

Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



■ Estaciones

Al otro lado de las vías:
una mirada a los usos y
valoraciones del patrimonio
ferrocarrilero en dos
localidades

■ Cruce de caminos

Vapor en Colombia

■ Tierra ferroviaria

El acervo bibliográfico
Méndez – Quijano Zirión

- **PORTADA**

ÍNDICE

- **ESTACIONES**

Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades.

Eréndira A. Campos García Rojas

- **CRUCE DE CAMINOS**

Vapor en Colombia. Texto y fotos: *Carlos Teixidor Cadenas*

- **TIERRA FERROVIARIA**

El acervo bibliográfico Méndez – Quijano Zirión.

Isabel Bonilla Galindo

La restauración de un plano histórico.

Lucila Jiménez Salinas

- **SILBATOS Y PALABRAS**

Discurso fotográfico del álbum: de H. F. Schlattman, *View son the line of the México, Cuernavaca y Pacífico Railway.*

El peón de vía.

Fernando P. Torroella

- **REGISTROS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

- **DIRECTORIO**

Foto de portada:

En la vía del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, 1896. Fondo Méndez - Quijano Zirión, Biblioteca especializada, Conaculta/CNPPCF/ Cedif.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación bajo previo permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del MNFM Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Presentación



Imperial Mexican Railway. Mexico station (fragmento). Fondo Orizaba, núm. 8526

En mayo de 2008 el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos cumplió veinte años de vida, tiempo en el que los propósitos iniciales se han fortalecido, en lo relativo a la protección, estudio y difusión del patrimonio cultural de los ferrocarriles de nuestro país. En este tenor presentamos esta edición de *Mirada Ferroviaria*.

En este número 4, de nuestra 3ª época, contamos con varias colaboraciones interesantes. En la sección “Estaciones” Eréndira A. Campos García Rojas nos ofrece el artículo “Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades” en el que reflexiona acerca de la riqueza patrimonial ferrocarrilera y de sus formas de aprovechamiento en distintos sitios. La autora nos lleva a mirar el patrimonio ferroviario desde una perspectiva basada en la dimensión espacial y en los múltiples factores que intervienen en la reactivación de estaciones y talleres como lugares socialmente significativos; lugares en los que convergen diversos actores sociales con distintas percepciones, intereses, necesidades y experiencias.

En la sección “Silbatos y Palabras”, la nostalgia de la época del vapor se hace presente gracias a la colaboración de Carlos Teixidor Cadenas, quien comparte con nosotros su texto “Vapor en Colombia”. Este artículo más bien resulta una agradable invitación a realizar un interesante viaje en el tren turístico de La Sabana de Bogotá. El recorrido, de aproximadamente 53 kilómetros, nos lleva de la ciudad de Bogotá a Zipaquirá. Al tiempo que realizamos el viaje, el autor nos hará un breve recuento de las locomotoras de vapor que utiliza la compañía Turistren para esta ruta que se halla a 2600 metros de altura sobre el nivel del mar.

María Isabel Bonilla, en la sección de “Tierra Ferroviaria”, nos hace una reseña del acervo bibliográfico, que con el nombre de Fondo Méndez-Quijano Zirión se resguarda en la Biblioteca especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. El texto nos permite saber que en los años 2003 y 2004 se recibió la donación de esta importante colección bibliográfica, que está constituida por la biblioteca personal del ingeniero Santiago Méndez, quien fuera un apasionado de la ingeniería ferroviaria,

como queda demostrado, a juzgar por la importante colección de libros antiguos, únicos y raros que llegó a reunir, y que en el texto se describen brevemente.

La sección “Cruce de Caminos” incluirá en este número tres piezas. La primera viene de la pluma de María de la Paz González, y lleva el título de “Equipo de buzo”. En este artículo se describe este equipo especial, utilizado por los trabajadores durante la construcción e inspección de puentes. La pieza que en particular se analiza en este texto se encuentra resguardada en el Almacén de Colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y, sin duda alguna, es en extremo interesante, ya que da bien cuenta de la riqueza patrimonial legada por la cultura ferrocarrilera.

La segunda pieza de esta sección la constituye el artículo a cargo de Lucila Jiménez Salinas, el cual lleva el título de “La restauración de un plano histórico”. En este texto se describen los trabajos que se desarrollan en el laboratorio de Conservación y Restauración del CNPPCF/MNFM, de manera particular aquellos llevados a cabo durante el proceso de restauración de un plano del Ferrocarril Imperial Mexicano, que data de los años 1865 o 1866. Lucila Jiménez deja en claro que el tipo de labores efectuadas en el plano resultará fundamental para la interpretación y la difusión de los conocimientos y significados que aporta esta pieza histórica, que, como todas las que se resguardan en este CNPPCF/MNFM mantienen presente nuestra historia y refuerzan nuestra identidad cultural.

La tercera pieza de esta sección proviene de la revista *Ferronales*, de septiembre de 1944. Se trata de una pequeña pieza poética de Fernando P. Torroella, en la que se rinde tributo a los trabajadores de vía.

La sección “Del Inventario”, como es costumbre ya, incluye listados de documentos provenientes de las cuatro áreas del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, que representan una muestra de los acervos que ahí pueden consultarse.

Para finalizar, vale la pena mencionar que en este número se presentarán también, a manera de discurso fotográfico, una serie de imágenes provenientes del álbum de H. F. Schlattman, *Views on the line of the México, Cuernavaca y Pacífico Railway*, que se resguarda en la Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. No se incluye palabra alguna, porque en este primer acercamiento no se necesitan. Ellas hablan por sí mismas.

Stella Cuéllar

Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales/ CEDIF

Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades.

Eréndira A. Campos García Rojas
Doctora en Antropología Social, CIESAS

Hace tres años inicié un viaje de investigación que me ha llevado a plantearme una serie de interrogantes sobre los espacios, las personas y los objetos vinculados a la actividad ferrocarrilera en nuestro país. Así he planteado un estudio en el que abordo dos sitios ferrocarrileros que a simple vista resultan incomparables: la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes y el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca de Juárez. Durante el último año realicé una investigación de campo en ambos sitios, gracias a la cual pude conocer a profundidad lo que las estaciones y talleres del ferrocarril representan para estas dos localidades.

Es precisamente de dicha investigación de donde se desprende este texto, en el que busco compartir una serie de reflexiones que me han surgido en torno a las valoraciones del patrimonio ferrocarrilero y a las formas de aprovechamiento que este recurso patrimonial va tomando en distintas localidades. En realidad, lo que ofrezco aquí es una forma de mirar y concebir al patrimonio ferrocarrilero, cifrada especialmente en su dimensión espacial, de tal manera que podamos dirigir nuestra atención a la multiplicidad de factores que influyen en el rumbo que toma la rehabilitación de estaciones y talleres para ser reactivados como sitios socialmente significativos. Así, radica en abordar los espacios ferrocarrileros como espacios dinámicos, en los que convergen diversos actores sociales, portadores de distintas percepciones, intereses, necesidades y experiencias.

Los espacios ferrocarrileros, así como los bienes y la cultura asociados a ellos, son un bien patrimonial en conformación. Su definición como testimonio y herencia del pasado es en realidad muy reciente en nuestro país y todavía enfrentamos muchas ambigüedades en cuanto a su valoración. Si atendemos a lo que el ferrocarril y sus espacios representan para la comunidad vinculada a ellos, para las instancias de cultura que

los gestionan, para la industria turística y para la iniciativa privada, encontraremos una amplia diversidad de factores e intereses que intervienen en su gestión, apropiación y significación. Esa amplia gama de factores nos enfrenta a un panorama complejo cuyo análisis implica la comprensión de tres lógicas de aprovechamiento de esta forma de patrimonio: la lógica de conservación esencialista, la lógica de comercialización turística y la lógica comunitaria. Estas tres lógicas convergen y coexisten en los espacios ferrocarrileros estudiados, construyéndolos socialmente en virtud de las distintas tensiones y articulaciones en las que éstas se van entrelazando.

El énfasis de la investigación está cifrado, como ya anoté, en la dimensión espacial del patrimonio ferrocarrilero. Desde esta perspectiva es posible argumentar que el espacio no es una entidad estática, sino un ámbito de negociación en reformulación constante a partir de las relaciones sociales que se gestan en y en torno a él. Los espacios ferrocarrileros son, así conceptualizados, sitios dinámicos en los que se pueden leer procesos sociales que subyacen a ellos y que los constituyen como lugares de significación colectiva, que los asocian a la memoria y a la identidad de una localidad, y que los convierten en recursos para ser aprovechados. A partir de estas reflexiones y de este análisis, el objetivo es intentar una mejor comprensión de los sitios ferrocarrileros y de las implicaciones de su rehabilitación como formas patrimoniales. A la par se busca con éste generar y contribuir a una discusión sobre las diversas valoraciones, definiciones y conceptualizaciones sobre el patrimonio ferrocarrilero, tanto en el nivel de la reflexión teórica, como en el de las acciones para su conservación y reutilización.

A lo largo de este texto desarrollaré mis argumentaciones en torno a las tres lógicas de aprovechamiento que he referido anteriormente, hilvanándolas con algunas de las precisiones teóricas mediante las cuales he realizado el análisis de los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca.

El cruce de caminos: la conservación patrimonial, el turismo y los usos comunitarios.

Antes de poder explorar las tres lógicas de aprovechamiento de los sitios ferrocarrileros que he identificado en Aguascalientes y Oaxaca será necesario detenerme un poco en el concepto de espacio y lo que entiendo como su construcción social. Podré entonces empezar a elaborar esta precisión diciendo que actualmente nos encontramos frente a un debate renovado sobre

el análisis del espacio, que revela un interés creciente por incorporar la dimensión espacial al análisis de los procesos sociales y culturales.

En este sentido entiendo la construcción social del espacio como la constante vinculación entre las prácticas humanas y las transformaciones del espacio. Esto se puede ilustrar a partir de las maneras en que las actividades y las relaciones sociales, aunadas a los significados y percepciones que conllevan, se materializan en los espacios ferrocarrileros rehabilitados y reactivados.

Uno de los principales aspectos para acercarnos al tema del espacio es la comprensión de aquellos elementos indisociables a él, tales como el tiempo y el comportamiento humano. En este sentido, el amplio rango de significados, símbolos, prácticas y relaciones sociales vinculados al espacio se presentan no sólo como un producto de las sociedades, sino como un reflejo de sus prácticas culturales *en el tiempo* (Rapport, 1994:460-461). A partir de esto, podemos dirigir nuestra atención a la manera en que los espacios son socialmente construidos en la época contemporánea y a las formas en que el tiempo es *espacializado* en ellos al ser valorados como testimonios y herencia del pasado. Si los espacios son producto y reflejo de las relaciones sociales, podemos entonces partir de que en ellos convergen las interacciones humanas, con elementos materiales y diversas significaciones culturales. A partir del análisis de este entrecruzamiento, he identificado la coexistencia de las tres lógicas de gestión y aprovechamiento de los sitios ferrocarrileros que ya he mencionado.

Para acercarnos al análisis de dichas lógicas cabe, en primera instancia, partir del hecho de que los dos espacios estudiados, la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes y el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca, ambos conceptualizados como parte del patrimonio industrial de nuestro país, son un bien público y que, por tanto, sus usos y beneficios son colectivos. A partir de esta perspectiva cobra sentido la gestión de este tipo de patrimonio como un testimonio de la historia y de la cultura ferrocarrilera que debe ser defendido y conservado. Simultáneamente, estos espacios patrimoniales pueden ser aprovechados bajo la lógica de la comercialización turística como un recurso que genere crecimiento económico, prestigio y distinción para la comunidad local y para algunos de los actores sociales involucrados en él. De ahí que también puedan ser gestionados por actores sociales colectivos bajo una lógica de privatización¹ y comer-

¹ En este caso el término privatización se refiere a que el acceso a un espacio público y abierto sea restringido mediante algún tipo de barrera físico y/o simbólica para convertirse en semi público o pri-

cialización que los active como productos para ser consumidos. Pero además de todo esto, no debemos dejar de reconocer que los sitios patrimoniales ferroviarios son también lugares en los que las personas experimentan, perciben e imaginan el espacio de manera cotidiana. Con ello vemos que el espacio adquiere usos y significaciones específicas a la realidad local y a los sujetos que lo viven en el día a día.

A partir de lo anterior, podemos identificar dos formas de apropiación y gestión de estos espacios: la de los organismos e instituciones (culturales o turísticos) y la de los sujetos que usan y experimentan el espacio cotidianamente (vecinos, trabajadores del sitio, ex ferroviarios y visitantes). Así, vemos como en estos espacios convergen, en constante interacción, tensión y articulación, una lógica de manejo patrimonial conservacionista, una lógica de comercialización turística y una del uso que la comunidad hace de ellos. La riqueza de mirar los espacios ferroviarios desde esta tríada está en que estas tres lógicas no están aisladas entre sí y no son mutuamente excluyentes, sino que coexisten de manera simultánea y compleja en los sitios ferroviarios de las dos localidades estudiadas.

Para continuar con las consideraciones en torno al espacio, debemos tomar en cuenta que las diferentes concepciones del tiempo y del espacio varían de acuerdo con las construcciones sociales, históricas y culturales en las que están enmarcadas. De tal manera, como indica Harvey (1992:201), las nociones de tiempo y espacio pueden ser caracterizadas como experiencias que se transforman o como procesos en movilidad constante. Así, para efectos de mi argumentación, la intención es observar no sólo la manera en que el tiempo y el espacio ferroviarios han sido construidos en el pasado, sino cómo están siendo construidos en el presente y cómo los diferentes actores sociales vinculados a ellos entablan relaciones de conflicto, de negociación o de apropiación.

El argumento de Harvey sobre el espacio como entidad dinámica resulta fundamental para empezar a dilucidar la complejidad de la realidad social que vivi-

mos actualmente, en la que las transformaciones del espacio y el tiempo suceden de manera tan acelerada que carecemos de las herramientas de percepción necesarias para seguirlos. Sin embargo, el espacio persiste como uno de los elementos centrales para la ordenación de la vida social y contiene en sí prácticas humanas esenciales para su reproducción (Harvey, 1992:201-204). Podemos entonces argüir que muchos espacios socialmente significativos, al ser considerados parte del patrimonio histórico-cultural de una sociedad, funcionan también como anclas de la memoria en un tiempo de rápidas transformaciones.

En este sentido, vemos que muchos sitios se han constituido como espacios patrimoniales en virtud de su antigüedad, de su estética o de su significación para la sociedad que los reconoce como tales. El caso de los espacios ferroviarios también ha adquirido el carácter de una forma de patrimonio industrial, que se puede definir como “el conjunto de restos o vestigios con un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico, que han surgidos [sic] en torno a los diferentes tipos de actividad industrial, es decir, que han obtenido ese rango de valor por su uso y aplicación en la industria a través del tiempo”. (Hidalgo, 2005:52)

El patrimonio industrial, y en especial el ferroviario, son relativamente recientes en el pensamiento y el análisis social. Las nociones de este tipo de patrimonio, surgidas en la década de 1970 en países altamente industrializados como Inglaterra y Alemania, fueron retomadas en México hace escasos veinte años. Desde entonces se ha producido algunos trabajos, en su mayoría desde la perspectiva arquitectónica y arqueológica, respecto a la definición, catalogación y rehabilitación del patrimonio industrial mexicano (Oviedo Gámez y Hernández Badillo, 2004). No obstante todavía queda mucho por explorar en este campo, en particular bajo una mirada antropológica que busque vincularlo con los aspectos socioculturales del contexto local y nacional que lo han ido conformando gradualmente como un recurso patrimonial para ser conservado y aprovechado.

Considerar a los espacios, bienes y cultura ferroviarios como formas de patrimonio implica que se les asocie con nociones como la memoria, la tradición, la nostalgia y la identidad. El concepto de patrimonio es en sí mismo una construcción histórica en constante reformulación, que desempeña distintas funciones al interior de la articulación de la identidad de una sociedad. En este orden de ideas, Florescano (2003) indica que las caracterizaciones del patrimonio en nuestro

vado. Esta privatización del espacio público puede, eventualmente y en algunos casos, hacer plausible la privatización en el manejo del sitio y en el tipo de capital que se invierte para su rehabilitación y aprovechamiento. La incorporación de inversionistas y capitales privados a la gestión del patrimonio industrial ha sido especialmente recurrente, hayan sido estos públicos o privados antes de su rehabilitación. Como ejemplo encontramos las fábricas de Loreto y Peña Pobre ahora convertidas en centros comerciales en el Distrito Federal, las instalaciones de la Fundidora de Hierro en Monterrey ahora rehabilitadas como un enorme complejo industrial cultural y comercial, y el balneario de Metepec, ubicado en lo que antes fuera una hacienda textilera en el estado de Puebla.

país han estado vinculadas al rescate que se hace del pasado en distintas épocas y en respuesta a diferentes intereses. Esto significa una selección bajo criterios variados de aquellos bienes colectivos que distinguen a un momento histórico y que enfatizan en el presente distintos valores del pasado. Cabe advertir, sin embargo, que esta selección no es una práctica neutral y que responde a los intereses de los grupos sociales dominantes en una sociedad, generalmente del Estado y sus instancias.

La investigación apunta al hecho de que la valoración de los sitios ferrocarrileros como formas de patrimonio los asocian casi automáticamente a la lógica de conservación esencialista que he referido. Las acciones de instituciones y organismos (y sus representantes) vinculadas a la conservación patrimonial están cimentadas en la importancia del ferrocarril en nuestro país, valoraciones que lo han convertido en un símbolo de desarrollo económico y social. Sabemos que el carácter de elemento modernizador del ferrocarril lleva implícita una noción de progreso que gradualmente se ha ido transformando y resignificando, por lo que a raíz del deterioro gradual de la actividad y la empresa ferroviarias, así como con la introducción de nuevas industrias y formas de comunicación, el simbolismo del ferrocarril ha cambiado y ahora se circunscribe casi exclusivamente a la evocación de un hecho histórico que no existe más como un agente activo de modernización.

Las principales cargas significativas atribuidas actualmente a los espacios ferrocarrileros y los bienes asociados a ellos, son aquellas que cifran sus acciones y discursos en la conservación de tipo esencialista. Con esto me refiero a que predomina una conceptualización del patrimonio ferrocarrilero como un ámbito digno de conservación testimonial, es decir, que sostiene la importancia del patrimonio como una reminiscencia del pasado a partir del cual se establecen líneas de continuidad con el presente y se otorga sentido al futuro. Desde esta perspectiva, el pasado se convierte en algo estático y puro que no debe ser alterado con elementos modernizantes y, sobre todo, comerciales. El patrimonio es, por tanto, sacralizado en una visión museográfica² que apela a un pasado romantizado y que privilegia los aspectos materiales del patrimonio; es decir edificios y objetos por encima de los sujetos y los procesos sociales que les otorgan sentido en el pasado y en el presente (Campos García Rojas, 2005:100)

² En este contexto se considera como museográfica una visión descriptiva de exhibición estática y distante de los sujetos.

Para continuar moviéndonos en el marco de los elementos que influyen en la definición y aprovechamiento del patrimonio histórico y cultural, me resulta de particular importancia recuperar las consideraciones de García Canclini al respecto, que apuntan al hecho de que el concepto de patrimonio se ha ampliado, tanto en su formulación teórica como en los posibles usos que se le pueden atribuir a los elementos que lo componen. Así, este autor argumenta que el patrimonio no representa ya un conjunto de bienes estables, neutros, con valores y sentidos fijos, sino que se concibe más como un proceso social que puede ser acumulado y renovado, así como también es capaz de producir beneficios desiguales para distintos actores sociales. (García Canclini, 1997:60) Con base en esta lógica podemos decir que el patrimonio es un recurso tanto simbólico, como económico y político, lo que lo coloca en un ámbito más amplio y complejo que el de la simple rememoración del pasado. Concebido así es más factible abordar las significaciones, los usos y aprovechamientos de los espacios ferrocarrileros en distintos niveles de análisis.

Dentro de las reformulaciones del concepto de patrimonio que ofrece García Canclini resalta aquella en la que las políticas patrimoniales buscan conservar y administrar los bienes culturales del pasado en congruencia con las necesidades contemporáneas de la sociedad. Esto alude a usos sociales concretos del patrimonio y en este rubro podremos ubicar claramente el rescate del patrimonio ferroviario, para transformar sus espacios no sólo en centros culturales valorados como testimonios del pasado, sino también como sitios con posibilidades turísticas de diversas índoles.

Las condiciones sociales, económicas y políticas contemporáneas han generado nuevas formas de interacción entre el mercado, el Estado y la sociedad, lo que inevitablemente imprime cambios en la problemática patrimonial. Con esto, García Canclini hace referencia a que la conservación, restauración y defensa de los sitios patrimoniales ya no es algo que compete mayoritariamente al Estado y sus instancias, sino que involucra a un número cada vez más amplio y diverso de actores sociales, como la iniciativa privada, las organizaciones no gubernamentales y organismos transnacionales como la UNESCO, entre otros.

En virtud de la aparición de nuevos actores involucrados en la gestión del patrimonio histórico-cultural, encontramos la presencia de acciones y discursos dirigidos a la segunda de las tres lógicas que he identificado en el aprovechamiento de los espacios ferrocarrileros de Aguascalientes y Oaxaca. Esta segunda

lógica corresponde a un interés de conservación del patrimonio, en este caso ferrocarrilero, pero en aras de su principal aprovechamiento como un recurso económico, es decir en términos turísticos y, por tanto, comerciales. Desde esta perspectiva los actores sociales interesados en el aprovechamiento turístico explotan un discurso que rescata la importancia de este tipo de patrimonio como parte de la tradición e identidad de las localidades, mitificándola y estetizándola en mayor o menor medida, pero siempre en aras de sus posibilidades como un producto que forme parte de los atractivos que la localidad puede ofertar al turismo nacional y/o extranjero. El aspecto principal del pasado ferrocarrilero que esta lógica enfatiza es el valor y unicidad arquitectónica de las edificaciones ferroviarias, sus potencialidades como espacios de vastas dimensiones para ubicar distintos nichos de mercado turístico y al ferrocarril como un símbolo romantizado de viaje, de progreso y de modernidad. (Campos García Rojas, 2005: 101)

No es nuevo el hecho de que uno de los principales sectores vinculados con el patrimonio histórico-cultural es el de la industria turística, puesto que el aprovechamiento de un sitio como polo de atracción para visitantes nacionales y extranjeros promueve la conservación patrimonial. La relación entre patrimonio y turismo es dialéctica y de mutua retroalimentación, en la medida que la presencia de recursos patrimoniales en una localidad también potencia sus posibilidades para ubicarse y ser reconocida en los mapas turísticos (Piccolo, 2003; De la Vega, 2003) En la actualidad el turismo se ha convertido en una de las grandes expresiones de las condiciones contemporáneas de globalización, ya que las tendencias actuales de la actividad turística se presentan en un escenario dinámico y flexible, en el que los destinos compiten más intensamente en el mercado global, ayudados por los medios de comunicación. Simultáneamente, la demanda turística, que es cada vez más segmentada, exigente y cambiante se enfrenta con una oferta muy especializada y competitiva. Vemos, pues, que en este marco de cambios y diversificaciones, el turismo de tipo cultural se ha constituido como un producto específico que apela a un mercado propio y que ubica al patrimonio en un lugar privilegiado. (Ballart y Juan-Tresserras, 2003: 185) El patrimonio industrial ferroviario no es una excepción a esta tendencia, principalmente porque empieza a germinar en las visiones de las instancias turísticas como un polo de atractivo adicional a otras formas de patrimonio cultural en ciertas localidades.

En suma, podemos advertir que el uso turístico del patrimonio se constituye como uno de los principales promotores de la conservación patrimonial, lo que involucra intereses y acciones de una gama de actores sociales diversos. Con esto aparecen en la escena dos aspectos centrales en lo que respecta al tema del patrimonio: su definición y aprovechamiento como un ámbito público o privado, y los vínculos que mantiene con la significación en la memoria de una sociedad.

En relación con el primero de estos dos puntos, podemos retomar las propuestas de Guillermo Bonfil Batalla, quien establece que un objeto cultural forma parte del patrimonio porque los consideramos “nuestro” y porque le hemos atribuido un significado común a todos “nosotros”.³ (Bonfil Batalla, 1997:37) Siguiendo esta argumentación, los miembros de una sociedad mantienen una relación colectiva con los bienes patrimoniales, no obstante vemos que en la actualidad, como ya se ha discutido anteriormente, la gestión del patrimonio como bien público se vuelve difusa y que gradualmente se abren las posibilidades a que distintos actores sociales lo aprovechen. Esto, como indica García Canclini, encarna una paradoja que presenta un lado positivo: el del desarrollo económico y comercial impulsado por las industrias turísticas e inmobiliarias, así como un lado negativo: el de la folclorización y degradación de los bienes y sitios patrimoniales. (García Canclini, 1997:66)

En cierta medida es verdad que el aprovechamiento turístico del patrimonio genera su difusión masiva por los medios de comunicación y su espectacularización, (García Canclini, 1997:76) pero también existen esfuerzos [al menos en el discurso de las instancias turísticas] por generar programas de turismo responsable, autosustentable y armónico con las comunidades receptoras. (Piccolo, 2003; De la Vega, 2003) El aspecto central en esta discusión es que el uso turístico del patrimonio como una de las formas predominantes de aprovechamiento ejerce importantes influencias sobre su definición como un bien público o privado que genere beneficios particulares. Esto, en suma, será fundamental para comprender la construcción social de los espacios en cuestión, especialmente si tenemos en cuenta que su definición como sitios patrimoniales es todavía muy incipiente y que existen muchas ambigüedades en cuanto a los marcos jurídicos que existen para su protección y usufructo. Así, la heterogeneidad en las valoraciones del patrimonio ferrocarrilero lo hace sumamente vulnerable al aprovechamiento turístico, que puede resultar en efectos positivos de auto sustentabilidad y/o adversos en términos de degradación o folclorización.

³ Las comillas son mías.

Con respecto a los vínculos del patrimonio con la memoria colectiva de una sociedad podemos advertir una relación entre las nuevas modalidades del turismo cultural y lo que Huyssen (2002) denomina la expansión de la memoria en la era posmoderna. Este autor construye su argumento a partir de la creciente preocupación por la memoria en la cultura y la política de las sociedades occidentales contemporáneas. Así, el autor muestra la existencia de un giro en el que las percepciones y experiencias del tiempo se desplazan para privilegiar el pasado y ya no el futuro como en la modernidad de principios del siglo XX. Encontramos, pues, un movimiento transnacional de los discursos de la memoria en el que existe una necesidad creciente por aprehender un pasado menos incierto y riesgoso que el futuro. Lo que concierne rescatar aquí de este argumento es cómo, aunque las necesidades de la memoria aparecen como un proceso global y generalizado, siempre hay un lazo con las historias de naciones y localidades específicas: “Las prácticas locales y nacionales de la memoria representan una réplica a los mitos del cibercapitalismo y de la globalización, que niegan el tiempo, el espacio y el lugar”. (Huyssen, 2002:21, 34)

En este sentido, el autor conduce la reflexión a lo que se ha denominado la musealización de la vida, es decir, a la tendencia de conservar en museos lo que deviene obsoleto y susceptible al olvido, y a las funciones de diferenciación histórica y cultural que esto desempeña en las actuales condiciones de globalización. La importancia de esto radica en que a partir de estas reflexiones el autor logra articular las transformaciones de la temporalidad en la vida social –impactada principalmente por los cambios tecnológicos, por los medios de comunicación y por los nuevos patrones de consumo- y los mecanismos que buscan hacer del cambio y la permanencia algo inteligible: “Mi hipótesis es que intentamos contrarrestar ese miedo y ese riesgo del olvido mediante estrategias de supervivencia basadas en una memorialización consistente en erigir recordatorios públicos y privados. El giro hacia la memoria recibe un impulso subliminal del deseo de anclarnos en un mundo caracterizado por una creciente inestabilidad del tiempo y por la fracturación (sic) del espacio en el que vivimos”. (Huyssen, 2002:24)

La cultura de la memoria es, entonces, una práctica generalizada que busca anclajes –como los espacios patrimoniales- en un mundo disperso, y en ese proceso mercantiliza el pasado, lo resignifica y lo vuelve espectáculo. Pero no sólo eso, también reivindica las historias locales con todas sus especificidades y con los debates inherentes a ellas. El pasado es utilizable,

ya sea en la política o en los manejos de las industrias culturales como el turismo. La memoria es también vida y por ello es también socialmente significativa.

Esta discusión sobre la memoria y lo que de ella se vive colectivamente me lleva a caracterizar la última de las tres lógicas que he definido: la del uso comunitario de los sitios ferrocarrileros en Aguascalientes y Oaxaca. Esta lógica tiene que ver con aquellas acciones y percepciones de quienes viven el espacio de manera cotidiana. Con vivir el espacio me refiero a todos aquellos usos cotidianos que los sujetos hacen del sitio: trabajar en él como personal de museo o de turismo, visitarlo como paseo escolar o como salida de fin de semana, asistir a las actividades que ahí se realizan, pasar tiempo en él rememorando el silbido de las locomotoras, cruzarlo para tomar el autobús en la avenida, sacar agua de las tomas ubicadas en el predio y hasta residir en las inmediaciones de las vías como en el caso oaxaqueño.

Esta lógica de aprovechamiento comunitario es mucho menos homogénea que las dos anteriores, pero es la que refleja de manera más concreta las experiencias de los sujetos en el espacio. En esta lógica, veremos que las personas se identifican con el lugar y le atribuyen cargas afectivas, tales como considerarlo parte fundamental de sus vidas laborales, vivirlo a la manera de un espacio medular de socialización en el barrio o percibirlo como un depositario del recuerdo y la añoranza. En esta medida, las acciones, experiencias e imaginarios de los sujetos con respecto al espacio están relacionadas de manera congruente con los discursos de conservación patrimonial. La memoria debe ser conservada y musealizada para que hable de un pasado que les ha sido significativo, para reivindicar la historia local y para encontrar un ancla que los mantenga enraizados ante la volatilidad e incertidumbre del futuro.

Al mismo tiempo, las personas que viven estos espacios de manera cotidiana también mantienen una esperanza de que estos lugares tan significativos sean reconocidos por otras personas de la ciudad o de distintas procedencias nacionales y extranjeras. En este sentido sus acciones e imaginarios son también coherentes con los intereses de la comercialización turística de los sitios, pero cargados de sentimientos paradójicamente contrapuestos: el temor de que el espacio les sea expropiado para una transformación radical a través de la comercialización o que les sea arrebatado por no ser ya de interés real para nadie y se pierda en el olvido.

En este orden de ideas, cabe regresar a los planteamientos de Florescano, quien indica que las recon-

ceptualizaciones del patrimonio implican una serie de nuevos retos teóricos, administrativos y políticos. Entre ellos destaca “la necesidad de incluir a los agentes reales de la transformación social y patrimonial en los programas oficiales relativos al patrimonio”, esto significa que existe un creciente imperativo que nos lleve a la descentralización, a la aceptación de la autogestión comunitaria y de otros sectores que demandan el uso y manejo del patrimonio. (Florescano, 2003:46) De tal manera, cabe argüir que la lógica de uso comunitario de los sitios ferrocarrileros en estas dos localidades representa una necesidad de otorgar a quienes viven estos espacios patrimoniales de manera cotidiana y afectiva la posibilidad de injerir de manera más directa en su aprovechamiento.

A manera de recapitulación podemos advertir que el patrimonio histórico y cultural de una sociedad es susceptible de manipulación política y que su definición desde las instituciones y organismos no siempre coincide con lo que otros grupos de interés y la sociedad civil misma valoran como testimonio de su historia. (Norrild, 2002) Con esto se reafirma la idea de que los espacios patrimoniales y aquellos bienes culturales asociados a ellos representan ámbitos de negociación constante, apropiados de maneras distintas y en respuesta a los intereses de sectores sociales específicos. De tal manera, podemos ver que la apropiación de los espacios ferrocarrileros (e industriales en general), ya con una carga simbólica añadida al ser considerados parte del patrimonio de una sociedad, es una práctica que involucra relaciones de poder que contribuirán de manera sustancial en su construcción social.

Finalmente, esta discusión me lleva a proponer que las valoraciones del pasado industrial a partir de los bienes patrimoniales que lo representan se perfilan como un indicador de un momento histórico y de un proyecto modernizador que ha sido trascendido, con o sin éxito, pero que funcionan de manera coherente con las necesidades del consumo turístico. Vemos que el uso de la memoria, con su tendencia musealizadora y en un plano similar al del aprovechamiento turístico del patrimonio, es un elemento central en la construcción social de los espacios ferrocarrileros. Así, las valoraciones del pasado, ya sea para espacializarlo en evocaciones nostálgicas o para explotarlo turísticamente, pueden influir en el rumbo que toman la rehabilitación, el manejo y las experiencias del espacio ferrocarrilero en Aguascalientes y Oaxaca. A partir de esta discusión es factible también abordar las prácticas en el espacio de quienes viven estos dos sitios, en las que el pasado ferrocarrilero coincide con la identidad de una

comunidad específica que anhela el mantener los espacios vivos para que sigan siendo parte de sus vidas cotidianas.

Bibliografía

Ballart Hernández, Joseph y Jordi Juan-Tresserras, “El patrimonio y el turismo”, en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 3. Pensamiento acerca del Patrimonio Cultural. Antología de Textos*. México, CONACULTA, 2003, pp. 185-212.

Bonfil Batalla, Guillermo, “Nuestro patrimonio cultural: un laberinto de significados”, en Florescano, Enrique, coord., *El patrimonio nacional de México*, t. 1. México, FCE, 1977.

Campos García Rojas, Eréndira, *El espacio reinventado. La construcción social del espacio ferrocarrilero en el contexto contemporáneo de globalización en la ciudad de Aguascalientes*. México, CIESAS, 2005.

De la Vega, Francisco, “El patrimonio turístico: patrimonio natural y cultural”, en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 6. Congreso Iberoamericano sobre Patrimonio Cultural, Desarrollo y Turismo, Morelia, Michoacán*. México, CNCA, 2003.

Florescano, Enrique, “El patrimonio nacional: valores, usos, estudios y difusión”, en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 3. Pensamiento acerca del Patrimonio Cultural. Antología de Textos*, México: CNCA, 2003, pp. 185-212.

García Canclini, Néstor, “El patrimonio cultural de México y la construcción imaginaria de lo nacional” en Florescano, Enrique, coord., *El patrimonio nacional de México*, t. 1. México, FCE, 1997.

Harvey, David, *The Condition of Posmodernity*. Cambridge MA., Blackwell, 1992.

Hidalgo, Neydo, *¿Qué es el patrimonio industrial?* Lima, Museo de la Electricidad, 2005.

Hoffman, Odile y Fernando Salmerón, coords., *Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación*. México, SEP-CIESAS-ORSTOM, 1997.

Huyssen, Andreas, *En busca del futuro perdido. Cultura y memoria en tiempos de globalización*. México, FCE/Instituto Goethe, 2002.

Norrild, Juana, “Patrimonio: Características y uso”, en Norrild, Juana y Regina Schlüter, *Turismo y patrimonio en el siglo XXI*. Buenos Aires, CIET, 2002.

Oviedo Gámez y Hernández Badillo, “El patrimonio industrial en México, 20 años de estudio: rescate, reutilización y difusión”, en *XII Coloquio del Seminario de Estudios del Patrimonio Artístico, Conservación y Defensa*. Córdoba, Ver., 2004.

Piccolo Telerman, Eva, “Cultura y Turismo”, en *Patrimonio Cultural y Turismo. Cuadernos 6. Congreso Iberoamericano sobre Patrimonio Cultural, Desarrollo y Turismo, Morelia, Michoacán*. México, CNCA, 2003.

Rapoport, Amos, en *Spatial Organization and the Built Environment* en Ingold, Tim, ed., “Companion Encyclopedia of Anthropology: Humanity, Culture and Social Life”. Nueva York, Routledge, 1994, pp. 983-1009.

Vapor en Colombia

Texto y fotos: Carlos Teixidor Cadenas

Agradable sorpresa ha sido encontrar en Colombia un ferrocarril turístico a todo vapor. Los sábados, domingos y días festivos circula el tren turístico de la Sabana de Bogotá, que recorre 53 kilómetros entre Bogotá y Zipaquirá, por verdes campos, a 2,600 metros de altitud.

La compañía privada que explota el ferrocarril dispone de cuatro locomotoras de vapor, en perfecto orden de marcha. Las cuatro fueron fabricadas por Baldwin, en Filadelfia, en el año 1947. Tres de ellas son Mikados, de rodaje 2-8-2 (tipo "1-4-1" en terminología española, contando el número de ejes, y no todas las ruedas). Consumen carbón, aunque hace tiempo eran máquinas de fuel-oil, pero fueron acertadamente transformadas.

El viaje comienza en la estación de la Sabana, en Bogotá, a las 8:30 de la mañana. Si llegamos media hora antes podremos admirar y fotografiar numerosas locomotoras de vapor, fuera de servicio, estacionadas a la intemperie, aunque dentro del recinto vallado de la estación. Entre esas máquinas encontramos las números 44 (Baldwin, 60.008, de 1927), 48, 109 y 114 (Baldwin, 71.973, de 1944), pero también una máquina alemana (Schwartzkopff, de Berlín) y una grúa móvil de vapor, de caldera vertical, con un letrero actual que la identifica como "Thomas Smith & Sons", de 1905.



Vista lateral de la locomotora 85, una de las Baldwin del año 1947. Locomotora 85, del tren turístico de la Sabana. Estación La Caro, línea de Bogotá a Zipaquirá (Colombia). Imágenes tomadas el domingo 11 de mayo de 2003, Carlos Teixidor Cadenas



1. Revisando la locomotora 75.
2. En la cabina de conducción, esperando la salida

En la cafetería de la estación hay una colección de numerosas piezas ferroviarias, como si fuese un museo. Abundan las placas de locomotoras, que son los “trofeos” más codiciados, pero también hay campanas, gatos, una báscula, teléfonos, fotografías y otros objetos. Sin embargo, debemos estar muy atentos a la hora de salida, porque el tren parte puntualmente.

Nos acomodamos en el coche en asiento designado, que figura en el billete (o tiquete como lo llaman allí). La locomotora arrastra 13 coches, identificados alfabéticamente por una letra mayúscula que va de la “A” a la “M”. Esos coches de viajeros tienen cerca de cincuenta años y son muy confortables. Algunos fueron fabricados en Suecia por la A.S.J., de Linköping, en el año 1958. Sentados, y con las ventanillas abiertas, vamos a disfrutar de la salida, tras los correspondientes pitidos.

Después de quince kilómetros, el tren efectúa una primera parada de diez minutos, en la estación de Usaquén, que todavía forma parte de la ciudad de Bogotá. Aquí suben algunos pasajeros y es el momento para bajarse del tren y fotografiar la locomotora y la estación. En un letrero figuran los siguientes datos: “Altura 2.590 m” y “Temperatura 14 °C”. Hay que tener en cuenta que no estamos en el Caribe, sino a una altitud considerable. Uno de los lemas turísticos de Bogotá se refiere a su situación: “2.600 metros más cerca de las estrellas”.

La segunda parada es en La Caro, casi una hora después. Es una parada técnica, para abastecer de agua a la locomotora. Es una de las mejores oportunidades para tomar buenas fotografías, si el tiempo lo permite. Además, fácilmente se puede entablar conversación con otros pasajeros, que casi todos son del país. La gente de Colombia es amable.

A las tres horas de iniciado el viaje llegamos a Zipaquirá, población situada en el final actual de la línea.

Aquí se presentan varias opciones y por eso es conveniente repetir el viaje otro día. Podemos abandonar temporalmente el tren y visitar la famosa Catedral de Sal, situada en las profundidades de una mina, o callejear por la colonial y republicana Zipaquirá, o quizá permanecer junto al tren y ver las maniobras de inversión de la marcha de la locomotora, y es otra gran oportunidad para realizar fotografías. También se puede retroceder hasta Cajicá para almorzar. Cualquiera que sea la opción elegida, hay que tener en cuenta que el tren inicia el regreso desde Cajicá a las 15:15 horas en punto.

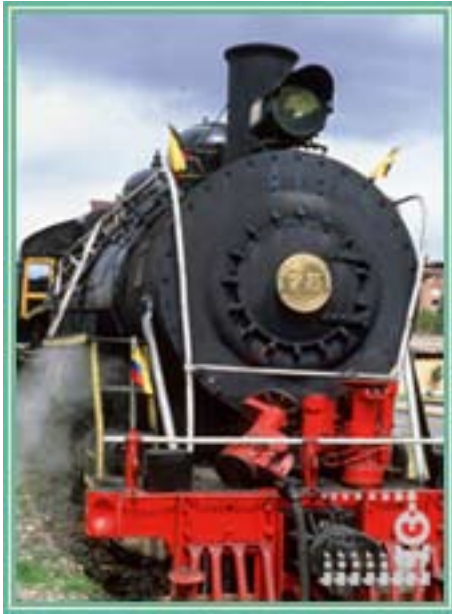
Se debe ser prudente y cumplir con todas las normas de seguridad. La empresa Turistren solicita: “No sacar la cabeza por las ventanillas. No viajar en las plataformas de acceso a los coches. No permitir el paso de niños entre coches, no viajar sostenido en las escalerillas o subido en los techos de los coches”. También en el tiquete está impreso lo siguiente: “Turistren no responde por accidentes ocurridos a pasajeros a causa del consumo de alcohol o estimulantes prohibidos”.

Las locomotoras en servicio

Como Turistren dispone de cuatro locomotoras de vapor en servicio, existe el aliciente de que cada día podemos contar con una locomotora distinta. Eso sí, como ya se ha señalado al principio, todas son Baldwin, del año 1947.

La locomotora número 75 es de rodaje 2-8-2 (es decir, Mikado). Al igual que todas las demás locomotoras y material rodante es de ancho de vía –o trocha– de 914 milímetros (o una yarda). Pesa aproximadamente sesenta toneladas y es de 26,300 libras de tracción. En las placas laterales de fabricación se indica: “BLW. The Baldwin Locomotive Works. 73059. Phila., U.S.A. May.-1947”. Y en la lista de fábrica de Baldwin (documento mecanografiado) coincide la numeración

(73059, núm. 75 para el Ferrocarril de Antioquia). Fue incorporada a la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de Colombia, hasta que fue suspendida para el servicio y liquidada.



Locomotora 75, en la estación de Usaquén. Imagen tomada el sábado 10 de mayo de 2003, Carlos Teixidor

La locomotora número 85 también es de rodaje 2-8-2. Teóricamente es idéntica a la número 75, por pertenecer a la misma serie de fabricación, pero tiene detalles diferentes. Se distingue perfectamente porque en el testero vemos un depósito cilíndrico, además de otros elementos modificados durante su explotación.

Su número de fábrica, según placa, es el 73057, de abril de 1947. Es de la misma serie encargada por el F. C. de Antioquia, en 1946, y quizás su número 73. El número 85 corresponde a su posterior matrícula en Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN), a partir de 1962.

La locomotora número 72 es otra Mikado (y con esta ya van tres). Virtualmente idéntica a la 75. También se reparó y transformó para consumir carbón. Previamente, hace seis años, también fueron modificadas sus hermanas gemelas (75 y 85), pues anteriormente eran operadas por fuel-oil. Parece ser que el carbón es más barato, pero además es más estético y ecológico (frente al repugnante fuel-oil). Su número de fábrica es el 73056, matrícula 72 del Ferrocarril de Antioquia.

La locomotora número 76 ya es diferente, por ser de rodaje 4-8-0, el tipo de "locomotora estándar colombiana". Su número de fábrica es el 73095, y fue encargada en 1946 por el Ferrocarril de Ambalembagué, que tenía prevista su matriculación con el número 10, según datos recogidos en la lista de fábrica de Baldwin. En 1953 esa línea entró a formar parte de los Ferrocarriles Nacionales.

[Texto modificado en 2008 por Carlos Teixidor Cadenas, a partir de su artículo de igual título publicado en la revista Hobbytren, núm. 123, de enero de 2004, editada en Barcelona, España].

Información suplementaria en las siguientes páginas de Internet:

www.turistren.com.co

www.hobbytren.es



1. Repostando agua, en Zipaquirá.
2. Areneros, campana y domo con válvulas de seguridad y silbato.

EI acervo bibliográfico Méndez Quijano-Zirión

Isabel Bonilla Galindo

“¿Puede un libro ser investigado policialmente como si de un crimen se tratara, utilizando como pistas sus páginas, papel, grabados y marcas de impresión?”



Dice el escritor Paco Ignacio Taibo II que las bibliotecas personales son asociales, que no deberían existir; que a las bibliotecas habría que socializarlas, es decir: dejar en casa solo los libros que se está leyendo, los que se van a leer y con los que se va a trabajar,¹ y creo que algo muy parecido pensó el licenciado Antonio Zirión² cuando hace algunos años entregó al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarriero/ Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos una importante colección bibliográfica, que constituían la biblioteca *personal*, o parte de ella, del ingeniero Santiago Méndez, quien fuera un apasionado de la ingeniería ferroviaria y quien llegó a reunir una colección importante de materiales bibliográficos en torno a su construcción. Santiago Méndez, además, fue uno de los ingenieros responsables de la construcción del Ferrocarril de Veracruz al Río San Juan, y promotor de otros ferrocarriles, amén de haber escrito cinco obras sobre el trazado de vías férreas en México.

Como toda biblioteca personal, ésta tiene un carácter misceláneo. Tras una revisión del acervo, se hace evidente que pasó por muchas manos familiares, y que cada una le fue añadiendo su toque personal, lo que se traduce en que se fueron sumando o restando libros.

¹ *La Jornada*, 4 de enero de 2008.

² Es licenciado en filosofía e imparte cátedra en la UNAM.

Hasta el momento he encontrado anotaciones, firmas y sellos de los personajes que en su momento fueron propietarios de estos libros, entre los que destacan: Santiago Méndez Echazarreta, Eluterio Méndez Armendariz, Alejandro Tomás Méndez, Alejandro Méndez Armendariz, Rafaela Madero, Pedro Méndez Armendariz, Rafael Ziri6n Madero y Felipe Ziri6n Quijano.

Pero si retomamos el tema de la “socializaci6n” de este acervo bibliogr6fico, debo decir que 6sta comenz6 el 27 de enero de 2003, cuando el CNPPCF/MNFM recibid6 el primero de tres lotes que conforman la donaci6n. Este primer lote consistid6 en 571 libros que el licenciado Felipe Ziri6n, hermano de Antonio, tuvo bajo su resguardo, y que utiliz6, por a6os, como documentos de consulta para el personal que labor6 en las oficinas de la Compa6a Mexicana de Materiales para Ferrocarriles, S. A. de C.V., MERACO,³ de su propiedad, ubicada en avenida Insurgentes Sur 2462, en la colonia Chimalistac, en la ciudad de M6xico.

A la muerte de Felipe, los libros pasaron a manos de su hermano Antonio, quien tuvo primero la sensibilidad de involucrarse con el acervo y reconocer su vala, y luego la sensatez y buen tino de compartir ese acervo familiar que comenz6 a formarse en la primera mitad del siglo XIX.

El segundo lote ingres6 a la Biblioteca Especializada del CEDIF el 14 de junio de 2003 y el tercero el 6 de abril de 2004. De este modo, el Fondo M6ndez-Quijano-Ziri6n, como se la he llamado, en agradecimiento al benefactor y a su familia, cuenta con 962 libros, dos acciones de ferrocarriles, un LP, cuatro 6lbumes fotogr6ficos, dos manuscritos y alrededor de 350 documentos.

Se trata de una colecci6n muy especial, que re6ne libros antiguos, 6nicos y raros⁴ que constituyen un recurso que debe ser valorado y protegido como patrimonio bibliogr6fico y cultural de gran potencial.

En 6l se incluye una gran variedad de documentos que ofrecen informaci6n relacionada con la tem6tica ferroviaria y que son considerados fuentes primarias en la investigaci6n.

Destacan los manuscritos, la correspondencia personal, el cuaderno de trabajo que perteneci6 al ingeniero Santiago M6ndez Echazarreta el cual contiene informaci6n sobre las industrias francesas que visit6 all6 por 1847, as6 como los reportes que su hijo Santiago entreg6 a la Secretar6a de Comunicaciones y Obras P6blicas en su calidad de inspector t6cnico asignado al Ferrocarril Nacional Mexicano durante los a6os 1903 y 1904.



Trabajo de vacaciones de Santiago Méndez de Campeche, 1847.

³ Durante la primera d6cada del siglo XX la familia M6ndez comenz6 a proveer de piezas de acero a Ferrocarriles Nacionales de M6xico. En 1959 Santiago T. M6ndez fund6 en Tlanepantla el grupo Miner y M6ndez de M6xico, con la tecnolog6a de Miner and Pricees, y form6 la Compa6a Mexicana de Materiales para Ferrocarriles S. A. de C.V., MERACO, convirti6ndose en el primer grupo mexicano fabricante de piezas de acero y art6culos para ferrocarriles.

En 1985 el grupo MERACO, y Miner y M6ndez de M6xico formaron la empresa MIFESA, Monterrey Industrial Ferroviaria; compa6a que se dedic6 a la producci6n de herrajes de v6a para ferrocarriles y metros ligeros. Adem6s de fabricar piezas de acero para el mercado de trenes ligeros, ferrocarriles y autobuses for6neos.

⁴ Entendemos por libros antiguos aquellos que tienen m6s de cien a6os, por libros raros aquellas obras que se identifican como piezas dif6ciles de encontrar, ya sea por sus ediciones, errores de imprenta o por el pr6logo, y se consideran libros 6nicos a los que abordan temas de inter6s de los que se ha publicado poco.

El Fondo Méndez Quijano-Zirión puede ser consultado en su totalidad, ya que se cuenta ya con los registros preliminares, a manera de una ficha bibliográfica. Cabe señalar que la mayoría de los documentos son libros técnicos, aunque también existen en el fondo libros históricos editados por y para la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los materiales están clasificados por tema y son: artes y ciencias, arquitectura e ingeniería, comunicaciones y transportes, contabilidad y administración, leyes y reglamentos, literatura, anuarios y diccionarios.

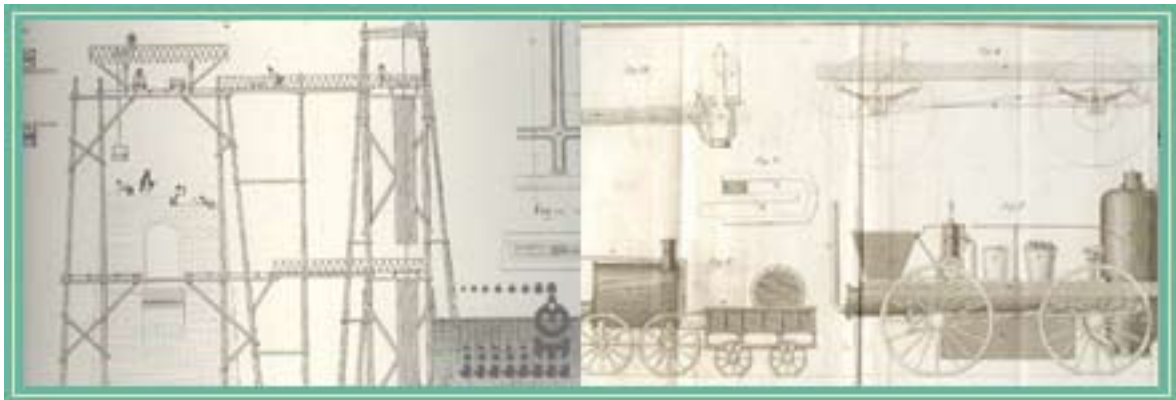
Entre los libros se encuentran ediciones de gran valor y belleza que en algunos casos tienen ya cumplidos más de un siglo de antigüedad. Tal es el caso del libro en gran formato de Auguste Perdonnet y Camille Polonceau que lleva por título *Nouveau portefeuille de L'ingénieur des chemins de fer*, el cual fue editado por Eugène Lacroix, en París en el año 1866.

Sin duda alguna este es un hermoso ejemplo de la calidad editorial que los franceses imprimían a sus ediciones a lo largo del siglo XIX. Otro aspecto interesante de este material es que conserva su encuadernación original.

Otro libro digno de mención es el titulado *Memoire sur les chemins a ornières* escrito por Léon Coste y Auguste Perdonnet y editado en 1830 por Bachelier, Libraire. Se trata del libro más antiguo de la colección, y por sus características es considerado una pieza rara.⁵

Otros documentos que llaman la atención por su tamaño y valor estético son los dedicados a mostrar los proyectos que fueron financiados y supervisados por el Estado mexicano. Entre ellos puedo mencionar la *Memoria sobre las obras del desagüe del Valle y el saneamiento de la ciudad de México*, de noviembre de 1896 y el *Álbum que como anexo se acompaña a la acta de entrega de las obras del desagüe del Valle de México, que hace la H. Junta Directiva del Desagüe a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas* realizado por la propia Junta en 1900, el cual consta de 59 imágenes.

⁵ Francia comenzó su desarrollo industrial alrededor de 1830. A partir de ese año se instalaron las primeras fábricas, se construyeron ferrocarriles y se establecieron las primeras instituciones de crédito. En 1827 se inauguró el Ferrocarril de St. Etienne-Andrerieux, que construyeron los hermanos Seguin. Se trata de la primera línea férrea que se termina en ese país. Para más información *vid.* es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_Francia.



2. Detalle del viaducto de Chaumont. Ferrocarril del Este, Francia, 1866.



1. Elevación anterior de la presa

También es digno de mención el álbum fotográfico elaborado por H. F. Schlattman, por encargo de la Compañía del Ferrocarril México Cuernavaca y Pacífico, en ese mismo año.

Vale la pena citar también el álbum fotográfico de *Las obras del puerto de Vera cruz y el Istmo de Tehuantepec desde Atlántico y hasta Pacífico vistas tomadas por Carlos de Landa y Escandón en 1897*.

Ahora bien, como ya lo he mencionado, la colección también incluye tratados sobre minería y metalurgia. Los libros sobre estas temáticas son aquellos que se exigían como libros de texto en las escuelas, para el aprendizaje de las distintas técnicas que todo futuro ingeniero en minas debía dominar para poder ejercer su oficio. Uno de estos textos es el que lleva por título *Principios generales de metalurgia*, el cual fue escrito por el ingeniero de primera clase y profesor en la escuela real de minas en Francia Andre Guenyveau. Este texto fue editado en París en 1843. Otro ejemplo interesante en esta categoría es el libro del ingeniero Luis Carrión, quien fuera profesor de explotación de minas de la Escuela Práctica de la Federación. El libro se titula *Curso de explotación de Minas* y fue publicado en 1889 en la ciudad de Pachuca. En este texto se describe la instalación eléctrica de una mina francesa y se señala la importancia de adoptar esta técnica en nuestro país.

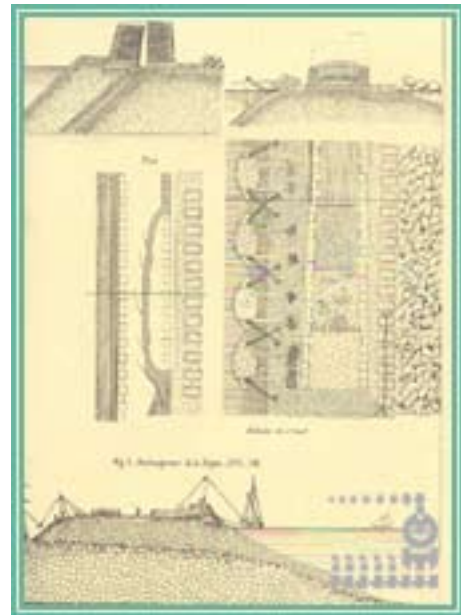
El Fondo Méndez Quijano-Zirión incluye también libros relacionados con topografía e ingeniería. De ellos sobresalen el *Tratado de topografía y geodesia*, de Francisco Díaz Covarrubias, publicado en México en 1869. En él se abordan temas como geodesia práctica, determinación y magnitud de la Tierra, así como elementos de astronomía práctica. Esta obra fue premiada en 1876 en la Exposición de Filadelfia, y en 1896 fue adoptada, por disposición oficial, como libro de texto en los colegios de la República mexicana, lo cual obligó a que se hiciera de él una reimpresión, esta vez a cargo de la Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.

Otro libro que trata sobre el mismo tema es el *Tratado de topografía*, cuyo tomo 1 lleva el título de *Instrumentos*, el cual fue publicado por la Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento y escrito por Salvador Echegaray, en 1897. Un dato curioso de este libro es que está dedicado a Francisco Z. Mena, quien fuera secretario de Comunicaciones y Obras Públicas.

El Fondo cuenta, además, con una excelente muestra de libros de administración y explotación comercial. De estos materiales destaca el libro: *Les tarifs internationaux des chemins de fer. Exemples et*

commentes au point de vue du contentieux des réclama-tions, escrito por J. B. Lanckman y publicado en Bélgica en 1878. Este ejemplar contiene información relacionada con el reglamento y el empleo de tarifas a nivel internacional, así como la clasificación de los productos transportados por ferrocarril. Cabe destacar que se trata de un material de consulta que sirvió como base para el establecimiento de las tarifas en el México porfiriano.

De los libros que abordan la temática de puentes la gran mayoría se publicaron en la década de 1890, y llegaron a nuestro país precisamente cuando Santiago Méndez fue subsecretario de Comunicaciones y Obras Públicas y responsable de la ejecución de obras de infraestructura, tales como las obras portuarias de Veracruz y Salina Cruz. También fue por esas fechas cuando se le designó supervisor en las obras del Canal de la Viga y del propio puente Internacional Porfirio Díaz. De los materiales que destacan en este rubro está la *Encyclopedie des travaux maritimes*. Phénomènes Marins- acces des port del ingeniero F. Laroche, editada en París por la Librairie Polytechnique, Baudry & Cie, en 1891.

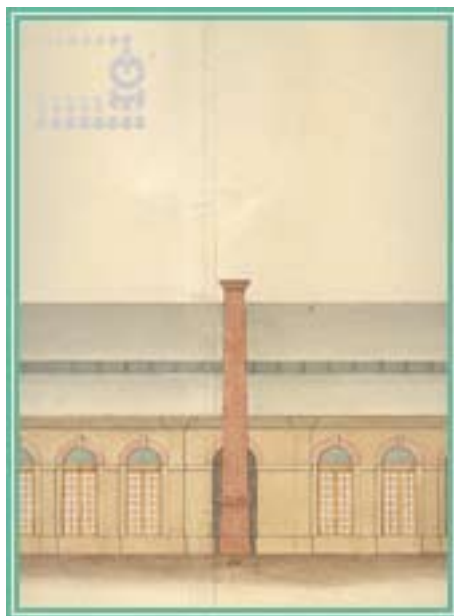


Dique de Cherbourg, Jetées n Eau profonde.

En adición de las categorías arriba esbozadas, debo concluir que a pesar de que no todos los materiales abordan de manera directa la temática ferrocarrilera, sí existe cierta referencia a ese medio de transporte. De hecho, podría continuar describiendo cada uno de los documentos que se encuentran en este fondo, pero valga este pequeño recuento del mismo como invitación a conocer este universo de conocimiento.

La restauración de un plano histórico

Lucila Jiménez Salinas



La Subdirección de Conservación y Restauración del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero tiene la importante misión de conservar y restaurar todos aquellos bienes históricos y artísticos que se resguardan y protegen dentro del museo, con el único compromiso de preservarlos y mostrarlos en el mejor estado de conservación posible; a fin de que la sociedad pueda conocerlos y valorarlos como testimonios tangibles de la historia del sistema ferroviario en México.

En el laboratorio de Conservación y Restauración se intervienen constantemente series de objetos y documentos de diversos tipos y materiales, tales como: herramientas e utensilios de trabajo en vías y talleres, equipos y muebles para oficinas y estaciones, libros, archivos, planos y fotografías y en general, toda una gama de bienes patrimoniales que se heredaron del transporte ferroviario en México, los cuales, por su valor histórico, tecnológico, social, artístico y cultural; han requerido, necesariamente de un cuidado metódico con bases científicas.

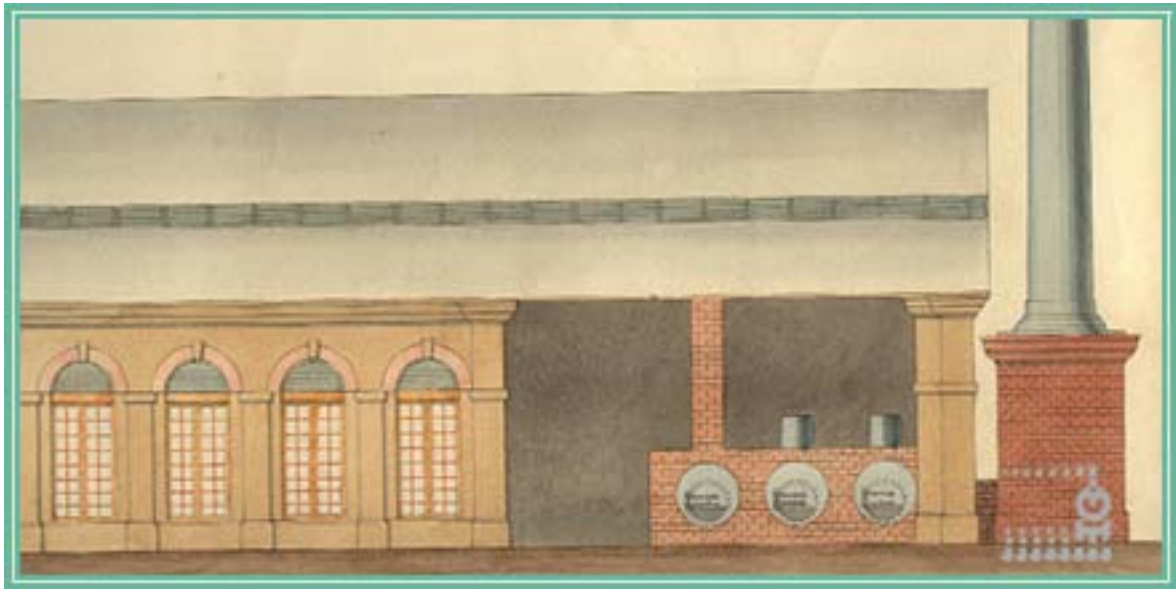
Aunado a esto se realizan informes de los procesos de conservación y restauración de las colecciones de bienes muebles y acervos documentales, para llevar un registro e inventario de cada una de las piezas ya trabajadas.

Cabe mencionar que algunos informes ya han sido publicados en los boletines informativos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

En esta ocasión explicaré brevemente el proceso de restauración de un plano histórico que, junto con otros planos, fue rescatado en 1996, en una de las bodegas de los talleres de Orizaba, dentro del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Histórico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Esta importante colección del siglo XIX, formó parte de los proyectos arquitectónicos y de ingeniería realizados por la incipiente Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano para la construcción de inmuebles e infraestructura.

Este hallazgo, único y valioso en su género, enriqueció el bagaje cultural ferroviario, útil e indispensable para el quehacer histórico.



Descripción

El plano, con soporte de papel grueso tipo cartulina, muestra bellamente el diseño arquitectónico de las bodegas y talleres propuestos para la ciudad de Orizaba, destinados para el servicio del tráfico de trenes de carga y de máquinas del Ferrocarril Mexicano, aquel que uniría a la ciudad de México con el puerto de Veracruz.

En él pueden verse los bosquejos y dibujos con medidas a escala de las diferentes áreas y secciones del espacio físico para la conformación de la estación, talleres y bodegas. Se puede observar también el diseño de grandes edificaciones con techumbres a dos aguas, enormes ventanales a lo largo de todo el complejo, altas chimeneas, y el detalle en la nave principal de un rosetón con un reloj al centro. Está ricamente dibujado en acuarela con una variada gama de colores al pastel.

En ambos lados tiene sellos en tinta azul que quizá designaban el lugar en el que estuvieron almacenados, antes de ser abandonados: *Rollo No. 6 Rak B*

Tiene escrito en tinta negra las siguientes inscripciones: “*Section through Erecting Shop*”, “*Section through Smiths Shop*”, “*Window opening for all Buildings except the station House. 132 W. I. Frames (glazed) required.*”

También se encuentra la siguiente anotación a lápiz, realizada posteriormente a la elaboración del plano: “*Orizaba 30 nov. 1871. This tracing A.I. along with A2 and A3 show it new Roofing sequence for Orizaba station. Also the size of the window frames. A list of the machines...for its station...*”

Consultando en libros referentes a la línea del Ferrocarril Mexicano encontré el siguiente párrafo sobre la estación de Orizaba ya construida:

La Estación de Orizaba, que fue abierta al tráfico de trenes de carga y de máquinas el 5 de Septiembre de 1872, es de madera con armadura también de madera, y la forman dos cuerpos de habitación de ladrillo, unidos por un colgadizo de fierro galvanizado sobre columnas de madera. Al frente de la estación se encuentran los depósitos de útiles, los talleres de reposición, la fragua, y cuantas máquinas se necesitan en este depósito central, movidas por una caldera de vapor.

La armadura del edificio tiene tres naves, de las cuales la del centro mide una latitud de 15 metros. Anexo está también el depósito de coches y máquinas en uso. Junto á la estación se encuentran el depósito de carga, una pieza para el correo y un restaurant para los pasajeros.¹

Estado de Conservación

El documento histórico se encontraba en un buen estado de conservación, a pesar del lugar donde se localizó, en una bodega con inadecuadas y malas condiciones de almacenaje, humedad, temperatura y, sobre todo por el abandono humano.

El plano presentaba mugre y polvo en general; escasas deyecciones de insectos en ambos lados; en la parte central del plano tenía un doblez muy marcado en dirección vertical que provocó una gran rotura, y lo dividió en dos partes.

En la periferia, contornos y esquinas aparecían pequeñas roturas y faltantes del soporte, y al reverso po-

¹ Gustavo Baz y Eduardo L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*. México, edición primigenia 1874 [1977] sp.

dían verse, marcadas con suciedad, huellas dactilares en los cantos del plano.

En la zona central del plano, donde se juntaba el dibujo y la gran rotura, el color de las acuarelas se notaba ligeramente empalmeado.

De esta manera, por las condiciones que presentaba el documento, se determinó aplicar la mínima intervención, que se limitó a lo estrictamente necesario, puesto que un tratamiento demasiado profundo y agresivo podía dañar la integridad del documento.

Proceso de restauración del plano

Es imprescindible realizar un estudio previo y detallado de la pieza a intervenir. El conocimiento de sus características históricas y materiales es fundamental para llevar a cabo una restauración con bases científicas, técnicas y metodológicas en vías de proponer una intervención adecuada; y así evitar caer en falsos históricos.

La protección y el cuidado que se proporciona a las colecciones son actividades que se realizan de manera consciente, y siempre respetando el carácter histórico, artístico y estético de cada uno de los bienes. Es por eso, que cada huella, cada signo, cada vestigio que el objeto o documento vaya aportando conforme se restaure nos revelará detalles y situaciones únicas para el conocimiento de la historia del documento, y por ende de la historia misma.

En cuanto al proceso de restauración del documento, se hizo lo siguiente: en primer lugar se realizó un levantamiento fotográfico del plano y se elaboró una ficha técnica de los datos de identificación y del estado de conservación, que siempre servirán de apoyo e información para el restaurador.

Después se efectuó una limpieza mecánica con polvo de goma de migajón por ambos lados del plano, utilizando una brocha de pelos suaves. Con goma compacta se limpiaron localmente las zonas donde la

mugre había penetrado por los dobleces marcados. Con bisturí se eliminaron las deyecciones. Se le realizó una prueba de acidez (pH) al soporte y después se realizaron las uniones de roturas con papel libre de ácido y adhesivo reversible. Se colocó una banda de papel japonés de dos centímetros de ancho en el centro del plano, con el fin de reforzarlo y unirlo nuevamente. También se colocaron pequeños injertos de papel semejante al original en las zonas donde había pérdida de soporte.

En los dibujos donde hubo roturas y desgastes a causa de los dobleces se reintegró color con acuarela.

Para el proceso de alisamiento del plano, éste se colocó entre láminas de papel secante humedecidos ligeramente y se le colocó bajo peso. Las láminas de papel se combinaban y cambiaban periódicamente para lograr la eliminación de los dobleces, pliegues y arrugas.

Finalmente se elaboró una guarda de protección con materiales de calidad de archivo para ingresarlo a la Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria.

El laboratorio de Conservación y Restauración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos cuenta con un personal especializado y eficiente, consciente de la necesidad de salvaguardar el patrimonio cultural ferroviario. Para ello constantemente se recibe una capacitación especializada e interdisciplinaria de los conocimientos técnicos, científicos e históricos, a fin de que las intervenciones que se realizan sean siempre serias y adecuadas en beneficio y permanencia de nuestro patrimonio.

Los trabajos que se desarrollan en este laboratorio, son vitales para poder difundir e interpretar los conocimientos y significados que aporta cada una de las piezas históricas, las cuales mantienen viva parte de nuestra historia e identidad cultural.



FICHA TÉCNICA

TÍTULO:
"Imperial Mexican Railway.
Workshop at Orizaba"

FECHA:
C.a. 1865 – 1866
Sin autor

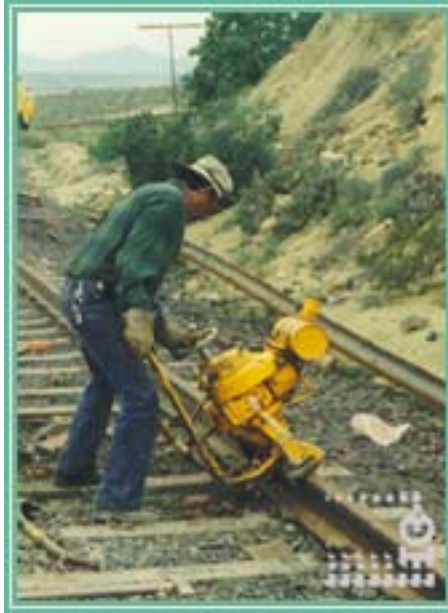
MEDIDAS: 60 x 128 cm

ESCALA: 1 inch = 8 feet

SECCIÓN: Talleres

El peón de vía

Fernando P. Torroella



Ni los rayos del sol, ni el cierzo helado
ni del tiempo lluvioso la inclemencia,
ni de febrero el aire huracanado,
doblegan su jobítica paciencia.

Con su trabajo rudo resignado,
colabora, en su medio, con la ciencia,
pues el camino siempre nivelado
conserva con su práctica eficiencia.

Ajusta el cambio, aprieta la planchuela.
calza el durmiente, el terraplén nivela,
cuanto defecto encuentra, lo remedia.

Y en guardián de mil vidas convertido,
bien puede ser, por el menor descuido,
El inconsciente autor de una tragedia.

Tomado de la revista *Ferronales*. Septiembre 1944.

Archivo Histórico

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJOS	PERIODO	NÚMERO DE CLASIFICACIÓN ORIGINAL	
				CAJA	
263	Correspondencia general	Aumento y disminución de miembros de la Junta directiva	1928-1928	7120	25
264	Nombramientos de presidente y vicepresidente de la Junta Directiva de FNM	1. Eduardo Suárez, 1935; 2-3. Francisco J. Múgica, 1935; 4. Eduardo Suárez, 1935; 5. Reelección de Alberto J. Pani y Miguel M. Acosta, 1933; 6-7. Marte R. Gómez, 1933-1934; 8. Renuncia de Miguel M. Acosta, 1934; 9. Renuncia de Alberto J. Pani, 1933; 10. Elección de Alberto J. Pani y Miguel M. Acosta, 1932; 11. Nombramiento de Luis Montes de Oca, 1930; 12: Renuncia de Juan Andrew Almazán, 1931; 13. Nombramientos de Marte R. Gómez y Miguel M. Acosta, 1934; 14. Juan Andrew Almazán, 1930; 15. Javier Sánchez Mejorada, 1929; 16. Luis Montes de Oca y Juan Andrew Almazán, 1931; 17. Autorización para gastos de la Junta Directiva, 1928; 18. Narciso Bassols y Rodolfo Elías Calles, 1935; 19-21. Eduardo Suárez y Francisco J. Múgica, 1936,1937,1939.	1928-1939	7130	25
265	Elecciones de presidente y vicepresidente de la Junta Directiva	Elecciones de presidente y vicepresidente de la Junta Directiva.	1927-1947	7131	25
266	Nombramientos, renuncias, licencias y fallecimientos de los miembros de la Junta Directiva	1. Nombramiento, renuncias, licencias de directores de FNM y miembros de la Junta Directiva, fallecimientos, y correspondencia, 1908-1938. (82 expedientes).	1908-1938	7140	25
267	Nombramientos de miembros de la Junta Directiva	1. Correspondencia relativa,1908-1916; 2. 1917-1926; 3. 1927-1929.	1908-1929	7141	26
268	Licencias a miembros de la Junta Directiva	Correspondencia relativa a licencias de miembros de la Junta Directiva,1911-1928	1911-1928	7142	26
269	Renuncias de miembros de la Junta Directiva	Correspondencia relativa a renuncias de miembros de la Junta Directiva	1910-1947	7143	26
270	Fallecimientos de miembros de la Junta Directiva	Correspondencia relativa a fallecimientos de miembros de la Junta Directiva.	1909-1928	7144	26
271	Asuntos personales del Presidente, Secretario y Subsecretario de la Junta Directiva	1. Extravío de cartera de Lorenzo Pérez Castro, 1935; 2. Servicios de A. M. Eustis en la Agencia de materiales de la JL de NY, 1938-1939; 3. Escape en estación Laurel (Ferrocarril Veracruz al Istmo), 1914-1929.	1914-1939	7150	26
272	Correspondencia general JD	Interpretación de los estatutos de la compañía	1927-1929	7190	26

Biblioteca Especializada

- 461.- Víctor F. Lescale, *Vías férreas en explotación en 30 de junio de 1928*. México, Departamento de Estadística Nacional, Dirección de exposición, 1929, 152 pp. + 4 láms. despl. + 1 plano despl. - Encuadernación rústica.
- 462.- *Manual práctico militar de ferrocarriles*. [México], s.p.i., [1885], 262 pp. + 4 láms. despls.- Encuadernación española.
- 463.- *National railway of Mexico: Synopsis of report to the International Committee of bakers on Mexico by Coverdale & Colpitts Consulting Engineers New York, september 17, 1929.*, 16 pp. + 1 plano despl.- Encuadernación rústica.
- 464.- *(36 Th: Jun 1929) Annual Convention of the American Association of Railroad Superintendents*. 1929, 66 hs.s. n. ilustrs.- Encuadernación rústica.
- 465.- Genaro S. Rubio, *Proyecto: reconstrucción general de los Ferrocarriles Nacionales de México al ciudadano presidente de la República mexicana ingeniero Pascual Ortíz Rubio*. México, s.p.i., 1930, 62 pp. (Trabajo mecanográfico).- Encuadernación en tela.
- 466.- *Twenty-second annual report of the national railways of Mexico for the fiscal year ended december 31, 1930*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1930, 64 pp.- Encuadernación rústica.
- 467.- Organización del Comité de Seguridad de los Ferrocarriles Nacionales de México, *Reglamento de seguridad*. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1931, 152 pp.- Encuadernación rústica.
- 468.- *Folleto rojo de la Alianza de obreros y empleados de la Compañía de Tranvías de México, S.A.*. México, s.p.i., [1931], 36 pp.- Encuadernación rústica.
- 469.- Ferrocarriles Nacionales de México, *Un estudio del costo de la vida en México. - Estudio Número 2 serie A*. México, Editorial "Cultura", 1931, 108 pp.- Encuadernación rústica.
- 470.- Jesús Silva Herzog, *Los salarios y la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México.- Estudio No. 1 anexo al informe del comité reorganizador*. México, Editorial "Cultura", 1931, 274 pp.- Encuadernación holandesa.
- 471.- Ferrocarriles Nacionales de México, *Las tarifas de carga de los Ferrocarriles Nacionales de México y el público.- Estudio No. 1, serie B*. México, Talleres "Carlos Rivadeneira", [1932], 24 pp.- Encuadernación rústica.
- 472.- *Folleto azul de la Alianza de obreros y empleados de la Compañía de Tranvías de México, S.A.* México, s.p.i., [1932], 50 pp.- Encuadernación rústica.
- 473.- Ricardo G. Romero, *Hagamos patria, estudio que el señor Ricardo G. Romero, presenta al Cuarto Congreso Ferrocarrilero*. Guadalajara, México, s.p.i., 193, 16 pp.- Encuadernación rústica.
- 474.- Antonio Garza Sansores, *Cláusulas de exclusión: alegatos presentados ante la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación.- Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos*. México, s.p.i., 1932, 60 pp.- Encuadernación rústica.
- 475.- *México económico 1928-1930: anuario estadístico de la oficina de estudios económicos de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Editorial "Cultura", 1932, i-xvi pp. + 190 pp.- Encuadernación cartóné
- 476.- *Vigésimo cuarto informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México correspondiente al año social que terminó el 31 de diciembre de 1932*. México, s.p.i., 1932, 61 pp.
- 477.- Ferrocarriles Nacionales de México, *Cuestionario de examen progresivo de maquinaria y frenos de aire para ascenso de fogonero a maquinista de camino.- Segundo año*. México, La Impresora, 1933, 40 pp.- Encuadernación rústica.
- 478.- *Memorandum al señor Presidente Ejecutivo, sobre el empleo de durmiente impregnado en el sistema de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México, s.p.i., 1933, 34 pp. + 13 hs.s.n.- Encuadernación rústica.
- 479.- *Transporte de una División por ferrocarril de la ciudad de Puebla a la de Tapachula.- caso concreto*. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1934, 34 pp. + 4 estados despls.- Encuadernación rústica.
- 480.- Alfredo B. Cuellar, *La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México, con relación al trabajo*. México, s.p.i., 1935, 592 pp.- Encuadernación rústica.

Fototeca			
03-001216	Escuela de capacitación para trabajadores.	Color	4 x 6"
03-001217	Escuela de capacitación para trabajadores.	Color	4 x 6"
03-001218	Patios de una estación.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001219	Góndola y locomotora de vapor núm. 2124.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001220	Vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001221	Vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001222	Vía (grapa floja).	Blanco y negro	5 x 7"
03-001223	Vía (grapa floja).	Blanco y negro	5 x 7"
03-001224	Locomotora diesel núm. 7500.	Blanco y negro	3 x 3"
03-001225	Locomotora diesel núm. 7500.	Blanco y negro	3 x 3"
03-001226	Locomotora diesel núm. 7500.	Blanco y negro	3 x 3"
03-001227	Auto adaptado con ruedas de armón.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001228	Vía electrificada.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001229	Bolsa de lona (Alemania).	Blanco y negro	3 x 4"
03-001230	Etiquetas (Alemania).	Blanco y negro	3 x 4"
03-001231	Durmientes para vía elástica.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001232	Durmientes para vía elástica.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001233	Vía elástica y vía con durmientes de madera.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001234	Vía elástica prefabricada.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001235	Vía elástica.	Blanco y negro	3 x 5"

Fondo Puebla			Inventario Planoteca			
NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CMS)
121	Interoceanic Railway. Passenger station Puebla.	sin fecha	cianotipo	1/8 inch=1ft.	malo	70 X 38
122	Ferrocarril Interoceánico. Puebla. Plan of pipeline.	1895	cianotipo	indicadas	pésimo	72 X 39
123	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Departamento de Vía y Estructuras. Plano de localización y perfiles de la "Y" y espuelas afectadas por el proyecto del cambio de pendiente en el patio de la terminal de Puebla.	agosto 14, 1937	tela calca	indicadas	bueno	75 X 60
124	Ferrocarril Interoceánico. Tramo de vía que se proyecta levantar provisionalmente y conexiones propuestas cerca de la terminal de Puebla.	1/30, 1928	tela calca	1:5,000	bueno	72 X 24
125	Ferrocarriles Nacionales de México. Plano del edificio de la estación de Ayotla. División de Puebla. Distrito de Morelos.	enero, 1913	cianotipo	1 a 200	bueno	35 X 27
126	Ferrocarriles Nacionales de México. Departamento de Vía y Edificios. División Puebla-Oaxaca. Proyecto de vías dentro de los brazos de la "Y" en la terminal de Puebla.	8-1, 1938	papel mantequilla	1:2,000	malo	37 X 35
127	Ferrocarriles Nacionales de México y anexos. División Puebla. Plano de la estación de Jojutla.	2/16, 1920	cianotipo	1:1,000	bueno	50 X 30
128	Casa para empleados en Tomellín. Ferrocarril Mexicano del Sur.	marzo 17, 1905	cianotipo	1 a 100	malo	64 X 63
129	Ferrocarril Mexicano del Sur. Casa para empleados en Tomellín.	abril 29, 1905	cianotipo	1/100	malo	88 X 62
130	Estación de Tomellín.	marzo 17, 1905	cianotipo	1 a 100	malo	90 X 48
131	Ferrocarril Mexicano del Sur. Estación propuesta de Ignacio Mejía. K 200.	diciembre 2, 1907	cianotipo	1 a 50	malo	81 X 66

132	Ferrocarril Oriental Mexicano. Mazarrasa. Plano y perfil del escape propuesto a las bodegas del señor Felipe Mazarrasa.	19/VII, 06	cianotipo	Varias	malo	154 X 68
133	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. Distrito de Morelos. Estación de Cuautla.	marzo 16, 1911	tela calca	1 a 500	bueno	80 X 36
134	Ferrocarriles Nacionales de México y anexos. División Oaxaca. Antiguo ramal a Tlalixtac de Cabrera.	septiembre 30, 1924	tela calca	1:1,000	malo	36 X 47
135	Ferrocarriles Nacionales de México. Croquis de localización del taller miscelánea en patio del Mexicano del Sur y bodega del Mexicano en nueva terminal.	sin fecha	copia heliográfica	sin escala	bueno	28 X 21
136	Ferrocarriles Nacionales de México. Croquis de localización del taller miscelánea en patio del Mexicano del Sur y bodega del Mexicano en nueva terminal.	sin fecha	copia heliográfica	sin escala	bueno	29 X 22
137	Ferrocarriles Nacionales de México. Croquis de localización del taller miscelánea en patio del Mexicano del Sur y bodega del Mexicano en nueva terminal.	sin fecha	copia heliográfica	sin escala	bueno	29 X 22
138	Ferrocarriles Nacionales de México. Croquis de localización del taller miscelánea en patio del Mexicano del Sur y bodega del Mexicano en nueva terminal.	sin fecha	copia heliográfica	sin escala	bueno	29 X 22.5
139	Ferrocarriles Nacionales de México. Plano que muestra el oleoducto para la planta de vapor dentro del patio del Ferrocarril Mexicano del Sur.	noviembre, 1946	copia heliográfica	indicadas	bueno	67 X 52
140	Ferrocarriles Constitucionalistas de México. Tipo de letrero para desviador.	sin fecha	cianotipo	indicadas	pésimo	32 X 21

E

quipo de buzo

Maria de la Paz González López



Uno de los factores que favoreció el desarrollo económico que provocó la construcción de la red ferroviaria en México fue, sin duda alguna la autonomía que distinguió a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, tanto en el abastecimiento de sus propias materias primas, como en la producción de sus insumos básicos. Los ferrocarriles mexicanos lograron en algún tiempo no sólo comunicar al país entero, en una época en la que las distancias determinaban el desarrollo o estancamiento de algunas regiones del país, sino también la creación de una nueva fuerza y distribución del trabajo, como lo fue la manufactura de determinados bienes, o la capacidad para armar todo aquello que conformaba a la empresa misma, es decir, hubo tiempos en que para los ferrocarriles mexicanos no bastaba con “tener”, sino también con “hacer”.

Un ejemplo claro de esto es la colocación de las estructuras metálicas que conformaban el “casco” de los túneles, así como también la cimentación y asentamiento de las bases metálicas que sostenían a los majestuosos puentes ferroviarios de la red que aún hoy día pueden ser apreciados.

La imagen mental que tenemos de un puente es majestuosa y de trazos lineales; pensamos en su fun-

ción y desarrollamos un marco teórico de la fuerza que debe mantener para sostener algo tan grande como lo es una máquina ferrocarrilera, pero, ¿alguna vez hemos siquiera imaginado cómo se colocaban sus estructuras básicas? O, mejor aún ¿quién o quiénes los colocaban?; la respuesta podría ser corta y a la vez extraña: *un buzo*, Respuesta que por cierto genera otra interrogante ¿un buzo en ferrocarriles? Entendamos pues el importante y pesado trabajo que ejecutaban estos singulares trabajadores en los ferrocarriles mexicanos sobre todo justo a la mitad de los tiempos en que se había construido parte de la red ferroviaria que cubrió el territorio del país.

La producción siderúrgica mexicana surgió gracias a los efectos de la inserción del país en la economía internacional.

“Desde 1903 Fundidora de Monterrey inició la fabricación de rieles, estructuras metálicas de diferente índole, incluyendo las de los puentes, que por cierto se ordenaban bajo diseño, y accesorios para abastecer tanto a los ferrocarriles como a las obras públicas y productores, siendo fundamental el estímulo ofrecido por las vías férreas: entre 1909 y 1912 cerca del 50 % al 60 % de su producción fue de rieles y accesorios. Gracias a esa dinámica dicha siderúrgica para fines del porfiriato operaba en forma eficiente de acuerdo con niveles internacionales¹ y tenía capacidad como para cubrir buena parte del mercado mexicano e incluso exportar. Por ello los ferrocarriles Nacionales de México, entre 1910 y 1913 compraron del 49 % al 74 % de sus rieles y estructuras a Fundidora de Monterrey”.

Es en este lapso cuando comienzan a ejecutarse los trabajos de colocación de cimientos y estructuras para los puentes ferroviarios, pero es hasta finales de la década de 1970 que continuaban efectuándose trabajos de inspección y mantenimiento a dichas estructuras. Es de imaginarse entonces, que la empresa ferrocarrilera se dio a la tarea de abastecerse del equipo necesario para que éstos trabajadores cumplieran su cometido, y contactaron entonces a la empresa United States Navy Diving Helmet de Estados Unidos, con el fin de efectuar los trabajos de inspección y mantenimiento de dicha infraestructura al día.

No sabemos con precisión quiénes y cuántos fueron los buzos que trabajaron para Ferrocarriles Nacionales de México, pero en el Departamento de Bienes Muebles del Centro Nacional para la Preservación del

Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, denominado almacén, quedó la prueba del paso de tan peculiar oficio, pues contamos con un equipo de buzo casi completo, dentro las colecciones, el cual detallo a continuación:

- 02 pares de zapatos de lona con base y punta de bronce y correas de piel con agujetas de lona
- 01 par de zapatos “de casco” de plomo con cintos de lona
- 02 escafandras de plomo con pecheras incrustadas y accesorios de bronce, éstas aún conservan el vidrio original en la mirilla
- 01 escafandra de cobre
- 01 pechera de cobre
- 02 almohadillas para protección del pecho forradas en lona
- 01 cinto o cinturón de piel con 10 pesillas de 250 gramos cada una en el ruedo
- 01 cuerda de lona y algodón de 10 metros de largo aproximadamente
- 01 lámpara de mano fabricada en bronce con cadena en el mismo material, sin foco interno, pero conserva también el vidrio original de la pantalla en la parte frontal
- 01 visor en cobre
- 01 caja de tornillos de usos múltiples
- 01 juego de 6 llaves mecánicas
- 01 medidor de kilogramos y centímetros con carátula de vidrio y fabricado en bronce
- 01 caja metálica con forro de madera para accesorios.

Los bienes ingresaron al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, MNFM; ahora Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, CNPPCF, gracias al Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Histórico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México, Pronare. Quedaron registrados con el número MNFM 2 CG 00015 B 21. Dicho equipo fue localizado en el campo de concentración de chatarra, en la localidad de Lechería, municipio de Tultitlán, en el estado de México; y es, sin duda alguna uno de los acervos más representativos de la riqueza que conforma la colección de la cultura ferrocarrilera.

¹ Kuntz Sandra, Ferrocarriles y vida económica, 1996, pp. 225.

Directorio

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (222) 774 01 03
(55) 41 55 05 40
tmarquez@conaculta.gob.mx

Ana Stella Cuéllar Valcárcel

Subdirectora de Investigación y Proyectos Culturales

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Orgamapoteca y Planoteca

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (222) 246 10 74
cedif1@yahoo.com.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

Tel.: (222) 774 01 04
rlicea@conaculta.gob.mx

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (222) 774 01 05
brencoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Tel.: (222) 774 01 14
m_gonzalez@conaculta.gob.mx

Oficinas en Puebla

11 Norte 1005, Centro Histórico, C.P. 72000
Puebla, Puebla.
Fax: (222) 774 01 01

Oficinas en México

Tel.: (55) 41 55 05 40
Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16, col. Cuauhtémoc.
C.P. 06500, Distrito Federal, México