tren, ordenando al maquinista que diera algunos pitazos, para denunciar nuestra presencia al enemigo que sitiaba al general Maycotte.

El enemigo, al darse cuenta de la llegada de nuestro tren, abandonó las posiciones que tenía, y se avalanzó sobre nosotros, permitiendo así que las fuerzas sitiadas salieran por el flanco derecho y empezaran a batirse en retirada también, rumbo al campamento de Celaya. Ordené que nuestro tren retrocediera con igual velocidad que la que el enemigo traía, con el fin de que éste continuara abrigando la esperanza de apoderarse de él, y, de este modo, hacer más fácil la reconcentración de nuestras tropas a Celaya, cosa que se logró a las 4 p. m. Entre tanto, el general Hill, a quien habíale ordenado preparar toda la columna de infantería y artillería para protegernos, en caso necesario, al darse cuenta de que nos reconcentrábamos al campamento, ordenó a las infanterías el dispositivo de combate.

... Cuando amaneció (el día 7) podía verse el campo por donde el enemigo daba sus cargas (de caballería) literalmente sembrando cadáveres, y los caballos muertos constituían ya un obstáculo para continuar sus cargas; sin embargo, desde las 6 a. m., el enemigo, con nuevos

bríos, emprendió una serie de asaltos, sin dar tregua a nuestros soldados, que sin haber sido relevados, continuaban inquebrantables en sus posiciones. La artillería enemiga, que se componía de doce cañones, seguía batiendo las posiciones de los nuestros con la misma energía que el día anterior. La nuestra había tenido que reconcentrarse a la ciudad para reparar algunos desperfectos sufridos por su continuo disparar. A las nueve de la mañana de ese mismo día (7), seguido de mi Estado Mayor, me trasladé a la línea de fuego del frente, cuando el combate se hacía más desesperado, para darme cuenta exacta de la situación. Había llegado al lugar donde tenía su cuartel el general Manzo, en momentos en que éste recibía parte de que los batallones empezaban a abandonar sus posiciones por haberseles agotado el parque. El espectáculo era doloroso y desesperante; nuestros heroicos soldados exponían la suerte de la batalla y su propia vida, abandonando sus posiciones para ir en busca de cartuchos, agotados por el incesante fuego que había tenido que contrarrestar durante toda la noche y su mañana. Inmediatamente, di órdenes a los miembros de mi Estado Mayor para que, con toda actividad, se hiciera llegar parque del depósito de reserva a la línea de fuego, y se movilizara el batallón... que ocupaba nuestra extrema derecha bajo las órdenes de su comandante, C. coronel Cirilo Elizalde, para cubrir la línea abandonada. Pedí enseguida una trompeta, habiéndome proporcionado uno del 9º Batallón, Jesús Martínez, que sólo cuenta 10 años de edad, único que pudo conseguirse en aquellos momentos, y, con él, me trasladé a las posiciones de defensa que, para aquellos momentos, habían quedado casi por completo abandonadas, y ordené al trompeta que tocara la diana; éste obedeció inmediatamente, desorientando con ello al enemigo, que contuvo su avance y empezó a tomar precauciones, creyendo que aquella retirada obedecía a un plan estratégico para hacerlos acercar a nuestras líneas, la que conceptuaban quizá más fuerte. Mientras el niño continuaba tocando la diana, recorría yo la línea distribuyendo los pocos soldados que quedaban, quienes repelían con sus fuegos los del enemigo...” Hasta aquí el parte del general Obregón.

Ahora bien, sentadas estas premisas, para que se entienda lo que tocó hacer al telegrafista Garavito, ayudante del coronel Lorenzo Gutiérrez, relataremos cómo tocó a éste encontrar por mera casualidad los carros con las reservas de parque, que no habían podido ser halladas en medio del maremágnum inherente a una situación tan desesperada como la falta de municiones.

El telegrafista recibió instrucciones de buscar y encontrar rápidamente los carros con parque que don Venustiano había enviado y que acababan de llegar la víspera, según entiendo.

Recorría rápidamente las filas de carros estacionados en la troncal de Ciudad Juárez, casi todos ellos habitados por soldados y gente del ejército, bajo una nutrida lluvia de granadas y no pocas balas de rifle.

En el momento de vacilación, provocado por la maniobra del general Obregón, al tocar diana cuando las condiciones eran más angustiosas, Garavito vio, entre los carros que había frente a la fábrica de alcoholes La Internacional, tres carros cerrados y sellados.

Intuitivamente comprendió que aquellos tres carros no podían contener otra cosa que el parque que tanta falta estaba haciendo en el frente de batalla, y corrió a ellos, a la vez que ordenaba al ordenanza correr a informar al general Obregón.

Con las manos desnudas rompió los sellos, y lo primero que vio fueron las clásicas cajas en que empacan los cartuchos. Poco después llegaron los encargados de hacer la distribución, y reaprovisionaron a los bravos soldados que estuvieron a punto de caer en manos del enemigo, por no tener cartuchos con qué contestar el nutrido fuego villista.

¡Así fue como la batalla del 6 y 7 de abril de 1915 estuvo virtualmente ganada por Francisco Villa, por falta de municiones, y cómo un telegrafista ferrocarrilero salvó la situación!



Los ferrocarriles siempre han sido arterías de los movimientos humanos por la libertad. Nuestra Revolución Social de principios de siglo [XX] fue un ejemplo más. Pero muchos ignoran la cooperación directa de los ferrocarriles, y un claro ejemplo de esto lo es la del telegrafista al servicio de los ferrocarriles, Garavito.

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Silbatos y palabras

# Concurso “Allí viene un tren cargado, cargado de...”

En el marco del 32 aniversario del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero lanzó la convocatoria “Allí viene un tren cargado, cargado de...”, con el propósito de dar voz a la comunidad mexicana para que fuera ella quien, a través de sus fotografías y relatos, plasmará sus historias y experiencias de vida vinculadas con los trenes, así como para informar y sensibilizar a la población sobre la importancia de rescatar y preservar el patrimonio cultural ferrocarrilero.

Nos alegra saber que esta iniciativa permitió que muchos mexicanos voltearán su mirada al tema ferroviario. Así, se podrá conseguir el rescate de la memoria de ese vasto patrimonio vinculado con la localización, construcción, operación y mantenimiento de las vías férreas, que en México han funcionado desde 1850. Además, puso de manifiesto la unión y solidaridad que históricamente ha distinguido a la gran familia ferrocarrilera, cuyo legado es la herencia más importante que se ha transmitido de generación en generación y que, en momentos tan complicados como los que actualmente vivimos producto de la pandemia mundial del COVID-19, nos da aliento y esperanza de un mundo mejor.

Recibimos 98 trabajos de 39 participantes, 30 relatos y 68 fotografías, que fueron enviados de 15 estados de la República mexicana. Estamos muy agradecidos por la respuesta obtenida y especialmente contentos por la calidad de las participaciones, las cuales tenemos proyectado presentar en el transcurso del año por medio de esta sección. Así, en esta primera entrega podrán disfrutar de las fotografías que enviaron: Óscar Israel Navarro Govea, la familia Sánchez Gómez y Armando Figueroa Machorro; así como de las narraciones: “La estación de Ferrocarril de Ciudad Victoria Tamaulipas, entre el pasado y el olvido”, “Lo bueno que me trajo el ferrocarril. Trabajar en el ferrocarril era muy codiciado por el mundo, todos querían trabajar en el taller, era como sacarse la lotería” y “El ferrocarril: mi vida y nada más...”.

Desde el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos reiteramos nuestro agradecimiento a todos y todas por su participación en el concurso “Allí viene un tren cargado, cargado de...”, tanto a quienes enviaron fotografías y narraciones, como a los que se dieron la oportunidad de votar por ellas. Recibimos historias llenas de corazón, sentimiento y cariño, que nos han acompañado estos días y que se han podido ver y leer en nuestra página de Facebook. Esperamos volver a contar con su participación en sucesivas convocatorias y actividades.

Allí viene un tren cargado, cargado de...

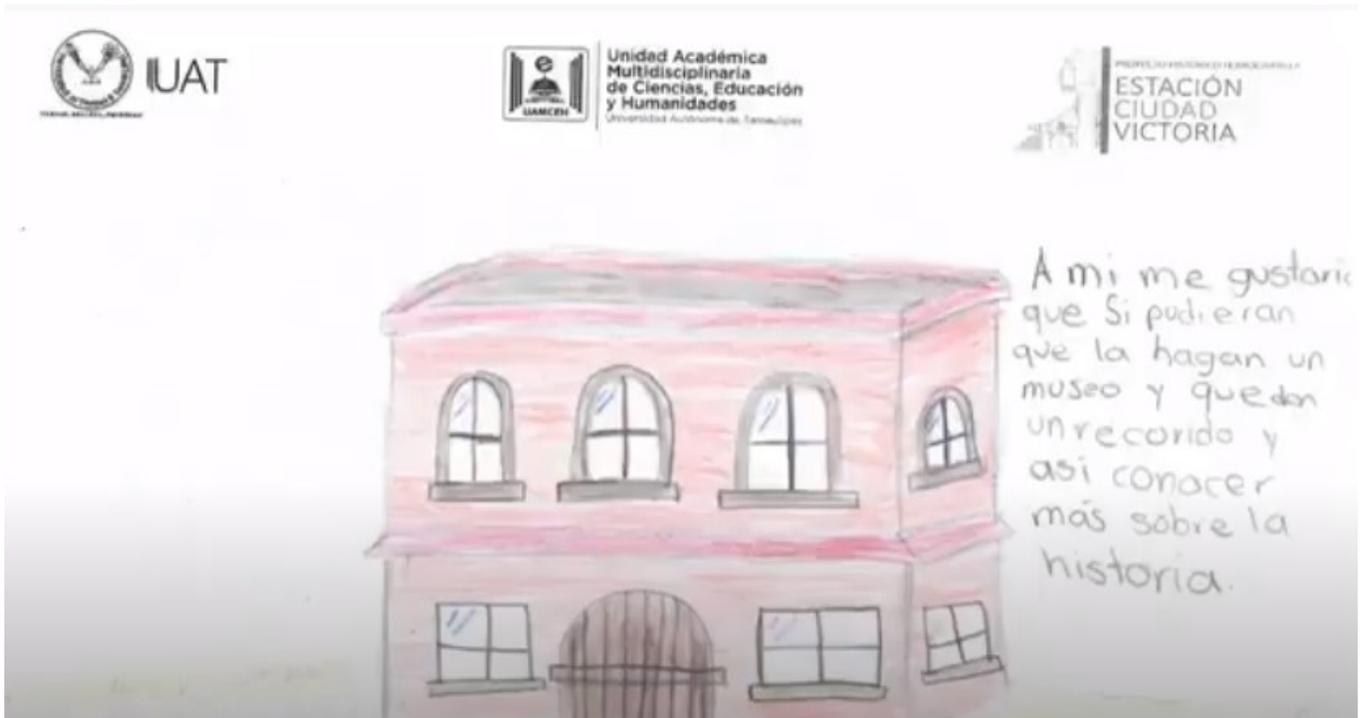


**1<sup>er</sup> lugar, relato. “La estación de Ferrocarril de Ciudad Victoria Tamaulipas, entre el pasado y el olvido”.**  
**Colectivo Proyecto Histórico Ferrocarrilero Estación Ciudad Victoria**

Video realizado por Jorge Arturo Rodríguez Castrejón, Alberto Sánchez Carranza, Rosa Cirilo Luis, Marina Hernández, Jennifer Nava Salazar y Ana Juárez Hernández, alumnos de la Licenciatura en Historia y Gestión del Patrimonio Cultural de la Unidad Académica Multidisciplinaria de Ciencias, Educación y Humanidades (UAMCEH) de la Universidad Autónoma de Tamaulipas (UAT).



Además, estos jóvenes integran el Colectivo Proyecto Histórico Ferrocarrilero Estación Ciudad Victoria, el cual cuenta también con el reconocimiento del Programa de Apoyo a las Culturas Municipales y Comunitarias (PACMyC) de la Secretaría de Cultura, por el trabajo que han realizado desde el 2018 para difundir el legado histórico de la estación del ferrocarril de la capital del estado.



El video se puede disfrutar en el canal de YouTube del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, por medio del siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=Q43FFHxgPtI>

2° lugar, relato. “Lo bueno que me trajo el ferrocarril. Trabajar en el ferrocarril era muy codiciado por todo mundo, todos querían trabajar en el taller, era como sacarse la lotería”. Alma Leticia Ortiz Macías.

## Allí viene un tren cargado, cargado de...



Lo bueno que me trajo el ferrocarril

**“Trabajar en el ferrocarril era muy codiciado por todo mundo, todos querían trabajar en el taller, era como sacarse la lotería”**

Alma Leticia Ortiz Macías

El 6 de enero de 1961 me gané la lotería, porque tuve la suerte de entrar a uno de los trabajos más deseados en esos tiempos. Me dieron la oportunidad de trabajar en los talleres de los Ferrocarriles Nacional de México ¡no lo podía creer! La noche antes de entrar ni siquiera pude pegar el ojo, en punto de las 6 de la mañana escuché emocionado el silbato que anunciaba que se acercaba la hora de entrar a mi nueva chamba, en adelante ya no más arados, ni labores de albañilería, ni ruletear en los camiones urbanos del amanecer al anochecer. En mi nuevo trabajo iba a estar en donde reparaban y le daban mantenimiento a esas maquinotas grandes e imponentes, a las más importantes no solo de México, sino de todo Latinoamérica.

El primer día me asignaron ayudarlo a un señor que arreglaba los trenes que pasaban por la estación de Aguascalientes, cuando iba a llegar el tren pasajero, me dijo que cargara la herramienta porque íbamos a esperar. Ya que llegó, les dio una revisada a todos los carros, uno por uno, por los dos lados, los miraba con detenimiento, y yo detrás de él, había momentos en los que ni me la creía, me sentía tan importante.

Luego me fui a trabajar al departamento de auxiliares, el trabajo ahí era tener limpio todo el taller, barrer, juntar los fierros y hacer todo lo que ordenara el mayordomo, ahí duré diez años y luego agarré planta de ayudante en el taller de carpintería.

Me acomodé en una cuadrilla haciendo reparaciones a los carros, hacía cosas como ponerles los forros y los pisos de madera, remachar las escaleras y los estribos pa' pisar, eso hacíamos los carpinteros, hice eso por mucho tiempo.

Ya después la agarré de maistro de primera. Me gustaba porque siempre sabía lo que tenía que hacer, llegaba, preparaba mis herramientas ¡y listo pa' empezar! mi trabajo era calentar los remaches que les ponían a los carros para que quedaran al cien. Tempranito el mayordomo me daba una lista de lo que íbamos a hacer durante el día, me iba a la bodega a sacar la forja, la prendía y calentaba los remaches. Recuerdo que me especialicé en aventar los remaches, porque como estaban ardiendo, los aventaba a un embudo de lámina para que no se quemaran mis compañeros, las otras cuadrillas me solicitaban mucho porque sabían que hacía muy bien ese trabajo.

Mi trabajo era muy importante, esos enormes vagones que yo ayudaba a reparar, llevaban y traían gente a prácticamente todo el país, amaba el sonido de las ruedas sobre los rieles, el sonido de los frenos de vapor, el bullicio de la jornada y la convivencia durante la hora del lonche. Pero una de las cosas que más marcaron mi vida fue el pito del ferrocarril, él era el verdadero mayordomo de los ferrocarrileros, cada vez que escuchaba su imponente aullido, me sentía orgulloso de ser parte de los ferrocarriles, además, eso me daba la oportunidad de contar con un buen sueldo y seguridad social para mi esposa, mis hijas y mis hijos.

Así, sin sentir pasaron días, meses y años, disfruté de mi trabajo, después de casi 60 años sigo agradecido por esa oportunidad, pues en los patios de esos talleres aprendí mucho, encontré buenos compañeros, conocí amigos sinceros, hice compadres de los cuales guardo buenos recuerdos, hoy doy gracias al ferrocarril que siempre trajo para mí, solo cosas buenas.

## Allí viene un tren cargado, cargado de...



El Ferrocarril: Mi vida y nada más...

Joaquín Chávez Salabert

Aguascalientes Ags

Desde el año de 1837 el sueño de tener un ferrocarril en México fue una visión al futuro, cosa que hasta el año de 1849 por manos de Antonio López De Santa Anna se logra este sueño tras ser adquirida una locomotora para correr del puerto de Veracruz al Río San Juan, existieron anexos como el Ferrocarril Imperial Mexicano y la nacionalización

Mi experiencia con el ferrocarril nace cuando yo tenía 1 año, al ver pasar el tren, escuchar y sentir el subido del tren y el regosante bocinazo de la locomotora que a pita y pita va pasando, desde ese momento sentí que el Ferrocarril era mi verdadera vocación, cuando tenía 9 años me uní al club amigos del ferrocarril de Aguascalientes, donde mi amor por el ferrocarril creció aún mucho más, teniendo la oportunidad de convivir con verdaderos ferrocarrileros y aficionados igual que yo, su vida es el ferrocarril, aproximadamente 4 años después tuve la oportunidad de conocer a muchos jubilados y ferrocarrileros que me contaron sus anécdotas, me sentía tan lleno de sabiduría al hablar con tantas mentes ilustres del riel, actualmente estoy escribiendo un libro sobre la historia del Ferrocarril Mexicano, pese a mi corta edad, el ferrocarril es mi vida y siempre lo será.



Allí viene un tren cargado, cargado de...



1<sup>er</sup> lugar, fotografía. “Sin título”. Óscar Israel Navarro Govea



2<sup>o</sup> lugar, fotografía. “Maquinista Vicente Gómez Hernández ‘La Negra’ en el año 1945, quien vino prestado de Torreón, Coahuila, a la División México-Querétaro”. Familia Sánchez Gómez



3er lugar, fotografía. “Mi rielera”. Armando Figueroa

---

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

Archivos documentales y de bienes

## Archivo Histórico

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Subfondo:** Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
637	Sesiones de la Junta Directiva de la Compañía Carbonífera Consolidada de Coahuila (CCCC)	8. Ordinaria enero 1909 9. Ordinaria junio 1909 10. Ordinaria agosto 1909 11. Ordinaria septiembre 1909 12. Ordinaria octubre 1909 13. Ordinaria noviembre 1909 14. Extraordinaria diciembre 1909	1909	5, 6209	36
638	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	15. Escrituras de la CCCC, enero de 1910 16. Duplicado del Acta y documentos relativos a la Asamblea de 1910 17. Extraordinaria febrero de 1910 18. Extraordinaria febrero de 1910 19. Ordinaria julio de 1910 20. Ordinaria agosto de 1910 21. Ordinaria octubre de 1910 22. Ordinaria noviembre de 1910 23. Ordinaria diciembre de 1910	1910	5, 6210	36
639	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	24. Ordinaria agosto de 1911 25. Ordinaria septiembre 1911 26. Ordinaria noviembre 1911	1911	5, 6211	36
640	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	27. Ordinaria agosto 1912 28. Ordinaria noviembre 1912	1912	5, 6212	36
641	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	29. Ordinaria septiembre de 1913 30. Ordinaria noviembre de 1913	1913	5, 6213	36
642	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	31. Ordinaria 1914	1914	5, 6214	36
643	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	32. Ordinaria febrero 1916 33. Ordinaria abril 1916 34. ordinaria julio 1916	1916	5, 6216	36

644	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	35. Ordinaria octubre de 1918	1918	5, 6218	36
645	Sesiones de la Junta Directiva de la CCCC	36. Ordinaria febrero 1919 37. Ordinaria septiembre 1919	1919	5, 6219	36

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

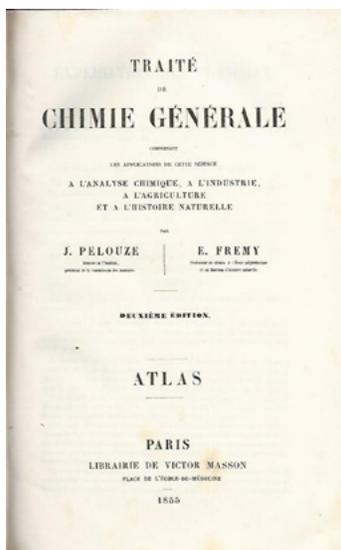
Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.

## Archivos documentales y de bienes Biblioteca Especializada

**Colección:** Méndez Quijano Ziri6n

622 PER.e 1881	061.- M. M. A. Pernolet & L. Aguilon ; <i>Exploitation et reglementation des mines a grisou, en Belgique, en Anglaterre et en Allemagne : Rapport de mission de la etude des moyes propres a prevenir les explosions de grisou dans les houilleres</i> / Par6s : Dunod, 1881, vii p. + 335 p. ; 22 x 14 cm.- Pasta dura.- forro cuero y papel
670.4 PER.c 1931	062.- Constantino P6rez Duarte ; <i>La crisis mundial y la depreciaci6n de la plata</i> / M6xico : Empresa editorial de Ingenier6a y Arquitectura, 1931, 124 p. ; 22 x 15.5 cm.- Pasta suave.- Encuadernaci6n r6stica
669 BAR.m 1955	063.- Modesto Bargallo Ardevol ; <i>La miner6a y la metalurgia en la Am6rica Espa6ola durante la 6poca colonial : Con un ap6ndice sobre la industria del hierro en M6xico desde la iniciaci6n de la independencia hasta el presente</i> / M6xico : Fondo de Cultura Econ6mica, 1955, 442 p. ;
669 GUE.p 1843	064.- A., Guenyveau ; <i>Principios generales de metalurgia</i> / Par6s : Librer6a de Lecohte y Lasserre, 1843, 280 p. : iv l6minas ;
623.8 WIL.n 1896	065.- Wilson Barker, D. And Allingham, Wm. ; <i>Navigation : Practial and theoretical</i> / London : Charles Griffin and Company, Limited, 1896, 52 p. ;
661 PAY.ch 1855	066.- A. Payen ; <i>Chimie industrie atlas : Pr6cis de chimie industrielle</i> / Par6s : Libraire de L. Hachette et cie, 1855, 39 l6ms. Algunas desple. ; 21.5 x 14.5 cm. - Pasta dura - Forro queratol
661 VAV.m 1836	067.- Louis Nicolas Vauquelin ; <i>Manuel complet de l'essayeur : Suivi de l'Instruction de m. Gay-Lussac, sur l'essai des mati6res d'argent par la voie humide, et des dispositions du laboratoire de la monnaie de Paris; par m. d'Areet; nouvelle 6d. enti6rement refondue, augment6e de plusieurs tableaux d'essais et d'un grand nombre de figures, par A. D. Vergnaud</i> / Par6s, Librairie encyclop6dique de Roret, 1836, 248 p. + 3 l6ms. ; 14.5 x 9 cm.- Pasta dura - Forro papel y cuero
540.2 PEL.t 1854 t. I	068.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome premier.- Notions preliminaires</i> / 2 <sup>a</sup> . Ed. Par6s, Libraire de Victor Massou, 1854, vii p. + 665 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
540.2 PEL.t 1854 t. II	069.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome deusieme.- Metaux</i> / 2 <sup>a</sup> . Ed. Par6s : Libraire de Victor Massou, 1854, 656 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia

540.2 PEL.t 1854 t. III	070.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome troisieme.- Metaux</i> / París : Libraire de Victor Massou, 1854, 635 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
540.2 PEL.t ATLAS 1855	071.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : Atlas</i> / París : Libraire de Victor Massou, 1855, 32 p. + 56 láms. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
540.2 PEL.t 1855 t. IV	072.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome quatrieme.- Chimie organique</i> / París : Libraire de Victor Massou, 1855, 688 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
540.2 PEL.t 1856 t. V	073.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome cinquieme.- Chimie organique</i> / París : Libraire de Victor Massou, 1855, 658 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
540.2 PEL.t 1856 t. VI	074.- J. Pelouze & E. Fremy ; <i>Traite de chimie generale : tome sixieme.- Chimie animale</i> / París : Libraire de Victor Massou, 1857, 676 p. ; 24 x 16.5 cm. - Pasta dura - Forro papel - Castos cepillados en sepia
546 TRO.t 1880	075.- L. Troost ; <i>Traite elementire de chimie : Chimie organique</i> / París : G. Masson, 1880, 876 p. : il. ; 20 x 13.5 cm. - Pasta dura



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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Archivos documentales y de bienes

# Fototeca

**Fondo:** Ferrocarriles Nacionales de México

**Sección:** Donaciones al MNFM

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001906	“Vista posterior de la dresina”. Dresina número 4 de los Nacionales de México.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001907	Tren de pasajeros.	Blanco y negro	10 x 8”
03-001908	Locomotora diesel F. S. 225110 de los Ferrocarriles Italianos.	Blanco y negro	10 x 8”
03-001909	Coches de pasajeros.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001910	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001911	Entrada a la casa redonda de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001912	Puente de ferrocarril. Al fondo, locomotora de vapor número 1518 de los Ferrocarriles Nacionales de México.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001913	“Extremo sur de la estación de carga. Ferrocarriles Nacionales”.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001914	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001915	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001916	“Terminal sur de carga, México, D. F.”	Blanco y negro	8 x 10”
03-001917	“Terminal sur de carga, México, D. F.”	Blanco y negro	8 x 10”
03-001918	Puente de ferrocarril.	Blanco y negro	8 x 10”
03-001919	“Terminal del Valle de México. Instalación temporal retardadores”.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001920	Sistema de Control de Tráfico Centralizado.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001921	Sistema de Control de Tráfico Centralizado.	Blanco y negro	5 x 7”
03-001922	Sistema de Control de Tráfico Centralizado.	Blanco y negro	5 x 7”

03-001923	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001924	"Terminal del Valle de México. Patio de retardadores en construcción".	Blanco y negro	5 x 7"
03-001925	"Semáforo D-14, km. B-258.1, La Cañada".	Blanco y negro	5 x 7"



03-001906



03-001908

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Archivos documentales y de bienes

# Planoteca

**Fondo:** Ferrocarril Mexicano

**Sección:** Fuerza Mótriz

Núm.	Título	Fecha	Soporte	Escala	Edo. Cons.	Medidas (cms.)
22	Heather piping on engine. The Baldwin Locomotive Works.	11-10, 21	Cianotipo	Sin escala	Pésimo	212 X 84
23	Ferrocarril Mexicano. I.P.D. Cuadro de comparación. Talleres de Apizaco respecto de los de Orizaba y sus trabajadores.	Mayo 16, 1949	Papel albanene	Sin escala	Malo	51 X 26.5
24	1/32 Asbestos sheet packing graphited on one side.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38.5 X 27.5
25	Timken part N° T-59856. 1/32 Asbestos sheet packing graphited on one side.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38 X 28
26	American standard heavy semifinished hexagon bolt head per ASA B18.2, threads per ASA B1.1.	2-17, 53	Cianotipo	Sin escala	Bueno	37.5 X 27
27	All dimensions shown are nominal.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38 X 28
28	Dimension sheet heat indicator plug door type.	11-6, 53	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38 X 27.5
29	Chimenea para locomotoras clase GR-28. N° 211 a 220.	?	Cianotipo	Sin escala	Bueno	33 X 27
30	Connecting rods N° 4548. Rods drawn for left side.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Malo	33 X 24
31	Chumacera Isothermos (chr. Michel y Cía. México, D.F.)	7-10, 1926	Cianotipo	Sin escala	Bueno	28 X 21.5
32	Hexagon bolthead per Asa B18.2, threads per ASA B1.1 steel per ASTM A-307.	2-23, 53	Cianotipo	Sin escala	Bueno	28 X 22
33	Unflanged steel back brake shoe.	6-19, 18	Cianotipo	1 3/4"	Bueno	28 X 23

34	Apacer ring (two piece).	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	39 X 28
35	Apring steel.	11-2, 53	Cianotipo	Sin escala	Bueno	27 X 22.5
36	Steel casting (A.A.R. grade B) or steel forging SAE 1045. Equalizer seat.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38.5 X 28
37	Nombres prácticos de las piezas-locomotora tipo 280 consolidada.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	54 X 30
38	Bill of material-passenger cars. National Railways of Mexico.	5-17-56	Cianotipo	Sin escala	Bueno	27.5 X 21
39	Link motion. Transverse lever.	Jun. 28, 1925	Cianotipo	Sin escala	Malo	40.5 X 30
40	Valves distribution, valve system guide CAP.	January 20, 1926	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
41	Link motion pins.	January 13, 1926	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
42	Link motion pins.	Julio 16, 1928	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
43	Valve distribution bushings.	June 24, 1922	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
44	Valve distribution ping and bushings.	March 26, 1923	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
45	Valve distribution, valve stem extension.	Jan., 14, 1924	Cianotipo	Sin escala	Bueno	44.5 X 30.5
46	Fabreena pad.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	28 X 21.5
47	Pdestal lug liner.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	39 X 28
48	Steel per R.R. Co's. Specifications.	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	38 X 28.5
49	Calder avertical fija de grúa de vapor A-1.	Sin fecha	Cartoncillo	1" 1/2	Bueno	40.5 X 39.5
50	Caldera A-1.	Sin fecha	Cartoncillo	1/8 X 1"	Bueno	42.5 X 40

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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.

## Archivos documentales y de bienes

# Almacén de colecciones

### Catálogo de colección

<b>Nombre</b>	Tenaza para riel
<b>Número de inventario</b>	H0030328IM190006820
<b>Fabricante</b>	No presenta
<b>Época</b>	Siglo XX
<b>Uso o función</b>	Herramienta utilizada por las cuadrillas de vía para sujetar, levantar, transportar y colocar rieles.
<b>Total de piezas en la colección</b>	16 piezas
<b>Dimensiones</b>	7 cm x 101 cm x 2.05 cm
<b>PRONARE</b>	No presenta
<b>Serie</b>	Herramientas para tendido de vía.
<b>Colección</b>	CNPPCF / MNFM



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://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 22 27 74 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto: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.