

Centro Nacional para
la Preservación del
Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Mirada Ferroviaria



- **Estaciones**
“Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”
- **Cruce de caminos**
Comentarios al libro **El patrimonio industrial jalisciense del siglo XIX: entre fábricas de textiles, de papel y de hierro, de Federico de la Torre**
- **Tierra ferroviaria**
Registros fotográficos de compañías ferroviarias en México

- **PORTADA**

ÍNDICE

- **PRESENTACIÓN**

- **ESTACIONES**

“Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”
Andrea Spears

- **CRUCE DE CAMINOS**

Comentarios al libro *El patrimonio industrial jalisciense del siglo XIX: entre fábricas de textiles, de papel y de fierro*, de Federico de la Torre
por *Alberto Soberanis*

- **TIERRA FERROVIARIA**

Registros fotográficos de compañías ferroviarias en México
Covadonga Vélez Rocha

Base de datos del equipo rodante

Lizabeth Celaya

El reloj checador serie 3004606

María de la Paz González

- **SILBATOS Y PALABRAS**

Una mirada a los puentes ferroviarios del Ferrocarril Mexicano
Ensayo fotográfico

Concierto en la estación ferroviaria

Osip Mandelshtam

Paroxismo

Manuel Maples Arce

Perdí el tren

Joao Cabral de Melo Neto

(Trad. de Julia Calzadilla Núñez)

- **REGISTROS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico

Biblioteca especializada

Fototeca

Planoteca

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Curaduría de Colecciones

Foto de portada:

Crucero formado con escantillón de vía ancha (1.435 m) del Ferrocarril Mexicano y con escantillón de vía angosta (.914 m) del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, Fondo Orizaba, 1889. Planoteca, 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

El trabajo de investigación consiste en buscar, analizar e interpretar todas las fuentes primarias que están disponibles para su consulta, y aún aquellas que no lo están, para convertirlas e incorporarlas a un discurso cuyas explicaciones permitan ampliar nuestro conocimiento sobre el pasado y entender el presente.

Parafraseando a Fernando Aguayo, de lo que se trata cuando se emprenden labores de investigación es de volver la vista a los archivos; utilizarlos, desmenuzarlos, para después devolver a los acervos de origen lo que se ha procesado, sea un artículo, un libro o una tesis, que permita enriquecerlos, y que a su vez sirva para difundir en diversos foros lo que en ellos se resguarda.

Para la elaboración de este número contamos con el apoyo y colaboración de investigadores y usuarios que de manera directa o indirecta han hecho uso de los archivos que se resguardan en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF. Así, en la sección “Estaciones”, el lector podrá conocer el avance de investigación de la doctora Andrea Spears que lleva por título “Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”. En él se detalla el papel que jugó la mujer en la industria ferroviaria; los factores que incidieron en el conflicto sobre la mano de obra femenina y la oposición de los trabajadores a la nueva política de contratación que conllevó a la derrota de los trabajadores en 1948. También incluye comentarios relacionados con el valor que tienen las fuentes primarias para la investigación.

En la sección “Cruce de caminos” el maestro Alberto Soberanis nos comparte su lectura del libro *El patrimonio industrial jalisciense del siglo XIX: entre fábricas de textiles, de papel y de fierro*, de Federico de la Torre. Señala Soberanis que el libro reseñado es la síntesis de varios años de trabajo de su autor, y resultado de su experiencia en el manejo de fuentes documentales: vestigios materiales, planos, fotografías, pinturas, dibujos. Soberanis comenta que se trata de un trabajo que da cuenta de las posibilidades de investigación de un pasado en el que han quedado sepultados, y en el mejor de los casos olvidados entre las planicies, barrancas, montañas, llanuras, baldíos, documentos, fotografías, planos, descripciones de procesos productivos, balances financieros, entre otras fuentes, todos los intersticios en los que echó raíces la industrialización.

Variados son los temas de la sección “Tierra Ferroviaria”. Por ejemplo, Covadonga Vélez se referirá a “Los Registros fotográficos de compañías ferroviarias en México”. La autora hará un esbozo de cuatro registros que se resguardan en el CEDIF, uno de los cuales hace referencia a la construcción del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, otro a las instalaciones del ferrocarril y a las obras que construyó la empresa Desagüe del Valle de México; otro más a las reparaciones o modificaciones de algunas obras de infraestructura del Ferrocarril Mexicano, y el último da cuenta del inventario de Ferrocarriles Nacionales de México. Los tres primeros son documentos

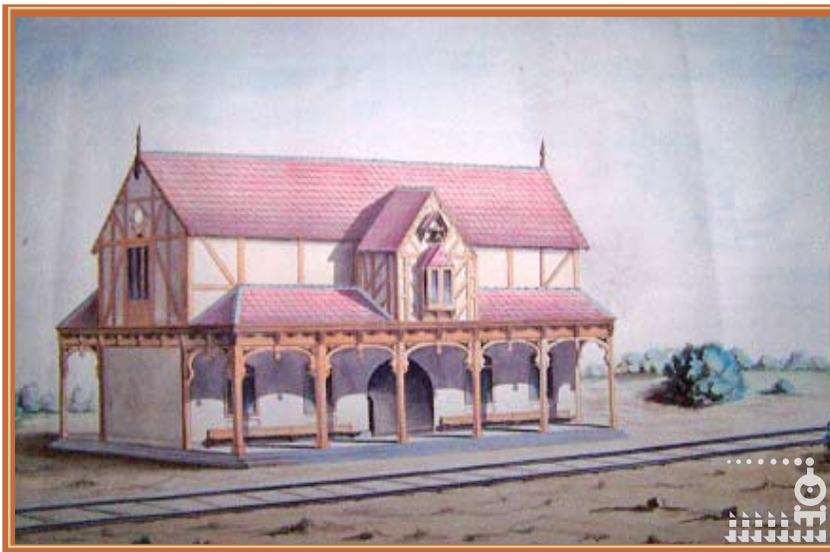
gráficos que forman parte de otros reportes solicitados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a las empresas ferroviarias, uno se elaboró a finales del siglo XIX y los otros dos a principios del XX. El último se realizó de 1926 a 1930 en el marco de la reestructuración de la deuda ferrocarrilera.

Por su parte Lizbeth Celaya nos informa de los avances que se tienen en la base de datos del equipo rodante con valor histórico del CNPPCF. Como bien ella señala, esta base de datos consiste en un listado que servirá a los estudiosos del tema ferroviario, tanto externos, como del interior del CNPPCF/MNFM, para conocer las condiciones en las que se encuentra este equipo rodante. Este listado contiene un cuadro general con información varia, que incluye los siguientes datos: fichas de diagnósticos en las que se describen los estados de conservación, las propuestas generales de intervención, las bitácoras de investigaciones, las muestras estratigráficas, los datos históricos y los diagramas e información mecánica.

Por último, María de la Paz González nos comparte información sobre el reloj chegador que adquirió Ferrocarriles Nacionales de México a la empresa La Hora de México. Se trata de un reloj patentado en 1917 cuyo número de serie es: 3004606.

En “Silbatos y palabras” se comprueba una vez más que la tecnología no está peleada con el arte, sino más bien es un elemento de inspiración para creadores y artistas. En esta sección el lector podrá disfrutar de los poemas del ruso Osip Mandelshtam, del brasileño Joao Cabral de Melo Neto, y de nuestro entrañable veracruzano Manuel Maples Arce.

Además, en esta sección, el lector podrá deleitarse en un recorrido visual, de aproximadamente de cien kilómetros, con las majestuosas obras de ingeniería que se levantaron en la ruta del Ferrocarril Mexicano. Se trata de una selección de quince imágenes de puentes que la empresa construyó de 1870 a 1872. Cabe aclarar que los



datos que acompañan a cada puente se tomaron del plano correspondiente, pero, debemos señalar que decidimos ubicarlos en un recorrido ascendente de México a Veracruz.

Finalmente, en la sección “Del inventario” ponemos a disposición de los investigadores algunos listados de materiales provenientes de las colecciones que se resguardan en el CEDIF, en sus cuatro áreas: Archivo histórico, Biblioteca especializada, Fototeca y Planoteca.

Estación Guadalupe [1867], Fondo Orizaba, Planoteca del CNPPCF/MNFM.

Isabel Bonilla

Coordinación del contenido de este número.

Stella Cuéllar

Coordinación editorial y cuidado de la edición.

“Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad: en defensa de los derechos laborales de las ferrocarrileras”

Andrea Spears Kirkland

Universidad Autónoma de Baja California

Introducción

Después de un debate que duró más de diez años, la clase obrera celebró el año nuevo de 1943 con una nueva iniciativa laboral, la Ley del Seguro Social “en la que se reafirmó que el seguro social es un servicio público nacional con carácter obligatorio”¹ en el país, según lo señaló el primer director del Instituto Mexicano del Seguro Social, Ignacio García Téllez:

No puede descansar su estabilidad en desnutridos, anal-fabetos, familias que viven en la promiscuidad, madres de campesinos agotadas; no hay efectiva justicia social sin paz en los estómagos, en los cerebros y en la vida de los marginados... Mientras haya hambre en el pueblo y mientras hay sectores marginados no podrá haber salud ni avance... la verdadera seguridad social está en que nos sentimos, todos, parte de una unidad y que los que más tiene aporten sus recursos para los que menos o nada tienen.²

Por ende, se pretendía prevenir de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo, otorgar pensiones y compensaciones para la vejez, invalidez y desocupación involuntaria, y proporcionar cobertura médica para enfermedades no profesionales e incapacidad por maternidad de 42 días antes y después del parto. Con las aportaciones del Estado, de los trabajadores asegurados y los patrones, se esperaba incorporar paulatinamente a todos los obreros del sector formal al sistema administrado por el Instituto de Seguro Social que procedió a abrir hospitales en la ciudad de México, Puebla, Guadalajara y Monterrey, aunque no sin la oposición de algunas agrupaciones

1 Francisco Javier Aguilar García, “Seguridad social en México”, p.

2. Disponible en: <http://ierd.prd.org.mx/coy123-124/jag2.htm>

2 Citado en *idem.*

laborales, así como patrones en el sector privado que evadieron o negaron el pago de las cuotas correspondientes.³ Pero no fueron los únicos.

Aunque faltan más estudios sobre la implementación de la ley, parece ser que administradores de las empresas paraestatales también utilizaron diversas tácticas para evadir la nueva iniciativa. Tal fue el caso del gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México (en adelante, Ferronales), que inició una campaña contra la fuerza laboral femenina con el argumento de que “las mujeres constituyeron una carga económica por sus enfermedades no profesionales y sus jubilaciones”.⁴

Para la década de 1940, la compañía paraestatal todavía constituyó el “eje central de la economía nacional”.⁵ La empresa operaba 80 % de las vías y transportaba entre 80 y 90 % de la carga en el sistema ferroviario. Durante el periodo bélico, el tráfico de carga y pasajeros aumentó 29 y 32 %, mientras que la fuerza laboral tuvo un aumento de 47,000 a 56,000 ferrocarrileros, en su mayoría hombres.⁶ De hecho, se puede caracterizar la industria ferroviaria, como la minera y petrolera, como un espacio laboral dominado por los varones, quienes monopolizaron las fuentes de trabajo en los departamentos de vía, fuerza motriz y maquinaria, transportes, y de oficinistas. Pero un número aún no determinado de mujeres también laboraron en Ferronales y, como los varones, la mayoría pertenecía al Sindicato de los Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (en adelante, STFRM).

3 Sobre la Ley del Seguro Social y la implementación de la misma, véase Luis Medina, *Historia de la Revolución Mexicana, 1940-1952: Del cardenismo al avilacamachismo*, tomo 18, México: El Colegio de México, pp. 321-324; Michelle Dion, “The Political Origins of Social Security in Mexico during the Cárdenas and Avila Camacho Administrations”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 21:1 (Winter 2005): 59-95; Susan M. Gauss, “Masculine Bonds and Modern Motherhood: The Rationalization of Gender in the Textile Industry in Puebla, 1940-1952”, en *International Labor and Working Class History*, 63 (Spring 2003): 74-76. S.A., Esbozo histórico del Instituto Mexicano del Seguro Social. Disponible en: http://www.finteramericana.org/historia/hist_mexico.htm

4 Circular de 24 de junio de 1943, publicado en *Unificación Ferroviaria*, 15 de octubre de 1944, p. 3.

5 M. Ávila Camacho a J. Ibarra, 28 de enero de 1943, Archivo General de la Nación, Fondo: Manuel Avila Camacho (en adelante, AGN, MAC), exp. 513/2-2.

6 Ferrocarriles Nacionales de México, *Series estadísticas, 1930-1987*, México, 1988, pp. 21, 45; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Estadísticas de ferrocarriles, tranvías y puentes internacionales, 1948*, México, 1950, pp. 163, 193; Secretaría de Economía, *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1946-1950*, México, 1953, p. 426.

No obstante, a poco tiempo que se decretó la nueva ley laboral, el gerente general Margarito Ramírez actuó contra las ferrocarrileras –no los ferrocarrileros. Como una primera iniciativa, se anunció en junio de 1943 que la compañía ya no contrataría mano de obra femenina, con la excepción de enfermeras y las hijas de ferrocarrileros fallecidos.⁷ En seguida, el personal médico recibió las órdenes de no practicar exámenes a mujeres que solicitaran empleo en la empresa o la recategorización de sus puestos de eventual a definitivo, siendo el examen un requisito en ambos casos. Pero peor aún, el Departamento de Personal procedió “con un empeño y un rigorismo dignos de mejor causa” contra las ferrocarrileras que tenían antigüedad, despidiéndolas aunque el decreto de junio no aplicaba a las que ya laboraban en la paraestatal.⁸

Pero la administración no contó con la oposición de los obreros que denunciaron las nuevas políticas de contratación diseñadas a limitar el empleo de la mujer en la industria ferroviaria. Ni el contrato colectivo ni los estatutos del sindicato discriminaban a base del género, así que la empresa tampoco podía. Además, el gerente general no consultó con los líderes sindicales antes de anunciar la nueva política, lo que en sí solo representaba una violación del contrato colectivo. Pero había más en juego según ferrocarrileros como Jorge Villanueva, quien escribió:

Estamos regresando al tiempo de la Colonia. La Mujer Mexicana no va a tener otra perspectiva para subsistir si no tiene la suerte de crear un hogar honorable, que ser la esposa “abnegada”, “sufrida”, inerme a todas las bajezas de un marido indigno; ser la amante sumisa con remedio de hogar ambulante y con paga mensual, o bien, lanzarse dentro de la ley de la menor resistencia por el fácil camino de la prostitución... Si se limita el horizonte económico de la mujer, se le esclaviza, es pues preciso no caer en esta gran responsabilidad, nuestras mujeres mexicanas necesitan ayuda, y valen más, pero mucho más que ese grupo de fósiles que las combaten esgrimiendo el mezquino argumento de unos pesos.⁹

Si la empresa FNM lograra limitar o eliminar el empleo de mujeres, entonces, ¿qué se podría esperar

7 Circular de 24 de junio de 1943, publicado en *Unificación Ferroviaria*, 15 de octubre de 1944, p. 3.

8 *Idem*.

9 Citado en el Editorial en *Ibid*.

de “otras empresas de tipo mercantil en las que el lucro desenfrenado es el único móvil y propósito”?¹⁰

En este trabajo se analiza el papel que jugó la mujer en la industria ferroviaria, los factores que incidieron en el conflicto sobre la mano de obra femenina y la oposición de los trabajadores a la nueva política de contratación que conllevó la política a la derrota en 1948. Gracias a la iniciativa de los ferrocarrileros se abrieron más espacios laborales para la mujer mexicana en una de las industrias más importantes de la década de 1940.



Empleada del Express en San Lázaro, Elvira Caletti Ruiz. Fondo revista *Ferrocarrilerales*, 1940. Biblioteca Especializada del MNFM/CNPPCF

Las ferrocarrileras en los centros de trabajo

Las fuentes primarias, tales como cartas enviadas al presidente Ávila Camacho, contratos colectivos y acuerdos tomados en las convenciones ordinarias y extraordinarias del STFRM, así como reportes enviados por inspectores a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, revelan la historia fragmentada de un mundo de trabajo en donde las mujeres compartieron los espacios laborales con hombres. Aún así, se desempeñaron las mujeres en un número reducido de ocupaciones feminizadas que solían ser vistas como extensiones del trabajo doméstico tradicionales o más *idóneas* de acuerdo a las normas culturales dominantes en aquel entonces. Por ejemplo, las mujeres trabajaron como enfermeras, cocineras y conserjes en los hospitales y los restaurantes administrados por la paraestatal. A menudo se contrataron mujeres como meseras y cajistas en los restaurantes que operaban en los talleres y terminales.

No obstante, la práctica de emplear mujeres en los restaurantes de los talleres y terminales estaba prohibida por los propios reglamentos de la empresa, y miembros de la comunidad solían cuestionar la práctica, así como el *honor* y respetabilidad de las mujeres que laboraron en espacios laborales masculinizados. Por ejemplo, la empresa contrató a varias mujeres para servir las mesas y atender la caja en el restaurante del taller en Aguascalientes. La decisión

¹⁰ *Idem*.

provocó la oposición del editor del periódico conservador *La Antorcha*, quien señaló que “el sexo femenino es muy propenso a seducir con sus encantos y hacer que los operarios pierdan sus estribos y se retarden en sus ocupaciones”.¹¹ Así que el editor no nada más cuestionó el honor de las mujeres que trabajaban en el restaurante, sino que también las acusó de contribuir a la falta de productividad en los talleres.



Personal de la sección núm. 6 sentados de derecha a izquierda: Manuel de la Rosa, Secretario de la Organización y taquígrafas Angelina Flores, Antonia Martínez, Ester García y Francisco I. Álvarez, Srío. Local. De pie, en igual orden: Anastasio Acosta, tesorero; Alberto Guevara, presidente del C. local de vigilancia; Salomón López, Srío. De educación y Antonio Reyes, Taquígrafo. En Fondo revista *Ferrocarrilerales*, t. XI, núm. 8, agosto 1940, p. 38. Biblioteca especializada del MNFM/CNPPCF.

Sin embargo, las mujeres sí trabajaban al lado de los hombres, principalmente en las oficinas de la paraestatal y del sindicato, sin distraerlos o seducirlos. Por ejemplo, la mano de obra femenina constituyó 12 % de la fuerza laboral en las oficinas generales de FNM 1944; 35 mujeres trabajaron a lado de 265 hombres en las oficinas de la Gerencia General, de la Contaduría, de la Gerencia de Tráfico, de la Agencia de Compras y de la Tesorería. La mayoría, si no es que todas, eran taquígrafas y mecanógrafas. Además, casi todas eran solteras. De las 35 mujeres, treinta eran solteras, tres eran casadas y dos eran viudas,¹² lo cual refleja la tendencia más generalizada en otras industrias tales como la cervecera y alimenticia, donde solteras dominaron la fuerza laboral femenina. En términos genera-

¹¹ *La Antorcha*, 23 de enero del 1949. Véase también *La Antorcha*, 27 de febrero del 1949.

¹² Gómez Perales, inspector del trabajo, 22 de marzo del 1944, AGN, Fondo: Secretaría de Trabajo y Previsión Social (en adelante, AGN, STPS), exp.5/131/37, legajo 1, caja 971.

les, las mujeres tendían a renunciar al empleo al casarse, por cuestiones económicas o, como puede ser el caso, porque los esposos ya no les permitían trabajar, aunque desde 1931 la mujer casada ya no requería el permiso del esposo para firmar contratos de trabajo o afiliarse a un sindicato.¹³

Pero no todas las mujeres consideraban el trabajo como algo temporal o eventual. Por ejemplo, Antonia, viuda de López, trabajó por necesidad, igual que María Elena López. Una taquígrafa en las oficinas de la Gerencia General, la señorita María Elena pidió su jubilación en 1944 después de 26 años de servicio. No obstante, su solicitud coincidió con el anuncio de la nueva política de contratación y, por lo visto, el Departamento de Personal no se la concedió. En una carta dirigida al presidente Ávila Camacho, la señorita María Elena solicitó el apoyo y la intervención de la máxima autoridad para que la empresa FNM le concediera la jubilación, algo que a la mejor la paraestatal no estaba acostumbrada a hacer en el caso de las mujeres. Pero la señorita María Elena estaba enferma y no podría seguir trabajando, como bien lo dijo al presidente. Finalmente, poco tiempo después, la señorita María Elena logró jubilarse.¹⁴

En otro de los casos que emergen de las fuentes primarias se revela que las autoridades sindicales solían hacer caso omiso también de los derechos laborales de las ferrocarrileras. Por ejemplo, las señoritas Guadalupe Estrada, Paulette González y María Ernestina Roque, quienes trabajaban en las oficinas del sindicato, se quejaron de que tenían ocho años de trabajar como eventuales, y en una carta dirigida a los delegados de la convención ordinaria de 1943 pidieron su recategorización y que sus plazas pasaran de eventuales a definitivas. Obviamente, el empleo representaba una necesidad económica para ellas y no te-

nían ninguna intención de renunciar a él en aquel momento. Al contrario, exigieron los mismos beneficios y compensaciones, incluyendo los servicios médico y de jubilación, que tenían los demás compañeros. Los delegados estuvieron de acuerdo, por lo que las señoritas Guadalupe, Paulette y María Ernestina fueron recategorizadas.¹⁵

De hecho, el gremio ferrocarrilero contaba con alrededor de 400 empleados, los cuales llevaron a cabo las tareas administrativas en las oficinas generales, así como en las oficinas de las secciones. Se sabe que en la oficina general del sindicato trabajaron 24 mujeres de las cuales veinte eran solteras y cuatro casadas. Además, en las oficinas de las secciones sindicales laboraron quince mujeres, de las cuales trece eran solteras y dos eran casadas. Todas ellas tenían más de veinte años de antigüedad laborando en la industria ferroviaria.¹⁶



Unificación ferroviaria, junio-julio 1941, p. 23. Biblioteca especializada del MNFM/CNPPCF.

Además, la mayoría de las ferrocarrileras pertenecían al sindicato nacional y participaron de manera activa en la vida sindical de la industria. Por ejemplo, la señorita María Elena López fue delegada del sector femenino del Comité Central Unificadora Ferroviaria Pro-Ávila Camacho en las campañas presidenciales de 1940.¹⁷ La señora Elena Hernández de Silva, una

13 Michael Snodgrass, "Deference and Defiance in Monterrey: Workers, Paternalism and Revolution in Mexico, 1890-1942", Ph.D. Dissertation, University of Texas at Austin, 1998, pp. 60-61; Patricia Arias, "Three Microhistories of Women's Work in Rural Mexico", en *Women of the Mexican Countryside, 1850-1990*, Heather Fowler-Salamini y Mary Kay Vaughn, editoras, Tucson: University of Arizona, 1994, pp. 159-174; Soledad González Montes, "Intergenerational and Gender Relations in the Transition from a Peasant Economy to a Diversified Economy", en *ibid.*, pp. 175-191; Susie S. Porter, *Working Women in Mexico City: Public Discourses and Material Conditions, 179-1931*, Tucson: University of Arizona, 2003, pp. 176-186.

14 María Elena López Herfter a Ávila Camacho, 24 de julio del 1944, AGN, MAC, exp. 434.1/406.

15 Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (en adelante, STFRM), *Acuerdos tomados por la 5a. Gran Convención Ordinaria*, México, 1943, p. 198.

16 Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*, México, 1944, pp. 635-636. Se utilizó las listas de personal proporcionado por Rodea para obtener los datos.

17 López Herfter a Ávila Camacho, 24 de julio del 1944, AGN, MAC, exp. 434.1/406.

mujer casada, participó en el movimiento sufragista en Guadalajara y ocupó el puesto de secretaria de Educación y Propaganda de la Sección 33 en dos ocasiones. Falleció en 1943. Además, la señora Hernández de Silva escribió las letras y la música del himno oficial del sindicato, “El ferrocarrilero”.¹⁸

Las ferrocarrileras también participaron activamente en los paros laborales en la década de 1940. Por ejemplo, cuando la empresa estableció una nueva jornada de trabajo, de 8 a.m. a 6 p.m. a principios de 1944, los oficinistas se opusieron. Según la administración, el nuevo horario ofrecería atención a más clientes y permitiría aumentar la productividad, pero los oficinistas preferían la jornada tradicional, que consistía en cerrar durante el medio día para poder comer y descansar en casa y luego trabajar hasta más noche para cumplir con la jornada. En oposición, los líderes sindicales declararon un paro laboral para el 22 de marzo. Según el informe del inspector de trabajo Gómez Perales, la mayoría de los empleados en las oficinas generales de la paraestatal respetó el paro; 66 y 71 % del personal masculino y femenino, respectivamente, no se reportó a trabajar.¹⁹ Como porcentaje total de la fuerza laboral femenina, más mujeres apoyaron el paro comparado a los hombres. Es muy probable también que más hombres ocuparan puestos de confianza y no podían participar en el paro, mientras que las mujeres ocuparon más puestos de base y tenían que acatar las órdenes de los líderes sindicales.

Aún así es evidente que fueron pocas las ferrocarrileras que ocuparon puestos de alto rango, como Elena Hernández de Silva, en la Sección 33; un hecho que refleja y reafirma las relaciones de poder basadas en el género en la sociedad mexicana patriarcal. La participación de las mujeres en posiciones de liderazgo en los comités locales era muy limitada si no es que prácticamente nula.

A nivel nacional no existe evidencia de que las ferrocarrileras hayan ocupado puestos de liderazgo durante este periodo. Al contrario, ninguna mujer sirvió en el Comité Ejecutivo Nacional del sindicato entre 1933 y 1950, y ninguna asistió como delegada a la convención constituyente en 1933, aunque varias

mujeres aparecen en las fotografías tomadas en aquel entonces. Sin embargo, sabemos que algunas mujeres asistieron para llevar a cabo las tareas administrativas de la convención, aunque no tenían autorización para opinar y votar sobre el futuro del gremio. Tampoco se tiene conocimiento de que una mujer haya asistido como delegada a las convenciones ordinarias y extraordinarias en la década de 1940, y no aparece ningún nombre de mujer en los acuerdos tomados en las convenciones.²⁰ Aun así los delegados consideraron las peticiones de las ferrocarrileras y aprobaron medidas diseñadas a proteger el empleo de la mano de obra femenina, mientras que sus homólogos en Estados Unidos, así como los trabajadores sindicalizados en otras industrias mexicanas, como la textil, utilizaron tácticas y aprobaron iniciativas para eliminar de los centros de trabajo a las mujeres.²¹ Y ¿por qué no? Es probable que la mayoría de las mujeres que laboraron en la paraestatal pertenecieran a familias ferrocarrileras, familias de abuelo, de hueso colorado.

El patrimonio familiar

Para muchos ferrocarrileros en aquel entonces, un empleo seguro –y de mucho prestigio– en la paraestatal constituyó un componente íntegro del patrimonio familiar. Los ferrocarrileros esperaban ver a sus hijos y nietos trabajar en la industria, y ellos, en general, fueron los primeros contratados cuando se abrieron plazas nuevas; un derecho protegido por el contrato colectivo. De hecho, el empleo en la empresa fue tan cotizado en Aguascalientes que los líderes sindicales de la Sección 2, que contaba con casi cinco mil afiliados, tenían la “destrucción total” del edificio sindi-

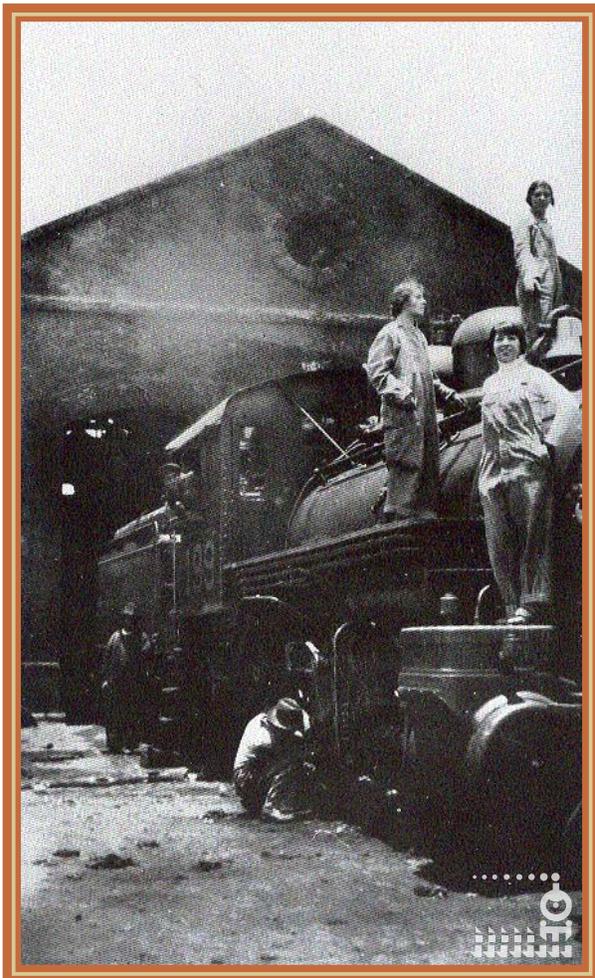
20 Rodea, *Historia del movimiento obrero*, pp. 51-55, 622-630; STFRM, *Acuerdos tomados por la 5a. Gran Convención Ordinaria*; STFRM, *Acuerdos tomados por la III Convención General Extraordinaria*, México, 1947.

21 Para una discusión de la mano de obra femenina en la industria ferroviaria estadounidense, véase James H. Ducker, *Men of the Steel Rails: Workers on the Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad, 1869-1900*, Lincoln, Nebraska y Londres, Inglaterra, 1983; Michael G. Matejka y Greg Koos, editores, *Bloomington's C & A Shops: Our Lives Remembered*, Bloomington, Illinois, 1988; Walter Licht, *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*, Princeton, New Jersey; Maurine Weiner Greenwald, “Women Workers and World War I: The American Railroad Industry, a Case Study”, *Journal of Social History* 9 (Winter 1975): 154-177; Don L. Hofsommer, *The Southern Pacific, 1901-1985*, College Station, Texas, 1986; Eric Arnesen, *Brotherhoods of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*, Cambridge y Londres: Harvard University Press. Sobre la campaña de eliminar mujeres de la fuerza laboral en las fábricas textiles en Puebla en los años cuarenta, véase Gauss, “Masculine Bonds and Modern Motherhood”.

18 *Unificación Ferroviaria*, mayo del 1940; *Unificación Ferroviaria*, septiembre-agosto del 1943; STFRM, *Acuerdos tomados por la 5a. Gran Convención Ordinaria*, p. 225.

19 Gómez Perales, inspector del trabajo, 22 de marzo del 1944, AGN, STPS, exp. 5/131/37, caja 971.

cal cuando la administración anunció la contratación de 500 más talleristas en 1949. Por ende, se avisaron a todos los que tenían interés en el trabajo para que realizaran los trámites para afiliarse al sindicato lo más pronto posible. Aún así, avisaron al público en general que tendrían preferencia los hijos de ferrocarrileros que se habían jubilado o fallecido.²²



Las mujeres a los talleres. Ferrocarril Interoceánico, 1941. Fondo donaciones. Fototeca del MNFM/CNPPCF.

Pero el contrato colectivo no discriminaba a partir del género: las hijas también tenían el derecho de “heredar” un empleo en la industria, como relata Moisés Díaz Caballero:

...muchos padres des[eban] que sus hijos, hombres o mujeres [fueran] ferrocarrileros. Si se trata[ba] de mujer, que trabaj[aran] en oficina, según el rango de preparación y si se trata[ban] de hombres que trabaj[aran] en las diversas

especialidades, pero si est[aba] bastante preparado, [pudiera] trabajar como ayudante de ingeniero o como ingeniero.²³

Así que, muchos ferrocarrileros buscaron colocar a sus hijas en la industria, sobre todo, a las que contaban con un nivel de preparación técnica y requerían de un empleo.

Para las que no pudieron o no quisieron entrar a trabajar formalmente en la paraestatal, el sindicato procuraba conseguir otros beneficios como arrendatarias de los restaurantes y hoteles en los terminales y talleres. De hecho, el Contrato Colectivo de 1937, cláusula 158, estipulaba que la empresa daría preferencia a las recomendaciones del sindicato para que “las viudas, familiares de los trabajadores, o de éstos, aun cuando se encuentren separados del servicio por incapacidad o reducción”, obtuvieran tales arrendamientos.²⁴ Y en general se cumplió. Por ejemplo, Piedad V., viuda de Mancera y pariente de un ferrocarrilero en servicio activo, tenía la concesión del restaurante en Tula. Piedad Mejía viuda de Lugo, cuyo esposo trabajó en la bodega de la estación de San Juan del Río, operó el restaurante en la terminal. En Empalme Escobedo, la concesionaria del restaurante, Angélica Carreón, era viuda del ferrocarrilero Aguilar e hija de Luis G. Carreón, jefe de estación pensionado.²⁵

Sin embargo, no siempre se respetaron las recomendaciones; administradores solían dar arrendamientos a personas que no pertenecían a la familia ferrocarrilera. Tal fue el caso en Sabinas, Coahuila, donde la administración había otorgado la concesión del hotel y restaurante a alguien que no tenía nexos familiares en la industria y, desde luego, negó la solicitud de Beatriz, viuda de Martínez, quien pidió dicha concesión en octubre de 1941. Según señaló el gerente de Tráfico, D. Leandro Valdés, “el contrato que tiene

23 Moisés Díaz Caballero, “De minero a rielero”, en S.A., ‘Yo soy rielero...’ *Imágenes de identidad de los ferrocarrileros poblanos*, México, Secretaría de Educación Pública, 1988, p. 136.

24 S.A., “Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarrileros Nacionales de México, S. A., y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en vigor desde el día 1o. de Abril de 1937” *Revista Mexicana del Trabajo*, VIII: 46-47 (abril-mayo 1937), p. 300.

25 B. Méndez, gerente de Tráfico, a A. Narváez, de la Fraternidad de Trenistas Ferrocarrileros Mexicanos, 21 de agosto del 1944, National Archives and Records Service, Washington, D.C., Records of the Department of Transportation, Railway Transportation Division, U.S. Railway Mission in Mexico, 1942-1946, Record Group 229 (en adelante, NARA, RG 229, exp. 63, legajo 269-3, caja 787.

22 *El Sol del Centro*, 4 de febrero y 17 de marzo de 1949.

el actual arrendatario está en vigor y [...] no ha habido quejas del personal ferrocarrilero y ni del público en contra de dicho arrendatario”.²⁶ Pero Beatriz, viuda de Martínez no consideraba satisfactoria la respuesta del gerente, tampoco el hecho que el arrendatario no era mexicano. En una larga carta dirigida al presidente Ávila Camacho, Beatriz escribió:

[...] en mi pobre criterio no veo la razón clara para que se me conceda un DERECHO JUSTO QUE COMO MUY MEXICANA ME CORRESPONDE CONTRA EL EXTRANJERO QUE ACTUALMENTE LO ADMINISTRA [...] Mi marido fue un buen revolucionario, manejó muchos trenes militares en contra del porfirismo, de Huerta, estando siempre ayudando a los Gobiernos revolucionarios, prestó sus servicios treinta y un años en los FF. C.C. N. de M. y antes como diez años en el Sud-Pacífico [...] y sus servicios no me equivoco señor fueron muy satisfactorios [...] [y] Ud. como buen padre de familia deberá calcular los trabajos que se le atraviesan a una mujer que ha quedado sin su esposo con cuatro hijitos aun muy pequeños para buscarles el pan de cada día.²⁷

Además se prometió gastar sus ingresos en México “y no en el extranjero como sucede con los señores extranjeros que trabajan en nuestra Patria Mexicana y se llevan el dinero para su país”.²⁸ Por último, el contrato colectivo protegía su derecho de tener la concesión y los líderes sindicales ya la había recomendado para la concesión.²⁹ ¿Qué otras opciones de empleo existieron para Beatriz, viuda de Martínez, y las muchas mujeres más de la familia ferrocarrilera y la clase trabajadora?

Durante la década de 1940 el crecimiento económico contribuyó a la expansión de fuentes de empleo para la mujer mexicana. Por ende, el porcentaje de la población femenina activa aumentó de 4.6 a 13.6 % del total de la población activa entre 1930 y 1950, con el mayor por ciento de crecimiento –de 7.4 a 13.6– entre 1940 y 1950.³⁰ La industria alimenticia fue una de

las principales receptoras de mujeres que, por necesidad o deseo, buscaron empleos remunerados fuera de la casa, así siguiendo a sus predecesoras, quienes habían encontrado empleo en las décadas anteriores en las fábricas textiles, cigarrerías, boneterías, zapaterías y cervecerías, y solían laborar en espacios segregados a salarios desiguales. Aún así, los estudios indican que mujeres solteras todavía constituyeron la mayoría de la población femenina activa.³¹

No obstante, la mujer trabajadora tuvo que enfrentarse con normas culturales y prejuicios que no habían cambiado de manera significativa desde el porfiriato y que, además, asociaban al “honor” y la “respectabilidad” de la mujer con su sexualidad y, por ende, cuestionaban el “honor” de las mujeres que laboraron en trabajos extra domésticos.³² Aún los positivistas denunciaban la creciente fuerza laboral femenina a finales del siglo XIX. Por ejemplo, Gabino Barreda, hijo de Horacio Barreda, sostuvo que la única manera de mantener el orden y el progreso era que las mujeres se quedaran en casa, cuidando a los hijos y velando por los intereses del marido. Según Barreda, la mujer trabajadora –“la mujer regenerada”– era una verdadera mari-macha.³³ En la década de 1920, los empresarios pretendían evadir la legislación laboral diseñada a proteger a las mujeres embarazadas y parturientas. Por ejemplo, el dueño de varias tortillerías en el Distrito

31 *Idem*; Carmen Ramos Escandón, “Señoritas porfirianas: mujer e ideología en el México progresista, 1880-1910”, en Carmen Ramos Escandón, editora, *Presencia y Transparencia: la mujer en la historia de México*, México, 1987, pp. 144-166; Margaret Towner, “Monopoly Capitalism and Women’s Work During the Porfiriato”, *Latin American Perspectives* 4:1 y 2 (Winter-Spring 1977): 90-105; Susie S. Porter, *Working Women in Mexico City: Public Discourses and Material Conditions, 179-1931*, Tucson: University of Arizona, 2003; Ana Macías, *Against All Odds: The Feminist Movement in Mexico to 1940*, Westport, Connecticut y Londres, Inglaterra, 1982; María Teresa Fernández Aceves, “El trabajo femenino en México”, en Guadalupe Gómez-Ferrer, Gabriela Cano, Dora Barrancos y Asunción Lavrin, coords.), *Historia de las mujeres en España y América Latina. Del siglo XX a los umbrales del XXI*, tomo IV, Madrid, 2006, pp. 845-851; Snodgrass, “Deference and Defiance in Monterrey”.

32 Para una discusión de los conceptos de “honor” y “respectabilidad” en México y los países del cono sur, véase Ann Twinam, “Honor, sexualidad e ilegitimidad en la hispanoamericana colonial”, en Asunción Lavrin, coordinadora, *Sexualidad y matrimonio en la América hispánica. Siglos XVI-XVIII*, México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes y Grijalbo, 1991; William French, “Prostitutes and Guardian Angels: Women, Work, and the Family in Porfirian Chihuahua”, *Hispanic American Historical Review* 72 (1992): 529-553; Porter, *Working Women in Mexico City*. Yamandú González Sierra, *Del hogar a la fábrica ¿deshonra o virtud?*, Montevideo, 1994.

33 Porter, *Working Women in Mexico City*, p. 56.

26 Beatriz H., viuda de Martínez, a Ávila Camacho, 19 de noviembre del 1941, AGN, AC, exp. 513/35.

27 *Idem*.

28 *Idem*.

29 *Idem*.

30 Gloria González Salazar, “La participación de la mujer en la actividad laboral de México”, en s.a., *La mujer en América Latina*, vol. 1, México, SEP, 1975, p. 111; José A. Alonso, “Mujer y trabajo”, en Pablo González Casanova, ed., *El obrero mexicano: condiciones de trabajo*, México, 1984, pp. 222-223..

Federal argumentó que no tenía que cumplir con la legislación porque sus trabajadoras no eran mujeres honorables. La mayoría eran madres solteras o vivían en unión libre con los padres de sus hijos.³⁴



Señoritas María Teresa Barrios y Lolita Padilla, taquígrafas de la sección 19 del STFRM, en Monterrey, Nuevo León. En Fondo revista *Ferrolas*, tomo XII, núm. 7, julio 1941, p. 43. Biblioteca especializada del MNFM/CNPPCF.

En un estudio que realizó Patricia Arias sobre la industria fresera y la fuerza laboral femenina en Irapuato en la década de 1950, encontró que miembros de la comunidad vigilaban las actividades de las freseras cuando no estaban en el trabajo. Los hombres solían hostigarlas en la calle y acusarlas de promiscuidad, infidelidad e inclusive de bigamia. Los hombres también sostuvieron que el aumento –real o percibido– de madres solteras y abortos estaba relacionado con la expansión de la planta fresera.³⁵

Por lo mismo, integrantes de las clases alta y media tendían a caracterizar el trabajo en la docencia y en las industrias de servicio y el sector gubernamental como más “respetable” y “honorable”.³⁶ Con la expansión del sistema educativo, sobre todo el técnico, aumentó el número de mujeres de la clase media que trabajan en la administración pública de 614 a 10,122 entre 1921 y 1930. Durante el mismo periodo, las mujeres constituyeron 75 % de la planta docente en el país.³⁷

³⁴ *Ibid.*, p.183.

³⁵ Patricia Arias, “Three Microhistories of Women’s Work in Rural Mexico”, en *Women of the Mexican Countryside, 1850-1990*, Heather Fowler-Salamini y Mary Kay Vaughn, editoras, Tucson: University of Arizona, 1994, pp. 159-174. Véase también Soledad González Montes, “Intergenerational and Gender Relations in the Transition from a Peasant Economy to a Diversified Economy”, en *ibid.*, pp. 175-191.

³⁶ Porter, *Working Women in Mexico City*, p. xv; Susie S. Porter, “Empleadas públicas: normas de feminidad, espacios burocráticos e identidad de la clase media en México durante la década de 1930”, *Signos Históricos*, núm. 11 (enero-julio 2004): 41-62.

³⁷ Macías, *Against All Odds*, pp. 105, 125.

Tomado del legajo personal de la señora Abigail Cornejo, empleada de planta en el almacén de Aguascalientes (antigüedad de 2-24-52). Fondo Aguascalientes, Archivo histórico del MNFM/CNPPCF.

La posibilidad de empleo en la industria ferroviaria constituyó, entonces, una buena opción para las hijas, esposas y viudas de los ferrocarrileros que requerían de un empleo ‘honorable’ y ‘respetable’. Desde el punto de vista de los ferrocarrileros no existía un trabajo más honorable o respetable que uno trabajando a lado de los parientes, dentro del seno de la familia ferrocarrilera. El empleo contribuiría a los ingresos familiares y serviría como un mecanismo para proteger a la mujer desamparada, para evitar que sea una “esposa ‘abnegada’, ‘sufrida’, inermes a todas las bajezas de un marido indigno” o una mujer que se lanzara “dentro de la ley de la menor resistencia por el fácil camino de la prostitución”.³⁸ Entonces, un empleo en la industria proporcionara las posibilidades de conservar y proteger el honor de la mujer, así como el honor mismo de la familia ferrocarrilera.

³⁸ Villanueva, citado en el Editorial, *Unificación Ferroviaria*, 15 de octubre de 1944, p. 3.

Derechos colectivos para los ferrocarrileros y las ferrocarrileras

¿Pero qué ganaron los trabajadores con la Ley del Seguro Social? En el caso de la compañía paraestatal, los ferrocarrileros y las ferrocarrileras ya contaban con muchos de los beneficios establecidos por la nueva iniciativa; en algunos casos desde que se firmó el “Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos” en 1925. Por ejemplo, el reglamento estableció el derecho de jubilación para todos los empleados, varones y mujeres, aunque sí se diferenciaba a base del género. Las empleadas podían jubilarse después de 25 años de servicio, mientras que los varones tenían que cumplir con treinta años antes de solicitar la jubilación. Sin embargo, en el caso de los dos, el reglamento marcó una pensión de 50 % con base al salario que percibiera el empleado durante sus últimos dos años de trabajo –igual que la Ley de Seguro Social. El reglamento también prevenía compensaciones en casos de fallecimiento, despidos y la pérdida de extremidades, así como enfermedades profesionales, tales como la conjuntivitis, la tuberculosis y la bronquitis.³⁹

Además, la paraestatal operaba hospitales en la ciudad de México, Monterrey, Aguascalientes, Guadalajara, Matías Romero, entre otros lugares, y mantenía un servicio que proporcionaba atención médica en los centros de trabajo más alejados de las sedes divisionales. Pero aún así las condiciones no siempre fueron óptimas. Por ejemplo, los pacientes tuvieron que dormir en bancas en los pasillos en Tierra Blanca. En Aguascalientes, los médicos alquilaban los cuartos en el hospital a pacientes privados para complementar sus ingresos. Al hospital de Tlalpan tenían acudir los ferrocarrileros porque éste era el nosocomio donde recibían los servicios todos los pacientes con tuberculosis. Según señaló un grupo de obreros temerosos en el periódico gremial, nadie salió con vida.⁴⁰ Los

peones de vía recibieron aún menos atención en los campamentos. El personal médico no los visitaba con mucha frecuencia y cuando sí llegaba a ir, se distribuyó medicamentos sin revisar a los enfermos de antemano.⁴¹

No obstante, la Ley del Seguro Social también prevenía beneficios en casos de enfermedades no profesionales y de maternidad, que no estaban contemplados en ninguno de los convenios contractuales entre los ferrocarrileros y la administración. Pero en lugar de cumplir con todas las nuevas obligaciones económicas, el gerente general de Ferrocarriles Nacionales de México optó por reducir la mano de obra femenina. Se tomó la decisión de discriminar en el trabajo a base del género. Fueron las empleadas las que resintieron los recortes de personal, porque no hay ninguna indicación que se contempló el despido de los empleados masculinos. La administración ni siquiera implementó medidas para reducir el número total de trabajadores. Al contrario, los ingresos de la paraestatal aumentaron 118 %, con los cuales la administración financió proyectos de conservación y reparación entre 1940 y 1946. Durante el mismo periodo, FNM contrató a más obreros, sobre todo en el Departamento de Transportes, donde el número de personal aumentó 33 %, seguido por el Departamento de Vía con un aumento de 13 %.⁴²

Obviamente, la administración, y en este caso particular el gerente general Margarito Ramírez, no valoró la contribución laboral de las mujeres a la empresa. Tampoco reconoció lo que representaba un empleo honorable para la ferrocarrilera que trabajaba por gusto o por necesidad, contribuyendo a los ingresos familiares o sosteniendo a sus hijos y a ella misma.

No obstante, el gerente general no contó con la resistencia de la fuerza laboral y en cuanto se manifestó, la administración buscó una solución, sobre todo después de que Andrés Ortiz reemplazó a Margarito Ramírez como gerente general a finales de 1944. Por ende, se anunció que la empresa estaba dispuesta a aceptar a todas las hijas de ferrocarrileros, no nada

39 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, “Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno)”, 13 de julio de 1925, pp. 33-52.

40 R. Miravete, inspector de trabajo, 11 de octubre de 1943, AGN, STPS, exp.5/106/5.58 “43.10”/1 y 2, caja 381; Ferrocarrileros de Tierra Blanca al STFRM, 12 de marzo de 1945, AGN, STPS, exp. 1/111/1, caja 50; S.a., 10 de junio de 1943, AGN, MAC, exp. 462.3/181; *Unificación Ferroviaria*, 31 de octubre de 1950. Para un discusión de las condiciones de trabajo en la industria ferroviaria en los años cuarenta, véase Andrea Spears, “When We Saw the Fruit of Our Labor, We Swelled with Pride”: Community, Work, and Resistance on the National Railways of Mexico, 1940–1946”, Ph.D. Dissertation, University of Texas at Austin, 1998, capítulo 2.

41 Rangel a Ávila Camacho, 10 de Julio de 1943, AGN, MAC, exp. 513/2-2; *Unificación Ferroviaria*, 30 de noviembre de 1950.

42 Ferrocarriles Nacionales de México, *Serie estadísticas, 1930-1987*, pp. 21, 45; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Estadísticas de ferrocarriles...1948*, pp. 163, 193; Secretaría de Economía, *Anuario estadístico...1946-1950*, p. 426. Para una discusión de la reconstrucción del sistema ferroviario en el periodo bélico, véase Spears, “When We Saw the Fruit of Our Labor, We Swelled with Pride”, capítulo 1.

más a las huérfanas, “para ocupar puestos donde se requieren los servicios de personal femenino”.⁴³ El gerente prometió también que la medida no “afectará en lo sucesivo a las que hayan trabajado, aun cuando sea con carácter de emergencia”.⁴⁴ Sin embargo, los líderes sindicales rechazaron las nuevas políticas de contratación; cualquier mujer debería tener el derecho de trabajar en la paraestatal no nada más las hijas de ferrocarrileras.

Pero la nueva decisión no fue suficiente para las ferrocarrileras, o por lo menos por algunas, quienes no se conformaron con “puestos donde se requieren los servicios de personal femenino” y presionaron a los líderes sindicales para que tomaran acciones más a la vanguardia. Como demuestra Susan Gauss en el artículo, “Masculine Bonds and Modern Motherhood: The Rationalization of Gender in the Textile Industry in Puebla, 1940-1952”, los trabajadores sindicalizados en la industria textil poblana utilizaron diversos tácticos para eliminar a las mujeres de los centros de trabajo.⁴⁵ Mientras que los delegados de la VI Convención Ordinaria actuaron en defensa de la mujer trabajadora. El 16 de agosto de 1946, el periódico sindical *Unificación Ferroviaria* anunció los resultados de la deliberación al respecto: “Podrán trabajar mujeres en cualquier especialidad”. Mediante el Acuerdo número 710, los delegados comisionaron a los diversos comités sindicales a que “estudien lo relacionado con las peticiones que compañeras de nuestro Sindicato puedan prestar sus servicios en algunas profesiones u oficios en los que actualmente no han podido ingresar”. Además, encargaron a los funcionarios de los comités respectivos con la tarea de intercalar “en los Contratos de Trabajo las cláusulas correspondientes para proteger a las compañeras que vayan a prestar sus servicios en las diversas especialidades a las que actualmente no tienen acceso y de concederse lo anterior, buscará la mayor protección dentro de la Ley”.⁴⁶

Por el Acuerdo número 710, los delegados abrieron las posibilidades de empleo en la industria no nada más en lugares donde tradicionalmente se desempeñaron las mujeres —en los hospitales, oficinas, hoteles y restaurantes— sino también en los talleres y

arriba en los trenes. No obstante, es importante notar que se desconoce el papel que jugó la nueva iniciativa de los ferrocarrileros en las políticas de contratación de la empresa.

Lo que sí se puede afirmar es que la administración de FNM derogó la Circular número 17 y “demás suplementos a este respecto” en febrero de 1948. Según señaló el entonces gerente general Manuel R. Palacios, “el Contrato Colectivo de Trabajo no pone ninguna taxativa para el ingreso al servicio [...] en cuanto se refiere al sexo de los aspirantes”, así que la empresa tampoco podía.⁴⁷ El mismo año, la empresa abrió la primera Casa de Cuna en el Hospital Colonia de la Ciudad de México, para el beneficio de las ferrocarrileras y las esposas de los ferrocarrileros.⁴⁸ Comparado a la fuerza laboral masculina, fueron pocas las mujeres que laboraron en Ferronales en la década de 1940, como este estudio demuestra, los ferrocarrileros y las ferrocarrileras defendieron los derechos laborales de la mano de obra femenina y mantuvieron las puertas abiertas, garantizando un fuente de empleo honorable y respetable para la mujer mexicana —soltera, casada o viuda— en la empresa paraestatal.

Referencias Acervos documentales

Archivo General de la Nación
Fondo: Secretaría de Trabajo y Previsión Social
Fondo: Manuel Ávila Camacho
Fondo: Miguel Alemán

National Archives and Records Service, Washington, D.C.
Records of the Department of Transportation
Railway Transportation Division, U.S. Railway Mission in Mexico,
1942-1946,
Record Group 229

Periódicos

La Antorcha, Aguascalientes
El Sol del Centro, Aguascalientes
Unificación Ferroviaria

Libros, artículos y tesis

Aguilar García, Francisco Javier, *Seguridad social en México*. Disponible en: <http://ierd.prd.org.mx/coy123-124/jag2.htm>

Alonso, José A., “Mujer y trabajo”, en Pablo González Casanova, Editor. *El obrero mexicano: condiciones de trabajo*. México, Siglo XXI, 1984, pp. 222-223.

43 *Unificación Ferroviaria*, 1 de diciembre de 1944.

44 *Idem*.

45 Gauss, “Masculine Bonds and Modern Motherhood: The Rationalization of Gender in the Textile Industry in Puebla, 1940-1952”

46 *Unificación Ferroviaria*, 16 de agosto de 1946.

47 *Ibid*, 16 de marzo de 1948.

48 Madrazo, médico, “Mejoras instaladas en el servicio del Depto. Médico”, 4 de octubre de 1947, AGN, Fondo: Miguel Alemán, exp. 703.4/230.

- Arias, Patricia, "Three Microhistories of Women's Work in Rural Mexico", en Heather Fowler-Salamini y Mary Kay Vaughn, Editoras. *Women of the Mexican Countryside, 1850-1990*. Tucson, Universidad de Arizona, 1994, pp. 159-174.
- Arnesen, Eric, *Brotherhoods of Color: Black Railroad Workers and the Struggle for Equality*. Cambridge y Londres, Harvard University Press.
- Dion, Michelle, "The Political Origins of Social Security in Mexico during the Cárdenas and Avila Camacho Administrations", en *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 21:1 (Winter 2005): 59-95.
- Ducker, James H., *Men of the Steel Rails: Workers on the Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad, 1869-1900*. Lincoln, Nebraska y Londres, Inglaterra, 1983.
- Fernández Aceves, María Teresa, "El trabajo femenino en México", en Guadalupe Gómez-Ferrer, Gabriela Cano, Dora Barrancos y Asunción Lavrín, Coordinadoras. *Historia de las mujeres en España y América Latina. Del siglo XX a los umbrales del XXI*, tomo IV. Madrid, 2006, pp. 845-859.
- Ferrocarriles Nacionales de México, *Series estadísticas, 1930-1987*. México, 1988.
- French, William, "Prostitutes and Guardian Angels: Women, Work, and the Family in Porfirian Chihuahua", en *Hispanic American Historical Review* 72 (1992), pp. 529-553.
- Gauss, Susan M., "Masculine Bonds and Modern Motherhood: The Rationalization of Gender in the Textile Industry in Puebla, 1940-1952", en *International Labor and Working Class History*, 63 (Primavera 2003), pp. 63-80.
- González Montes, Soledad, "Intergenerational and Gender Relations in the Transition from a Peasant Economy to a Diversified Economy", en Heather Fowler-Salamini y Mary Kay Vaughn, Editoras. *Women of the Mexican Countryside, 1850-1990*, Tucson, Universidad de Arizona, 1994, pp. 175-191.
- González Salazar, Gloria, "La participación de la mujer en la actividad laboral de México", en s.a., *La mujer en América Latina*, tomo 1. México, Secretaría de Educación Pública, 1975, pp. 105-135.
- González Sierra, Yamandú, *Del hogar a la fábrica ¿deshonra o virtud?* Montevideo, 1994.
- Hofsommer, Don L., *The Southern Pacific, 1901-1985*. College Station, Texas, 1986.
- Licht, Walter, *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton, New Jersey, 1983.
- Lobato, Mirta Zaida, "El trabajo de las mujeres en Argentina y Uruguay", en Gómez-Ferrer, Guadalupe, Gabriela Cano, Dora Barrancos y Asunción Lavrín, Coordinadores, *Historia de las mujeres en España y América Latina. Del siglo XX a los umbrales del XXI*, tomo IV. Madrid, Cátedra, 2006, pp. 801-817.
- Macías, Ana, *Against All Odds: The Feminist Movement in Mexico to 1940*. Westport, Connecticut y Londres, Inglaterra, 1982.
- Matejka, Michael G. y Greg Koos, eds., *Bloomington's C & A Shops: Our Lives Remembered*. Bloomington, Illinois, 1988.
- Medina, Luis. *Historia de la Revolución mexicana, 1940-1952. Del cardenismo al avilacamachismo*, tomo 18. México, El Colegio de México, 1978.
- Porter, Susie S. *Working Women in Mexico City: Public Discourses and Material Conditions, 179-1931*. Tucson, Universidad de Arizona, 2003.
- Porter, Susie S., "Empleadas públicas: normas de feminidad, espacios burocráticos e identidad de la clase media en México durante la década de 1930", en *Signos Históricos*, núm. 11 (enero-julio 2004), pp. 41-62.
- Ramos Escandón, Carmen, "Señoritas porfirianas: mujer e ideología en el México progresista, 1880-1910", en Carmen Ramos Escandón, ed., *Presencia y transparencia: la mujer en la historia de México*. México, 1987, pp. 144-166.
- Rodea, Marcelo N., *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890-1943)*. México, 1944.
- S.A., "Contrato Colectivo de Trabajo celebrado entre los Ferrocarrileros Nacionales de México, S. A., y Líneas Administradas y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, en vigor desde el día 1o. de Abril de 1937", en *Revista Mexicana del Trabajo*, t. VIII, núms. 46-47 (abril-mayo 1937), pp. 262-318.
- S.A. Esbozo histórico del Instituto Mexicano del Seguro Social. Disponible en: http://www.finteramericana.org/historia/hist_mexico.htm
- S.A. "Yo soy rielero...", en *Imágenes de identidad de los ferrocarrileros poblanos*. México, Secretaría de Educación Pública, 1988.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Estadísticas de ferrocarriles, tranvías y puentes internacionales, 1948*. México, 1950.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, "Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (Administrados por el Gobierno)" del 13 de julio de 1925. Documento no publicado.
- Secretaría de Economía, *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1946-1950*. México, 1953.
- Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, *Acuerdos tomados por la 5a. Gran Convención Ordinaria*, México, 1943.
- _____, *Acuerdos tomados por la III Convención General Extraordinaria*. México, 1947.
- Snodgrass, Michael. "Deference and Defiance in Monterrey: Workers, Paternalism and Revolution in Mexico, 1890-1942". Ph.D. Tesis de doctorado. Universidad de Texas en Austin, 1998.
- Spears, Andrea, 'When We Saw the Fruit of Our Labor, We Swelled with Pride': *Community, Work, and Resistance on the National Railways of Mexico, 1940-1946*. Tesis de doctorado. Universidad de Texas en Austin, 1998.
- Towner, Margaret, "Monopoly Capitalism and Women's Work during the Porfiriato", en *Latin American Perspectives*, vol. 4, núms. 1 y 2 (Winter-Spring 1977), pp. 90-105

Twinam, Ann, "Honor, sexualidad e ilegitimidad en la hispanoamericana colonial", en Asunción Lavrín, Coordinadora. *Sexualidad y matrimonio en la América hispánica. Siglos XVI-XVIII*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Grijalbo, 1991, pp. 127-171.

Weiner Greenwald, Maurine, "Women Workers and World War I: The American Railroad Industry, a Case Study", en *Journal of Social History* 9 (Winter 1975), pp. 154-177.

Comentarios al libro

*El patrimonio industrial jalisciense del siglo XIX:
entre fábricas de textiles, de papel y de fierro,
de Federico de la Torre.*

Alberto Soberanis
Profesor-investigador
Fac. F y L, BUAP
Puebla, 22 de abril del 2008



Si la intención de Federico de la Torre al escribir este libro fue iniciar la identificación del patrimonio industrial jalisciense, la muestra que nos presenta cumple con creces su cometido, sobre todo, porque el trabajo de registro de los monumentos industriales que elaboró son, de por sí, una aportación de gran valor.

Afortunadamente, Federico de la Torre aclara, desde el principio, que su trabajo es un acercamiento al estudio histórico de la industrialización jalisciense a partir de tres sectores productivos que incorporaron los avances de la revolución industrial en tierras

mexicanas: la textilera, la del papel y la del fierro. Por lo tanto, nos parece que el camino que siguió para el análisis del proceso de industrialización jalisciense del siglo XIX fue muy enriquecedor. Así las cosas, Federico de la Torre decidió introducirse en la mentalidad de estos promotores del desarrollo, en los que confluyen los intereses económicos y políticos, así como en los proyectos educativos y, por supuesto, en la política económica estatal para brindarnos un panorama general del proceso de industrialización. Y, efectivamente, sin temor a equivocarme, considero que es un ensayo bastante interesante de interpretación histórica sobre el proceso de formación de un grupo empresarial, que teniendo claras las condiciones en que se podría dar el desarrollo industrial, fueron capaces de entender sus circunstancias y echar a andar sus intereses en aras del *progreso*, y así estar a la par de los países industrializados que en ese entonces, en la primera mitad del siglo XIX, influían de una manera notoria en el mundo.

Por otra parte, si fuera un trabajo de reflexión sobre el patrimonio industrial, considero que estaría lejos de lograr ese objetivo, sobre todo si tomamos en *strictu sensu*, la definición del prologuista del libro de De la Torre, el arqueólogo Juan Vanegas. Él anota que por patrimonio industrial podemos entender todas aquellas realizaciones humanas derivadas de los procesos de transformación tecnológicos que emergen del periodo que históricamente conocemos como revolución industrial; además de que □continúa el arqueólogo Vanegas□ se considera patrimonio industrial al legado cultural tangible e intangible estrechamente vinculado a la economía, al transporte y producción mecanizada masiva de bienes, servicios y energía que caracteriza al final del siglo XVIII, especialmente al siglo XIX e inclusive hasta las primeras décadas del siglo XX. Siguiendo con el prologuista, dice que ciertamente la industrialización cambia espectacularmente la mentalidad y los consumos de la sociedad global; anuncia la construcción del futuro que vivimos, radicaliza otras problemáticas del equilibrio ecológico y caracteriza todavía muchas de las esperanzas de pervivencia de la humanidad, pero consideramos que el libro muestra, en todo caso, un tipo de trabajo diferente, que indudablemente tiene que ver con la definición ya hecha

de patrimonio industrial, pero no precisamente refleja estos problemas.

Por fortuna, el debate sobre el significado del patrimonio cultural de México ha crecido enormemente en la última década, y dentro de éste, lo referente al patrimonio industrial. Hasta el momento se han generado proyectos de reutilización de espacios que alguna vez fueron industriales y que desde hace años se han habilitado para funcionar como museos o centros comerciales. Tal es el caso de Metepec, en el estado de Puebla; la Mina de Acosta en la ciudad de Pachuca; el Museo del papalote, en la ciudad de México, en el que se realizan actividades de enseñanza de la ciencia, además de las lúdicas para los niños. En el caso de los centros comerciales, está el caso de las fábricas de Loreto y Peña Pobre, entre otros sitios. A nivel internacional son innumerables los ejemplos que podemos tomar de países como Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, España, así como países de Latinoamérica como Argentina, Chile, Uruguay, entre otros, que es una evidencia, como ya hemos dicho, de las muchas posibilidades de reutilización de viejos sitios industriales.

Como Federico amablemente me nombra en su introducción, haciendo referencia a los años en donde iniciamos los trabajos de organización y discusión en torno a la Arqueología industrial en Jalisco, que sin duda alguna provocó un gran entusiasmo al grupo de investigadores que él cita pormenorizadamente, efectivamente, me tocó la fortuna de ser miembro fundador del Seminario sobre el Patrimonio Industrial, antecedente inmediato del Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial (CMCPI), del cual tuve el honor de ser su secretario hace ya algunos años. Dentro de los trabajos que realizamos a partir del año de 1995, y que no hemos interrumpido hasta la fecha, se cuenta nuestra participación en seminarios organizados por dicho Comité en Durango, Nayarit, Jalisco, Puebla, Veracruz, Michoacán, Pachuca, entre otros lugares. Estos seminarios sirven para nutrirnos, y son los espacios adecuados para discutir sobre el tema de patrimonio industrial. En ellos colegas entusiastas nos benefician con su experiencia y su aplicación a casos concretos. Es el caso de colegas interesados en estos temas, como el autor del libro.

En la capital del estado de Jalisco empezamos a aprender –mejor dicho a entender– lo que significaba la arqueología industrial, hasta llegar a la discusión sobre la importancia que tenía la conservación del patrimonio industrial. En efecto, estábamos ante un campo nuevo de estudios. Una de las tantas preguntas sobre las que reflexionamos fue la que planteaba por qué era necesario conservar el patrimonio industrial. Quizá esta es una pregunta que no queda totalmente resuelta en el texto, porque no fue la que se hizo el autor como conductora de su investigación, además de que no es fácil la respuesta. Pero examinando la información gráfica que nos presenta Federico, acompañada de su valioso estudio histórico, me parece que podemos presenciar en su libro el resultado de todas esas reflexiones que por más de una década ha tenido, y hoy se materializan en este magnífico trabajo.

Por eso considero importante recordar que cuando creamos el Seminario sobre Arqueología Industrial en Jalisco, como parte del CMCPI, tomamos como eje conductor de nuestros trabajos, los conceptos de arqueología industrial. Más bien, considero que nos enfocamos a la primera parte del trabajo de investigación: *la observación*. En ese entonces, tomábamos como referente las investigaciones en torno a la arqueología industrial, que desde sus inicios en la década de 1970 se enfocaban hacia tres direcciones: la primera se refiere a los estudios sobre la arquitectura industrial, materias, técnicas de construcción y sus programas funcionales; la segunda valora, a lo largo de la historia, las técnicas y los sistemas fabriles antiguos. Para ello se tomó en cuenta no solamente el rescate y la conservación de máquinas y utensilios, sino también los documentos de archivo o iconográficos que pudieran permitir reconstruir las diferentes etapas de los procesos de producción. La tercera tenía que ver con la arqueología industrial, que pudiera llevar a una historia de la civilización industrial, atenta a la organización, a los ritmos del trabajo, a los dispositivos espaciales, revelados por los levantamientos o las fotografías de los edificios industriales, sin duda apoyándose en otros documentos de los mismos archivos de empresas, las series monográficas o la historia oral.¹ Suponemos

que los vínculos entre los diferentes aspectos mencionados quedarán suficientemente claros en los comentarios que haremos sobre este texto.

En efecto, empezamos con la identificación de los sitios, el registro gráfico de ellos, el rescate de los documentos en los archivos, pero quien le dio continuidad a este rescate fue Federico de la Torre, y es por ello que considero que este es uno de los méritos principales del texto. En aquellos años lejanos estaban los días de pensar en la conservación del patrimonio industrial como problema. Sin embargo, dentro del contexto en el cual surgieron los trabajos del dicho Seminario, empezamos a tomar conciencia del significado de las noticias que día a día leíamos en la prensa sobre los constantes ataques al patrimonio industrial y que todavía hoy no vemos cómo frenar la indiferencia hacia el monumento industrial tanto de los gobiernos federales como estatales. Por fortuna, crece la toma de conciencia sobre la conservación del patrimonio cultural en general y del industrial en particular, pero la pregunta obligada era y sigue siendo: ¿qué hacer para evitar la sistemática destrucción de nuestro pasado industrial?, sobre todo, si no estamos conscientes que los vestigios industriales que aún se conservan están con frecuencia acosados por diversos intereses que ven en esos espacios la posibilidad de hacer negocios con ellos, más desde su valor catastral que como patrimonio posible de ser reutilizado, preservando no solamente su valor histórico sino también su función social.

Como el libro que comentamos tiene que ver con los vestigios materiales, planos, fotografías, pinturas y dibujos, cabe decir que, según el diccionario histórico que apareció bajo el título de *La nouvelle histoire*², el salvamento de los restos materiales tiene una doble función: por un lado dar a conocer los vestigios de un periodo capital para la evolución de las sociedades occidentales, y por el otro proveer un objeto de análisis para fundamentar una historia total, técnica, económica y antropológica de la civilización material. De tal forma que la arqueología industrial pueda reunir a los historiadores de la industria, del trabajo, a los gerentes de empresa y a las colectividades locales.

1 Jacques Le Goff, Roger Chartier, Jacques Revel (Dir.), *La nouvelle histoire*. Paris, CEPL, 1978, p. 67; véase también el libro de Maurice Dumas, *L'Archéologie industrielle en France*. Paris, Ed. Robert Laffont, 1980, 463 pp.

2 Jacques Le Goff, *op cit*, véase específicamente el artículo de Jean Marie Pesez, "L'histoire de la culture matérielle", pp. 98-130.



Plano de ubicación de la presa y la fábrica de Río Blanco

En la actualidad, dentro de la misma evolución de los estudios sobre el patrimonio industrial, Louis Bergeron escribió que tenemos que acostumbrar el ojo a reconocer y diferenciar arreglos paisajísticos, geometrías de equipamiento inscritas en el suelo; habituarnos a reconocer siluetas de chimeneas, tejados, paredes, edificios tomados en su conjunto o en la dispersión de un elemento y de sus componentes. Acostumbrarnos a circular en el interior de un edificio abandonado evaluando la altura y la anchura de las ventanas, la disposición de las máquinas o de los oficios allí adentro. Esforzarnos por reconocer la manera en que se podía vigilar el trabajo, también salir de la fábrica y buscar a continuación el lugar donde podrían haber vivido los patrones y los obreros, apreciar la estructura y la calidad arquitectónica de una ciudad obrera o de una ciudad industrial que ha sido configurada en todos sus elementos por la dominación de una empresa. En resumen —nos dice don Luis Bergeron—, hacer turismo, y la palabra no debe asustarnos. Al contrario, la práctica sistemática, atenta, selectiva comparativa, y naturalmente, con la cámara fotográfica, es una de las actividades más serias y más productivas. Esta es la razón por la cual el inventario que se hace a partir de tomas fotográficas de lo que queda de los vestigios industriales de los últimos siglos es una actividad fundamental,³ que se complementa con la ubicación de cierto tipo de fuentes que nos hablen de la historia económica general e historia industrial

3 Bergeron, Louis, Dorell-Ferré, Gracia, *Le patrimoine Industriel*, París, Editions Liris, 1996, *Vid* también, Dorell-Ferré, Gracia “Arqueología industrial, pasado y presente”, en *Revista de Historia Industrial*, núm. 7, 1995, pp. 181-182.

en todos sus aspectos: producción, localización geográfica, historia de las empresas, estructura del trabajo, conocimiento de la historia de la energía, etcétera.⁴ Es claro, pues, que “todo lo que se aprende a partir de manuales, archivos, encuestas, todo es absolutamente indispensable para saber lo que se quiere buscar, a dónde hay que ir a buscar la información complementaria, al propio método arqueológico, si se quiere tener la capacidad de interpretar lo que se ve y de asociar, el conocimiento archivístico con el reconocimiento de los lugares de los espacios”.⁵

Dentro de esta reflexión, dada la naturaleza de nuestros comentarios, queda una pregunta que también hace el propio Louis Bergeron: ¿podemos hablar de fuentes específicas? Y él mismo nos responde: “En el terreno propiamente archivístico, conviene detectarlas y utilizar aquellas que no lo han sido suficientemente, como por ejemplo los fondos de las patentes industriales, las memorias de los viajeros que se desplazan por motivo de espionaje industrial, o para desarrollar sus competencias técnicas, o que quisieron aprender en el extranjero”.⁶

Pero para no alargar más estos comentarios introductorios, es momento de comenzar a comentar el libro que escribió Federico de la Torre, el cual, efectivamente, es la síntesis de varios años de trabajo en los que llevó a la práctica su experiencia, y es entonces el resultado de su labor como investigador. Esta experiencia la enfocó, a mí parecer, dentro del campo de estudios de la historia de la industria en México.

Recuerdo que su investigación comenzó con el estudio de los ingenieros jaliscienses, actores fundamentales del desarrollo industrial mexicano, y son precisamente estos actores los que aparecen de una manera intermitente en el libro.

En el caso de Jalisco, Federico demostró la participación de este importante gremio en los asuntos del gobierno. Tan es así que su trabajo empieza con la revisión de los proyectos de industrialización en los difíciles años de la primera mitad del siglo XIX. En otras palabras, con los proyectos del Banco de Avío, de la Dirección General de Agricultura e Industria Nacional, instituciones en las que, según palabras de Federico, tomó forma la utopía industrial mexicana, encabezada

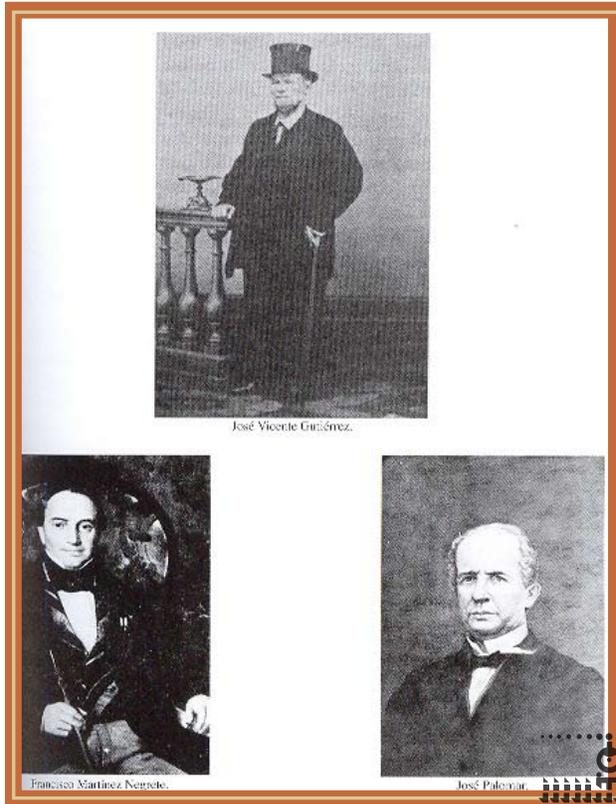
4 *Ibidem*, p. 181.

5 *Idem*.

6 *Ibidem*.

por grupos industriales que buscaron afanosamente la modernización a partir de la mecanización, de perfeccionar el proceso productivo, del aprovechamiento de la energía, de la búsqueda de las mejoras que permitieran insertarse en un mercado, primero nacional, y

todo el territorio, y con ellas la introducción de maquinaria importada moderna, pero según lo que entiendo, también penetra el espíritu del empresario capitalista que ve la oportunidad de desarrollo económico en una región rica no solo en materia prima, sino en posibilidades de desarrollo industrial.



El director de la compañía del Sur de Jalisco a sus consocios. Guadalajara, Imprenta de Manuel Brambila, 1843.

después, en la medida de lo posible, en uno internacional, ávido de bienes materiales producidos en un mundo moderno.

Pero en Jalisco, como explica Federico en el capítulo segundo, el Banco de Avío no apoyó el fomento de la industria, ya que no otorgó créditos para su desarrollo. Así, el proceso de industrialización tuvo sus propias características. Fueron empresarios particulares los que otorgaron los créditos y sus nombres comienzan a aparecer a la par de los proyectos estatales. Escribe Federico en la página 27: “Cuando el ánimo industrializador fue parte de una estrategia articulada ente los distintos niveles de gobierno, que incluyó el activismo de los particulares”, es el momento en que se crea la Junta de Industria, bajo la iniciativa de estos particulares que curiosamente eran los fundadores de las fábricas de hilados y tejidos de La Escoba y Atemajac y la de papel de El Batán. La proliferación de estas juntas industriales va a ser una constante en

Así, pasamos al capítulo tercero, en el que De la Torre hace un repaso de la clase industrial que en la década de 1840 ya tiene el campo allanado para su expansión y consolidación. La “biografías” que nos presenta Federico de las fábricas de Tapalpa, Atemajac, El Batán, y de La Escoba resultan sumamente interesantes, ya que el material gráfico que las acompañan: planos, pinturas, fotografías, de los edificios, de escenas de la vida laboral y de la vida cotidiana, de diferentes épocas de los lugares citados, permiten recrear, con bastante certidud, lo que debió ser el ambiente de la época, labor difícil de hacer, de entrada por la escasez de fuentes. Pero si algo tengo que reconocer de mi estimado Federico es que, como pocos, conoce y sabe trabajar en archivos, y eso queda claro en este capítulo, que por cierto es el más extenso.

Como Federico decidió desarrollar su investigación en orden cronológico, entonces estamos ahora en la década de 1850, del decimonónico siglo. Este cuarto capítulo nos habla de la fábrica textil de La Experiencia, la ferrería de Tula en la sierra de Tapalpa, y la ferrería de La Providencia en Tamazula. Felizmente, la descripción que hace Federico de la Torre de la ma-



Vida social en Ferrería de Tula, principios del siglo XX

quinaria utilizada, del capital con el que se crearon las fábricas, y del entorno en el que se desarrollaron estas empresas nos permite apreciar el contexto que permitió que estas industrias resultaran de sumo interés tanto para el gobierno estatal como para el federal. De nueva cuenta cabe destacar el uso de las fuentes localizadas en una gran variedad de archivos.

El quinto capítulo empieza con una precisión del autor: es el segundo momento de los inicios de la industrialización mecanizada en Jalisco, en los ramos textil y del hierro que va de mediados de 1860 hasta los últimos años de la década de 1880. Ahora los fundadores de las empresas son familias, a diferencia de los primeros propietarios que eran “socios” en el proyecto industrial.



Vestigios de las naves principales de la ferrería de Comanja

Así, la fábrica de hilados de algodón Río Blanco, fundada por los hermanos Lowewree, con todo y la polémica que prevalece sobre algunos datos que exigen la precisión del erudito. Ahora toca el turno a los Rincón Gallardo en Lagos de Moreno, fundadores de La Victoria. En la misma región de Jalisco se construyó la fábrica Cruz de Piedra en San Diego de Alejandría. La última industria mencionada es la ferrería de Comanja, que a decir de Federico es donde además de explotar el hierro, el cobre, el plomo, la plata, el zinc, el estaño y el oro, se fabricaban herramientas para la explotación

minera. Como hemos dicho anteriormente, las imágenes que acompañan los capítulos, son sencillamente de una valía fuera de discusión. No conozco al fotógrafo, pero las fotografías de la ferrería de Comanja son de una expresividad digna de llamar la atención. Como si cobraran vida. Además, hasta donde deja ver el texto, la ferrería estuvo prácticamente olvidada hasta que Federico de la Torre y su curiosidad la encontraron. De ahí mi admiración por un trabajo de recuperación de monumentos como éste, digno de ser protegido por leyes para su salvaguarda.



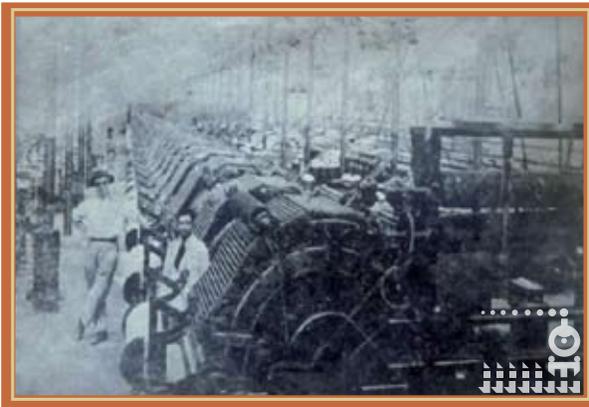
Interior de una nave de la Ferrería de Comanja

Dos pequeños capítulos anuncian el final del trabajo de Federico: lo que él llama “El último gran proyecto del siglo XIX: la fábrica de hilados y tejidos de Río Grande o El Salto”, porque, en su opinión, es el proyecto industrial que generó las condiciones para que posteriormente fuera creado el corredor industrial que se consolidó durante el siglo XX. Así llegamos al séptimo y último capítulo que habla de un *problema crucial para la historia de la tecnología* como lo es el uso de la energía. Tal como en la actualidad.

Finalmente, el epílogo trata de los actores principales, o más bien de los principales involucrados en el proceso de industrialización jalisciense: aquellos que aparecieron intermitentemente a lo largo de los capítulos comentados, y que a fin de cuentas fueron quienes arriesgaron sus intereses y se enfrascaron en un proceso en el que estaba sembrada la semilla del futuro empresario, por lo que Federico no duda en proponer que a estos personajes se les considere como parte del patrimonio industrial jalisciense. Extraña propuesta, a menos de que sean considerados parte del patrimonio intangible. Este epílogo me gusta como síntesis

de ideas que veo son la conclusión de una minuciosa búsqueda de datos que permiten, así lo creo, ir configurando el estereotipo del empresario ¿mexicano?, ¿jalisciense?, ¿del siglo XIX?, evidentemente, si se suma este trabajo a otros similares con el objeto de comparar las coincidencias y diferencias entre proyectos, objetivos, personajes que participaron en el proceso de industrialización de México.

Sin duda, considero que son una gran aportación las conclusiones del libro. La red que vemos que se empieza a tejer nos induce a pensar que estamos ante algo novedoso, sobre todo por la metodología y por el marco teórico que vemos empieza a comprobar tesis bien planteadas que esperemos Federico lleve a buen fin.



Trabajadores y maquinaria de la fábrica de El Salto, principios del siglo XX

Concluyo mis comentarios con lo siguiente: estamos ante un trabajo bien hecho, bien escrito, bien investigado, que aprovechó con mucho tino la información que logró reunir en una buena cantidad de archivos consultados. Además, el autor menciona que este trabajo tiene como sustento una investigación mayor: la de su tesis doctoral, que afortunadamente ya defendió con éxito, no hace mucho, precisamente en la ciudad de Puebla. Insisto en que el material gráfico es espléndido. Podría decir que entre los historiadores de la industria en Jalisco, abocados, hasta donde recuerdo, más bien a la industria del siglo XX, la investigación de Federico de la Torre tiene la enorme virtud de utilizar los recursos metodológicos de la historia empresarial, de la historia industrial, de la historia de la tecnología, de la historia económica, ¡vaya!, de la historia social. Con lo que contribuye a la reconstrucción de una historia más completa del

proceso de industrialización del occidente mexicano. Y sobre todo, el valor agregado, ya que estamos hablando de empresarios y productos elaborados, que son las fuentes novedosas, acompañadas también de preguntas inteligentes.

Pienso que lo más importante del trabajo es el ser un ensayo de biografía colectiva de los empresarios jaliscienses; de gran valor sobre todo para la primera mitad del siglo XIX, que difícilmente se podría realizar si no es mediante la reunión de documentos de varia natura, como la que llevó a cabo el profesor De la Torre. Sin embargo, un elemento que me parece no asoma mucho, si es que de historia social estamos hablando, es el trabajador: el textilero, el minero, el de la industria del papel. ¿Los considera parte del patrimonio industrial, tal como los vestigios materiales y los empresarios? Según interpreto en este trabajo se plantea la permanencia de este enfoque, que es el de la historia social, como ya lo he mencionado, enfocada al proceso de industrialización. Pero más allá de mis honestos y sinceros comentarios, deseo de corazón que el profesor De la Torre cuente con el apoyo necesario para terminar de explorar las regiones jaliscienses y los sectores industriales que le faltan y así poder conocer mucho más profundamente un proceso industrial, que ciertamente, se desarrolló en circunstancias particulares, como entiendo también pasó en Puebla con su proceso de industrialización, o Yucatán y la industria henequenera. Digamos que por todo el país, según las circunstancias políticas, económicas y sociales pasaba algo análogo. En breve, examinar lo particular para comparar con otras regiones y poder ver el todo. Lo que me lleva a pensar que ojalá que el trabajo realizado por Federico de la Torre provoque estudios similares y quizá ayude a demostrar, de manera más clara y contundente, el porqué estos vestigios de nuestro pasado industrial deben ser reconocidos y protegidos, no sólo por su belleza monumental, sino porque son un eslabón muy importante de nuestro pasado histórico; de una historia industrial, que muchas veces es difícil de reconocer y que incluso se ha negado que exista en nuestro país, como si fuera esta visión la comprobación de un destino al que irremediablemente estamos condenados: el de la dependencia científica y tecnológica.

CRUCE DE CAMINOS

Pues bien, la recuperación de nuestro pasado industrial, tomando como ejemplo el trabajo que ha realizado Federico de la Torre, nos muestra las posibilidades de investigación de un pasado industrial que ha quedado sepultado y en el mejor de los casos olvidado entre las planicies, barrancas, montañas, llanuras, baldíos, documentos, fotografías, planos, descripciones de procesos productivos, balances financieros entre otras fuentes, todos estos intersticios en los que echó raíces la industrialización, y vayan ustedes a saber la cantidad de archivos que todavía están a la espera de investigadores, como Federico, que buscan respuestas sobre nuestro pasado industrial. Espero que en un futuro no muy lejano pueda tener en las manos un “Atlas del patrimonio industrial de Jalisco”, en el que aparezcan los restos materiales de la industria minera, azucarera, tequilera, jabonera, entre otras. Entonces tendremos un nuevo paisaje que entender y que siempre ha estado ahí, invisible a los ojos de los neófitos en la materia y que ahora con este tipo de estudios se abre como parte de nuestra historia nacional.

Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México

Covadonga Vélez Rocha

El desarrollo que en materia ferroviaria habían experimentado Europa y Estados Unidos durante la segunda y tercera décadas del siglo XIX despertó el interés en México por establecer tan novedoso medio de transporte. El impulso que dieron los distintos gobiernos al desarrollo ferroviario durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX llevaron a la conformación de diversas compañías ferroviarias, las cuales se encargaron del tendido de las líneas y de la creación de una infraestructura ferroviaria, sobre todo durante los años del Porfiriato.

A principios del siglo XX, las principales compañías ferroviarias en México eran las siguientes: la compañía del Ferrocarril Mexicano, que cubría la ruta entre México y Veracruz; la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, que iba de Guaymas a Nogales; la del Ferrocarril Central Mexicano, que corría de México a Ciudad Juárez; la del Ferrocarril Nacional Mexicano, que abarcaba la ruta de México a Nuevo Laredo; la del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, que iba de México a Berinstain; la del Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, que iba de México a Balsas; la del Ferrocarril Interoceánico, de México a Veracruz, vía Jalapa; la del Ferrocarril Mexicano del Sur, que cubría la ruta de Puebla a Oaxaca; la del Ferrocarril Internacional, que iba de Piedras Negras a Durango; la del Ferrocarril de Monterrey al Golfo, que iba de Monterrey a Tampico; la del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que corría de Coatzacoalcos a Salina Cruz, y los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, con las rutas de Mérida a Progreso, de Mérida a Peto, de Mérida a Campeche y de Mérida a Valladolid.¹

¹ *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, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, 206 pp.

La construcción de estas líneas implicó la intervención de una serie de personajes: ingenieros, dibujantes, topógrafos, trabajadores encargados del tendido de vía en sus diversas especialidades, maquinistas y tripulantes de locomotoras, cocineros y, en algunos casos, fotógrafos que registraban las obras de tendido de la línea, su inauguración y algunas veces hasta la operación de la misma.

Gracias a que la fotografía permite concentrar un cúmulo de información, los fotógrafos se convirtieron en personajes claves, incluso para las compañías ferroviarias, que contrataban sus servicios con el fin de registrar vías, puentes, estaciones, equipo rodante, y todas aquellas construcciones, reparaciones o modificaciones que la ruta sufriera.

Una vez concluido el registro, las imágenes se entregaban a las compañías en álbumes perfectamente ordenados, mismos que eran enviados a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, junto con los informes que ofrecían una descripción detallada del avance de las obras de construcción de las diferentes líneas férreas instaladas en el país.²

Aunque esto era una exigencia por parte del Estado para todas las compañías ferroviarias, es importante mencionar que para muchas empresas, antes de la exigencia formal, ya era una práctica común realizar tales registros, con el fin de contar con los registros fotográficos de sus instalaciones, incluido el equipo rodante, a fin de difundir este nuevo sistema de transporte, la tecnología empleada en él y, por supuesto, el ingreso de nuestro país a la modernidad y el progreso.³

Fotógrafos extranjeros de finales del siglo XIX y de principios del siglo XX, como Abel Briquet, W. H. Jackson, Gove & North, C. B. Waite, H. F. Schlattman, entre otros, así como los mexicanos Lorenzo Becerril, Octaviano de la Mora, Valletto y Ca., Ignacio Molina, Francisco C. Valencia, y otros no tan conocidos ubicados en distintas regiones del país, plasmaron, utilizando diversas técnicas y formatos, la construcción y el desarrollo de los distintos ferrocarriles.⁴

Para el caso de México, son pocos los registros fotográficos que se conocen de las propias compañías ferroviarias. En el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, perteneciente al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, se encuentran resguardados algunos de ellos, como el de la compañía del Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, el del Ferrocarril del Desagüe del Valle de México, el del Ferrocarril Mexicano y el de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El registro fotográfico de la compañía del Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico

La construcción de esta línea estuvo a cargo del señor J. H. Hamptom, presidente y administrador de la compañía, y comienza en 1892. Un año después se concluye el primer tramo en Tacubaya, y el tendido de la vía avanza hacia Contreras, luego a Tres Marías, hasta llegar a Cuernavaca en 1897. El primer tren de pasajeros que realiza el recorrido completo de México a Cuernavaca lo hace el 11 de diciembre de ese mismo año, contando entre sus pasajeros distinguidos al señor presidente de la República, general Porfirio Díaz.⁵

Algunos trabajos del tendido de la línea, parte de la infraestructura creada para la operación de la ruta, así como la llegada del tren a Cuernavaca y los festejos llevados a cabo para tal acontecimiento fueron registrados por la lente de H. F. Schlattman. No todo el registro de imágenes llevado a cabo por este fotógrafo fue incluido en el álbum de la compañía, al que la empresa H. F. Schlattman Photo, tituló *View on the line of the Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway*, ya que el registro completo contiene alrededor de 240 fotografías y las imágenes incluidas en el álbum no rebasan las 102.

El álbum de pasta dura color café contiene las imágenes viradas al sepia, en un formato de 7 x 9.5", las cuales están adheridas a hojas de cartoncillo beige, en cuyo lomo se lee el número 323, y con letras doradas el título ya mencionado.

Buena parte de las fotos se encuentran numeradas y algunas de ellas tienen escrito su pie de foto en inglés.

2 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley sobre ferrocarriles*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899, pp. 52-53.

3 Fernando Aguayo, *Estampas ferrocarrileras. Fotografía y grabado, 1860-1890*. México, Instituto Mora, 2003, pp. 16, 45.

4 *Ibid.*, pp.17, 54.

5 Valentín López González, *El ferrocarril de Cuernavaca, 1897-1997. México, Gobierno del Estado de Morelos, Secretaría de Bienestar Social, Dirección General de Relaciones Públicas, Instituto Estatal de Documentación, 1997, pp.18-19, 41.*

Este interesante álbum fotográfico nos muestra, en un centenar de positivos, parte de la infraestructura de este ferrocarril, pero también da cuenta del paisaje que el viajero pudo apreciar a lo largo del recorrido. Un aspecto digno de resaltarse son las actividades productivas de la zona. A este respecto, vale la pena mencionar algunas de las imágenes sobre esta temática. Por ejemplo “Strawberry picking in dec on line of Cuernavaca R. R.” en la que se ve a un grupo de indígenas mientras cosechan las fresas, o la imagen “Sugar machinery at Hda. de Sn Vicente”, en la que se muestra la maquinaria utilizada para la producción de azúcar dentro de la hacienda. En “Sugar at Hda. del Puente” apreciamos cómo se almacenaba el azúcar en una de las bodegas de la hacienda, algo muy similar a las conocidas panelas o piloncillos, pero en un tamaño más grande. Aparecen también las panorámicas de las haciendas Temisco, San José, San Gabriel, Chiconcuac, Atlacomulco, y del Puente, así como sus patios con las recuas de mulas. En la de Chiconcuac aparece incluso una tienda, en cuya fachada se lee: “efectos nacionales y extranjeros”. También se observa en estas imágenes lo que en cada hacienda se sembraba, mayormente caña de azúcar.

Los paisajes de la ruta también llamaron la atención de Schlattman. Las vistas panorámicas que logró captar son impresionantes, y buena parte de ellas se encuentran identificadas en este registro. Podemos observar Contreras, el Valle de Topileto, una parte del Valle de México, Xochitepec, Puente de Ixtla, Buena Vista, y otros parajes montañosos, donde incluso logra conjuntarlos a la vía.

Si tomamos en cuenta que la firma Schlattman era de fotógrafos de gabinete, no nos extrañará que en este registro, completamente ferroviario, también se incluyan imágenes de personas que posan para la foto. Incluso podemos afirmar que no es casualidad que la foto registrada con el número 1 sea precisamente la de un grupo de personas que posan para el fotógrafo, en un paraje. Los hombres lucen perfectamente vestidos con sus trajes, su corbatín o moño, algunos con abrigo, y todos con su respectivo sombrero de fieltro o gorras. Las mujeres se muestran elegantes, con sus vestidos largos y sus sombreros adornados con encajes, moños y plumas. Ninguno pierde la compostura, aún cuando ellas se encuentran sentadas en el pasto. Todos denotan un gesto sobrio.

Otra imagen que vale la pena resaltar es la tomada a un pequeño grupo de seis personas que viajan en un armón. Cinco de ellas están elegantemente vestidas, tres son mujeres y dos son hombres. El otro es un peón de vía, que es el que manejaba el armón.



Schlattman no nos refiere el nombre de estas personas, lo único que nos menciona en el título es: “Scene on Cuernavaca Railroad”. La pose de las personas fotografiadas nos remite a la fotografía de estudio. Lo único que cambia es que en esta ocasión no hay una escenografía montada detrás de ellos, sino que se encuentran sobre la vía, en un punto específico de la ruta. En esta misma línea, Schlattman toma otra imagen de una persona en un armón, al parecer se trata de un peón de vía, que se encuentra sentado, con las piernas y brazos cruzados, y la cabeza baja, en una postura de meditación, adormecimiento o de simple espera para continuar el viaje.

Por último vale la pena hacer mención de otra imagen tomada también a un grupo de personas. En este caso se trata de posibles hacendados de la región. La mayoría luce con grandes sombreros de paja, montados en sus caballos. A esta imagen Schlattman la titula “Rancheros [en español]. State of Guerrero”.

El resto de las imágenes se centra básicamente en el tema ferroviario. Aquí es importante señalar que en este registro aparecen fotografías que no son comunes en este tipo de registros. Me refiero a que Schlattman registró los campamentos para los trabajadores e ingenieros encargados de las obras del tendido de la vía. En estas imágenes es impresionante observar el número de personas que intervenía en estos trabajos, pero las fotos más elocuentes de este

tipo son aquellas en las que los vemos acompañados de sus picos, palas y demás herramientas necesarias para estos menesteres.

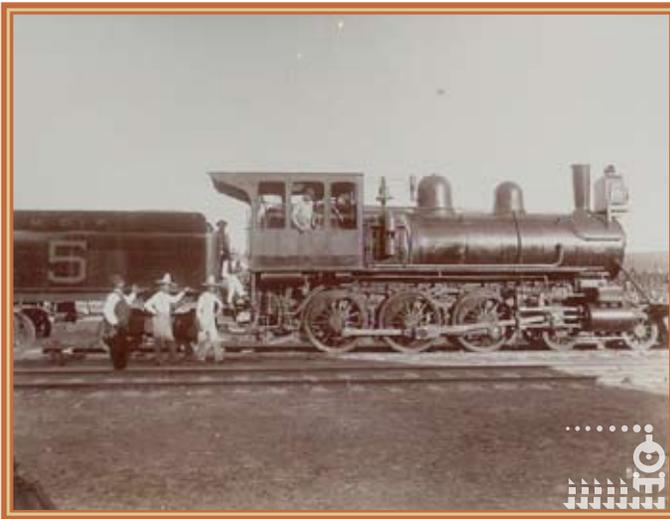
Ahora bien, el fotógrafo va más allá del registro simple de estos campamentos, al realizar tomas al interior del propio campamento de los ingenieros. En ellas vemos a algunos posando para la foto, mientras otros continúan en sus labores. Sin duda alguna, lo más interesante de estas imágenes es observar el entorno registrado por el fotógrafo: sus herramientas de trabajo e incluso las armas de fuego que portaban consigo, todo lo cual resulta muy revelador.

Otro tema del que por lo general encontramos poca información visual y que en este registro aparece contemplado, son los trabajos que hacían las cuadrillas de trabajadores en los terraplenes por donde iba a pasar la vía, además de los recubrimientos en mampostería que se realizaban en las bases de algún cerro o montículo que pudiera llegar a ocasionar algún deslave sobre la ruta.

De lo que podemos encontrar en este registro, y que es de lo más común para el tema son los puentes, alcantarillas y el equipo rodante. Schlattman tomó placas de diversos puentes, algunos de los cuales incluso identificó, como ocurre con el puente Chalma o el del Río Salado, en cuya imagen se observa un instante de la construcción de los cimientos. Hay otros puentes en el álbum, pero éstos no fueron identificados, todos ellos de estructuras metálicas. En lo que se refiere a

las alcantarillas, debe anotarse que Schlattman registró siete de ellas, que estaban totalmente terminadas. Del equipo rodante, su objetivo básicamente fueron las locomotoras de vapor. En todo el registro sólo encontramos dos imágenes de trenes de pasajeros, ya que el resto se refiere a las locomotoras de vapor 4, 5, y 6, estacionadas o en camino.

Por otra parte, como se mencionó en un principio, no todas las fotos de Schlattman sobre este ferrocarril se encuentran en el álbum al que aquí hacemos referencia. Fue interesante encontrar en la publicación de Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca, 1897-1997*, imágenes del recorrido inaugural que se hace de México a Cuernavaca con la locomotora de vapor adornada con banderas, y la foto del presidente, así como imágenes de los festejos llevados a cabo por tal acontecimiento en la ciudad de Cuernavaca. También hay registro del banquete que se ofreció en el hermoso jardín Borda.⁶



El Ferrocarril del Desagüe del Valle de México

Este ferrocarril fue construido a finales del siglo XIX por el gobierno federal con cargo a las obras del Desagüe del Valle de México y tenía como objetivo funcionar como apoyo

para dichas obras, aunque posteriormente se utilizó para vigilar el funcionamiento de las mismas, y para hacer recorridos turísticos los fines de semana, en combinación con el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste. Se buscaba que las personas conocieran este impresionante proyecto, que tuvo tres objetivos fundamenta-

⁶ *Ibid.*, 130 pp.

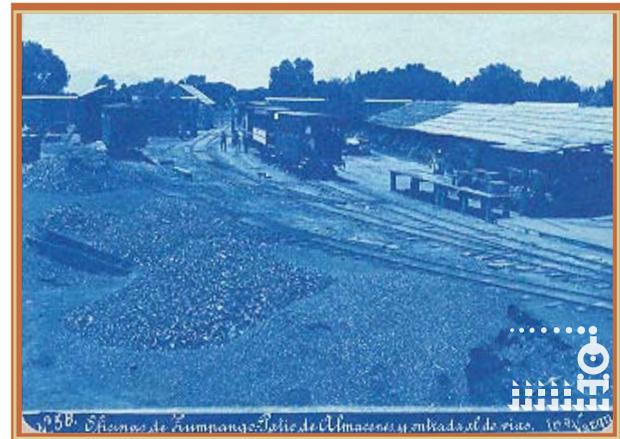
les: impedir las inundaciones; recibir las aguas sucias y los residuos de la ciudad de México y conducirlos fuera del Valle; y controlar las aguas de este mismo Valle para sacarlas fuera de él cuando éstas resultaran perjudiciales.⁷

Se trató de un ferrocarril de vía angosta, con una longitud de 43.484 kilómetros. Se utilizaba de forma regular sólo en 34 kilómetros, que iban del Gran Canal hacia San Cristóbal, Zumpango y el tajo de Tequiquiac.⁸

Las imágenes que de las obras del Desagüe del Valle de México y de su ferrocarril se resguardan se encuentran en un álbum titulado *Álbum que como anexo se acompaña al 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*, el cual está fechado en la ciudad de México, en julio del año de 1900.

Las fotografías se encuentran perfectamente ordenadas en un pequeño álbum de la compañía American Photo-Supply, ubicada en la calle de Profesa número 1, en la ciudad de México. En la portada del álbum, en letras doradas se lee: "Photographs". La primera hoja describe el título del álbum y los nombres y firmas de algunos personajes tanto de la Junta Directiva como de la Secretaría de Comunicaciones, además de Samuel Vázquez, quien quizá fue la persona encargada de realizar el registro fotográfico, ya que en todas las fotos aparece el nombre Ing. Vázquez Foto.

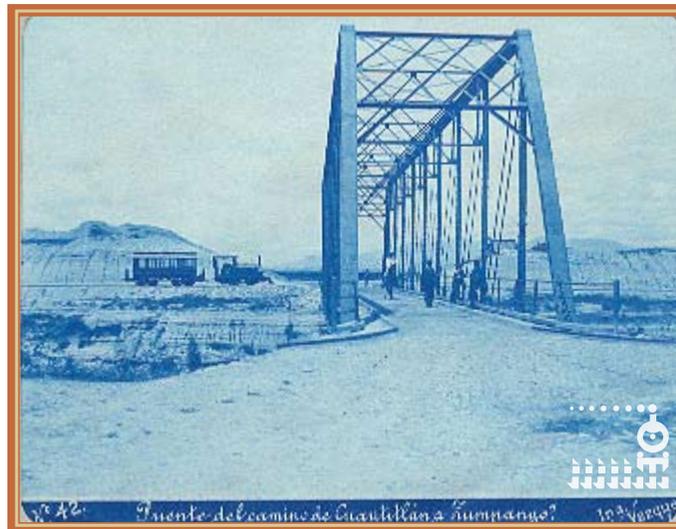
Son 59 fotografías las que conforman el álbum. Se trata de cianotipos en formato 4 x 5". Fueron reproducidas en papel normal, no en papel fotográfico, y acomodadas de dos en



dos en cada página, de manera que quedaron montadas como si tuvieran una María Luisa, listas para ser enmarcadas. Cada una de ellas se encuentra numerada y con su respectivo pie de foto.

La mayoría de las imágenes se refieren a las obras del Desagüe del Valle de México, por lo que aparecen las compuertas de San Lázaro, donde comienza el Gran Canal del Desagüe, depósitos de materiales, canales como el del río Consulado, el del río de Guadalupe, el desemboque del canal de desfogue del Lago de Texcoco, entre otros. También se registraron puen-

tes peatonales tales como el del canal del río Consulado, el puente del kilómetro 5 en la hacienda de Aragón, el puente provisional ubicado frente al pueblo de San Clara, el puente de Tulpetlac, que se encontraba en el kilómetro 18; el puente de San Cristóbal, y el puente del camino de Cuautitlán a Zumpango. En el caso de los de ferrocarriles encontramos una



toma del Ferrocarril Interoceánico, otra de los Ferrocarriles del Distrito, línea de Peñón; una del Ferrocarril Mexicano, y una más del Ferrocarril del Nordeste.

Otras de las imágenes que podemos apreciar del Ferrocarril del Desagüe corresponden a vistas del tren de pasajeros y uno especial conformado por pequeñas góndolas y furgones en la estación de San Cristóbal. También se aprecien las casas donde se ubicaban los

7 Mariano Téllez Pizarro, *Apuntes históricos sobre ferrocarriles de la República Mexicana*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906. Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, no. 46, Ferrocarriles Nacionales de México, pp.32. *Memoria histórica, técnica y administrativa de las obras del Desagüe del Valle de México, 1449-1900*, publicada por orden de la Junta Directiva del mismo desagüe. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1902, vol. I, pp. IX.

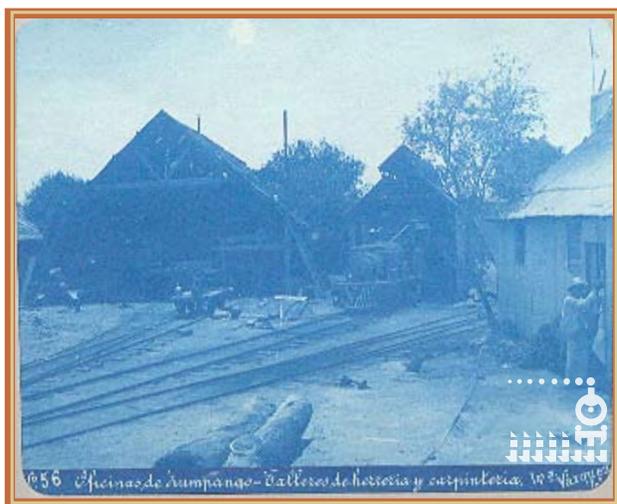
8 *Idem*.

talleres y el galerón de depósito de maquinaria de la compañía Pearson & Son. No faltan el taller mecánico, el taller de herrería y carpintería, el patio de almacenes con algunos de los trabajadores, el patio para depósito de maquinaria, y la entrada a las vías en las oficinas de Zumpango.

Finalmente, vale decir que el fotógrafo registró otras construcciones que llaman la atención, como la casa de Morelos en San Cristóbal Ecatepec, las casas llamadas de Bocanegra; una casa y monumento del Puerto, un horno de cal denominado Hidalgo, y la casa que ocupaban las oficinas de la Dirección en Zumpango.

La compañía del Ferrocarril Mexicano

Durante los primeros años del siglo XX, la compañía del Ferrocarril Mexicano llevó a cabo un registro de la ruta de México a Veracruz, el cual se prolongaría hasta la década de 1920. A diferencia del registro anterior, las imágenes no tienen un orden secuencial, por lo que no se puede seguir paso a paso la ruta. Tampoco se encontró el material en un álbum de fotos. Se trata de 205 negativos en blanco y negro, en formato 5 x 7", con reproducciones actuales en hojas de contacto. Estos negativos fueron localizados durante los trabajos de rescate de un archivo en la bodega del Taller de Puentes y Edificios de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, FNM, en Orizaba, Veracruz, en el año de 1996, en el marco del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México, Pronare.



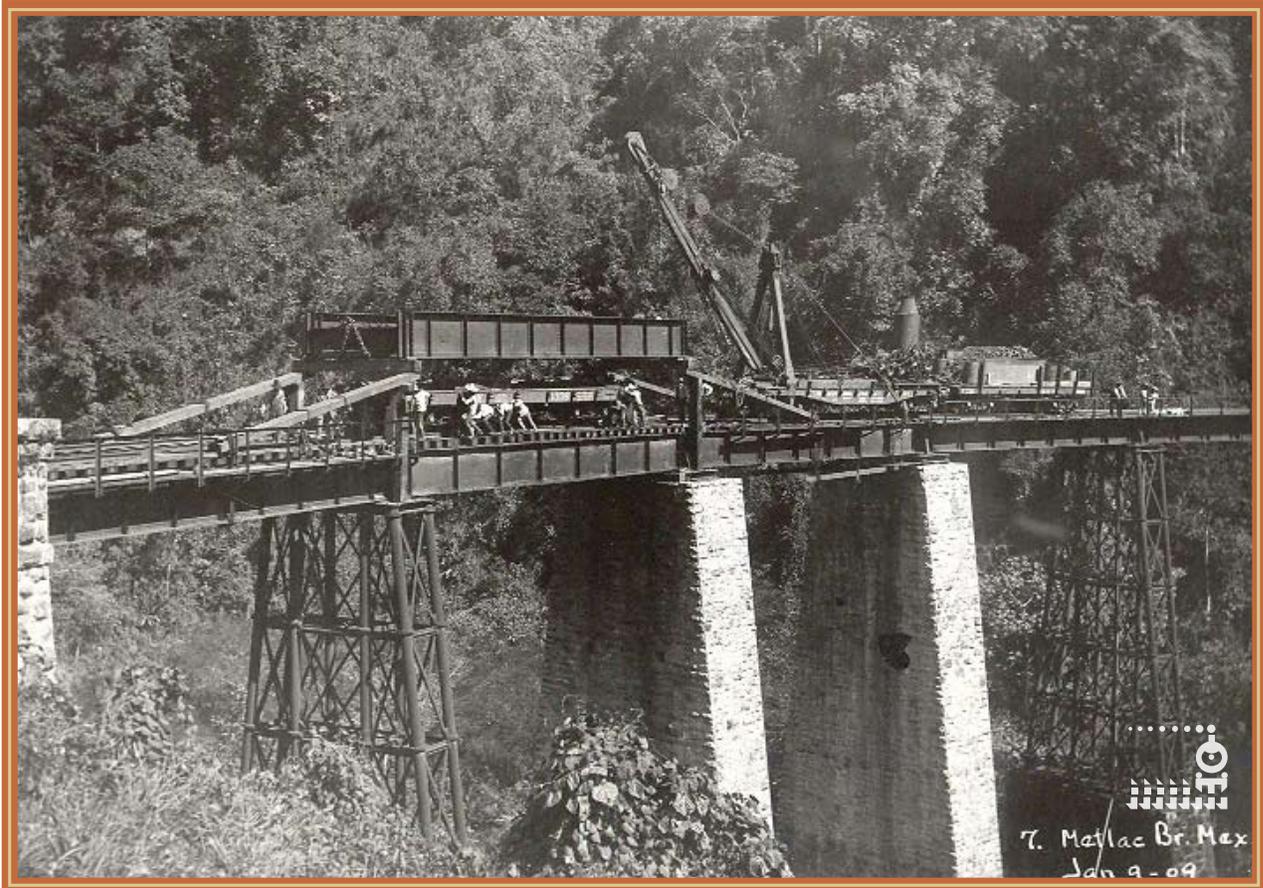
El autor o autores de estas imágenes, cuya identidad no ha podido descubrirse hasta el momento, pero posiblemente sean de origen inglés o estadounidense, lo que se deduce a partir de la escritura en inglés de algunas anotaciones en las que se lee un pequeño título y la fecha de la toma en el margen inferior derecho de ciertos negativos.

Los negativos que tienen pie de foto muestran básicamente los puentes más grandes y espectaculares de línea, sobre todo en momentos en que se están efectuando algunas reparaciones o labores de mantenimiento de los mismos. Tal es el caso del puente Wimmer, del puente de Metlac, y del puente de Soledad, entre los años 1908 y 1909, aunque también aparecen sin identificación los puentes de Atoyac y Chiquihuite.

El resto de las fotografías muestran algunas de las estaciones de la línea troncal que se han logrado identificar, como los andenes de la estación Buenavista, donde partía el tren rumbo a Veracruz; la estación La Villa, en la que incluso en una toma se aprecia, al fondo, la villa de Guadalupe. Otras estaciones ya identificadas han sido las de Esperanza, Alta Luz, Maltrata, Santa Rosa, así como la estación Molino, cercana a Orizaba, y la estación de Purga, todas ellas ubicadas en los estados de Puebla y Veracruz. De los ramales del Ferrocarril Mexicano sólo se encuentra registrada la estación de Pachuca, Hidalgo, incluyendo una vista panorámica de esta ciudad.

Es importante mencionar que este registro incluyó equipo rodante: las locomotoras Fairlie 139 y 184, locomotoras de vapor, las locomotoras eléctricas 1008 y 1009, grúas de vapor en los trabajos de reparación de los puentes Wimmer y Soledad, furgones, góndolas, así como locomotoras de vapor y coches de pasajeros de otro ramal del Ferrocarril Mexicano, el de Atlamaxac.

Además, en las imágenes podemos apreciar parte de la infraestructura creada por la compañía para la operación de los trenes, sobre todo para la parte electrificada de Esperanza a Paso del Macho, como es la construcción de la subestación de Maltrata, el cableado y las catenarias colocadas para el paso de las locomotoras eléctricas utilizadas por este ferrocarril durante la década de 1920.



Otra parte de la infraestructura ferroviaria que se aprecia en el registro son los tanques para agua en algunas estaciones, uno de ellos instalado en los patios de la estación de Córdoba y otros en proceso de construcción. También observamos la vía, en cuyas imágenes encontramos diversos acercamientos a los rieles y a los durmientes de concha, así como fotos tomadas desde el tren en marcha.

Son pocas las imágenes que se aprecian de los talleres, casas de sección, alcantarillas, túneles y maquinaria.

Los trabajadores también fueron captados por la lente del fotógrafo, algunos realizando sus labores de trabajo como peones de vía en diferentes cuadrillas, otros como puentes, desempeñando su labor en la reparación y mantenimiento de los distintos puentes de la ruta, y otros definitivamente posando para la foto, ya sea en un puente o en alguna estación, como es el caso del trabajador que posa junto a la estación Molino.

Finalmente, es importante señalar la importancia que en este registro se da a las Cumbres de Maltrata, tal vez, quizá, debido al grado de dificultad que implicó la construcción de la línea en esa parte de la ruta, que se suma a la belleza del paisaje. Diversas imágenes muestran la infraestructura ferroviaria instalada en la montaña, y las hermosas vistas tomadas desde la cima y la parte intermedia de las Cumbres.

La Compañía Ferrocarriles Nacionales de México

Este singular registro fotográfico fue encontrado en el Taller de Fotografía e Impresos del edificio administrativo de FNM en Buenavista, en el año de 1995. Está compuesto de 135 álbumes con fotografías en blanco y negro en formatos 4 x 5", 4 x 10" y 8 x 10", así como 199 paquetes de negativos de nitrocelulosa, en su mayoría placas de 8 x 10", acomodados en sobres de papel glassine y cubiertos con loneta. El contenido de las fotos se centra específicamente en la infraestructura de los Ferrocarriles Nacionales de México durante los años 1926 a 1930, por lo que



en él no encontraremos imágenes de la construcción de las diversas líneas que en 1908 se fusionaron para crear la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, entre ellas el Ferrocarril Central, el Ferrocarril Nacional, el Ferrocarril Internacional y el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, junto con otros ferrocarriles que ya hemos mencionado en otra parte de este trabajo.

Vale la pena aclarar los motivos que tuvo la compañía Ferrocarriles Nacionales de México para llevar

a cabo el registro de las líneas que para esos años la conformaban. En primer término debemos decir que se trató de una medida que respondía a la nueva política económica impuesta por el presidente Plutarco Elías Calles entre los años 1924 y 1928. En ella se planteaba la ejecución de una serie de cambios y ajustes en la administración pública con objeto de sanear el crédito financiero y presupuestal del gobierno, así como para lograr el refinanciamiento de la deuda externa.

Esta reestructuración financiera incluyó, por supuesto, a los ferrocarriles, que debían rehabilitarse para poder lograr un mejor aprovechamiento de las utilidades, con las cuales se ayudaría a cubrir los adeudos que el estado tenía con el Comité Internacional de Banqueros.⁹ Con este fin se instituyeron cuatro comisiones: la Comisión de Eficiencia, la Comisión de Tarifas, la Comisión Valuadora de Daños y la Comisión de Avalúo e Inventarios. La creación de las tres primeras se dispuso en el Convenio De la Huerta-Lamont en

⁹ El Comité Internacional de Banqueros representaba a los tenedores de bonos de la deuda externa mexicana. Enrique Krauze et al., *Historia de la Revolución Mexicana, 1924-1928. La reconstrucción económica*. México, El Colegio de México, 1981, pp. 53.

1922,¹⁰ aunque se instauraron hasta octubre de 1925, a partir de una modificación sustancial al convenio conocida como la Enmienda Pani, que afectaba sobre todo a los ferrocarriles, porque contrario a lo previsto en el convenio, el gobierno no pagaría la deuda de la compañía,¹¹ además de que ésta pasaría a manos privadas para su administración a partir de enero de 1926.¹²

La Comisión de Eficiencia tenía como tarea principal proponer un proyecto de reorganización de los ferrocarriles que detectara los servicios que se tradujeran en más gastos para la empresa, con el fin de determinar cómo podrían disminuirse, de tal forma que la explotación de las líneas permitiera obtener un sobrante que se acercara a la suma que la compañía tenía que pagar de manera anual, además de ingresos para mejorar la propiedad física y conformar una reserva monetaria para casos necesarios.¹³

La Comisión de Tarifas fue creada para facilitar a la compañía la expedición de las tarifas necesarias.¹⁴ Su facultad de fijarlas no se reducía al examen y a la autorización de las que ya se tenían, sino al estudio y la formulación de un sistema general de tarifas para los ferrocarriles.¹⁵

La Comisión Valuadora de Daños se instauró para hacer un balance de los daños que la infraestructura ferroviaria sufrió durante la Revolución.¹⁶ La tarea resultó difícil porque la compañía no contaba con inventarios que mostraran con precisión sus propiedades. Esto ocasionó que los valores comprobatorios de los daños fueran vagos, con márgenes de imprecisión muy elevados.¹⁷

10 Convenio realizado para la reanudación del pago de la deuda exterior, firmado por el ministro de Hacienda de México, Adolfo de la Huerta, y el presidente del Comité Internacional de Banqueros, Thomas W. Lamont, en junio de 1922. Enrique Krauze *et al.*, *op. cit.*, pp. 53 y 54.

11 La deuda externa ferrocarrilera ascendía a 137 millones de pesos de capital más 125 millones de intereses acumulados y vencidos. Enrique Krauze *et al.*, *op. cit.*, p. 83.

12 Enrique Krauze *et al.*, *op. cit.*, p. 84.

13 Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias-CNPPCF-CNCA, en adelante AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, exp. 7820, Comisión de Eficiencia, oficio del 24 de agosto de 1927, fs. s/n.

14 AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Tarifas, exp. 7822, "Oficio enviado por R. D. Carrión a los comisionados, 11 de octubre de 1927", f. 2.

15 AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Tarifas, exp. 7822, "Oficio enviado por R. D. Carrión al Sr. Benjamín Méndez, representante del gobierno en la Comisión de Tarifas de FNM", 7 de mayo de 1927, f. 2.

16 11 Enrique Krauze *et al.*, *op. cit.*, p. 84.

17 AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inven-

En comparación con las tres anteriores, la Comisión de Avalúo e Inventarios no fue resultado del Convenio De la Huerta-Lamont, sino de una orden del entonces presidente de la república, general Plutarco Elías Calles, quien dispuso su puesta en marcha de inmediato, como parte del estudio para la reorganización financiera de los ferrocarriles, lo que ocurrió en julio de 1925.¹⁸

La Comisión de Avalúo e Inventarios tenía a su cargo la realización de un inventario valorizado de todas las líneas pertenecientes a Ferrocarriles Nacionales de México, con el objetivo de conocer el activo real de la empresa para determinar el coeficiente de explotación y las tarifas convenientes, como se había hecho en los ferrocarriles de los Estados Unidos. Por ello el trabajo exigió un inventario a detalle de todas y cada una de las partes que constituían la infraestructura ferroviaria, incluyendo el equipo rodante.¹⁹

Una vez terminada la capacitación del personal, el primer campamento inició sus trabajos en diciembre de 1925. Se encargó de tomar los datos de campo para inventariar la línea que perteneció al Ferrocarril Central, partiendo de la ciudad de México hacia Celaya. Tres campamentos más empezaron sus actividades a mediados de 1926.²⁰

En agosto de 1927 ya se habían inventariado y valuado las divisiones de Aguascalientes y México-Querétaro; la de San Luis Potosí y la Terminal de Tampico. Se encontraban en proceso de inventario las divisiones de Cárdenas, Torreón, Pacífico y las terminales de México, por lo que se habían recorrido 3 900 kilómetros, que incluían un total de 2 200 edificios y 8 700 puentes.²¹

Durante los recorridos, el personal de los campamentos anotaba también los datos necesarios para ubicar las obras de terracerías, los derechos de vía y sus invasiones; así como los túneles, los rieles y sus herrajes; los servicios de agua, aceite, básculas y embarcaderos, entre otros. También se documentaba debidamente y se levantaba registro de los planos y cro-

tarios, exp. 7824, "Informe del Ing. Carlos Corral, Jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios", 26 de julio de 1929, f. 2.

18 *Ibid.*

19 *Ibid.*, f. 4.

20 AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inventarios, exp. 7824, "Informe del Ing. Carlos Corral, Jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios", 26 de julio de 1929, f. 5.

21 AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inventarios, exp. 7824, "Informe del jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios, Ing. Carlos Corral", 19 de agosto de 1927, f. 3.

quis que eran necesarios, ya que no se encontraban en los archivos del ferrocarril. En los grandes patios se registraron las tuberías de agua, aceite, aire y vapor, y las instalaciones de alumbrado y fuerza eléctrica, así como telégrafos y teléfonos. En las terminales de México se estudiaron los derechos de propiedad de los patios de Colonia, Buenavista, Nonoalco y Peralvillo, en una extensión de 682 567 metros cuadrados de terrenos distribuidos en zonas urbanas.²²

Hasta ese momento se habían tomado seis mil fotografías de todos los edificios, puentes, alcantarillas y detalles de curvas, túneles y muros de revestimiento.²³

En cuanto al equipo rodante, se había inventariado 90 % de las locomotoras en servicio, y sólo se tenían valuadas 23 de ellas, que alcanzaron un monto de 1'024,500.00 pesos. El resto del equipo se encontraba totalmente inventariado pero sin valuación.

El inventario de herramientas y máquinas fijas de los talleres comenzó en Nonoalco, y el de muebles se hizo en las terminales de México y en la División Aguascalientes.²⁴

Para julio de 1929 se habían recorrido 7 964 kilómetros de vía, que representaban 70 % del total de las líneas a inventariar. En ese momento los campamentos trabajaban en la División de Monterrey al Golfo y en la de Monclova. Las divisiones que faltaban por registrar eran las de Guadalajara, Veracruz al Istmo y Panamericano, que se consideraba concluir hasta el segundo semestre de 1930.²⁵

En efecto, la Comisión terminó sus trabajos de campo en la estación de Santa Lucrecia de la División Veracruz al Istmo el 11 de octubre de 1930,²⁶ tal como estaba previsto.

Los fotógrafos viajaron durante cuatro años por todas las líneas ferroviarias acompañados de algunos peones de vía, que movían el armón para transportarlos junto con el equipo fotográfico, e incluso ayudaban en otras tareas como la de detener la pizarra en donde aparecía la línea, el kilometraje y el año de la toma.

Los resultados fueron sorprendentes, ya que el fotógrafo o fotógrafos pertenecientes a la Comisión de Avalúo lograron captar las diversas simetrías que pueden llegar a tener las vías férreas, la majestuosidad y tecnología aplicada a los puentes, los diversos tipos de alcantarillas, las estaciones que van desde el simple letrero hasta las grandes construcciones, en donde no sólo se muestra el inmueble sino la vida cotidiana de una estación de ferrocarril; los talleres con su imponente maquinaria, que daban empleo a un sinnúmero de trabajadores especializados en diferentes ramas; las bodegas llenas de insumos que iban a ser transportados a diversos destinos; las viviendas para los trabajadores, en donde se observan la casa del Superintendente y del maestro mecánico, o incluso las casas de sección para los peones de vía, que no siempre se encontraban junto a la estación. También registraron los hospitales, de una gran belleza arquitectónica, los patios siempre con equipo rodante listo para ser utilizado y, por supuesto, a los trabajadores cuyo overol, botas, sombrero y paliacate reflejaban una manera de vestir muy peculiar del gremio ferrocarrilero de la época del vapor.

Todas y cada una de las fotografías presentadas en los álbumes tienen un valor histórico incalculable, aunque algunas de ellas por su contenido resultan únicas en su género.

La Comisión de Avalúos e Inventarios registró en sus imágenes una gran cantidad de información referente a los talleres ferroviarios de FNM en la época del vapor. Podemos mencionar desde los grandes y afamados talleres de Aguascalientes, Acámbaro, San Luis Potosí, Nonoalco, Monterrey, Tierra Blanca y Buenavista, hasta los pequeños pero no menos importantes talleres de Doña Cecilia en Tamaulipas, los de Tonalá, Chiapas, Gómez Palacio, Chihuahua, Nuevo Laredo, Cárdenas, Hipólito, Durango, Guadalajara y Monclova.

Las fotografías muestran vistas panorámicas de los talleres y, por supuesto, de cada uno de ellos. Tal es el caso de los de Aguascalientes, que fueron los más grandes y completos del sistema, de los cuales se registraron los talleres de Carpintería de Inspección de Carros, Carpintería del Departamento de Vía, Pailería y Trucks de Tanques de Locomotoras, Flechas y Lincks, Reparación de Locomotoras, Pintura de Locomotoras, el taller mecánico, Bronces, Cobretería y Ho-

²² *Ídem*.

²³ *Ibid.*, f. 4.

²⁴ *Ibid.*, f. 5.

²⁵ AHCEDIF, Fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inventarios, exp. 7824, "Informe del Ing. Carlos Corral, Jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios", 26 de julio de 1929, f. 5.

²⁶ Fototeca CEDIF/CNPPCF/CNCA, Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios, Álbum G-3, División Veracruz al Istmo.

jalatería, Herrería, Reparación de Fluxes, la Casa de Calderas, Laminación, el taller de Ranas, Fundición, Reparación y Pintura de Coches de Pasajeros, el taller de Modelos, Reparación de Carros Tanque y Trucks de Carros y Locomotoras, sin olvidar los Departamentos que también conformaban los talleres, como: el Tornos, el de Taladros, el de Tornos y Tarrajas, el de Cepillos, el de Pailería y el de Carros.

Este registro fotográfico incluye también imágenes del tipo de maquinaria que era utilizada dentro de los talleres, como es el caso del Taller de Llantas de Locomotoras donde era utilizada una grúa eléctrica móvil Case Crane con capacidad para cinco toneladas, además de un aparato para calentar llantas de ruedas motrices de locomotoras. En el interior del edificio para fuerza eléctrica se registraron dos motores de vapor marca Ridway de 800 caballos cada uno, con generadores acoplados de 500 kilowatts, y una compresora de aire; así como tornos horizontales que se hallaban en el Departamento de Tornos, y una máquina para tarrajar.

En el Departamento de Taladros se tomó imagen de taladros radiales Niles Bement Pond, C., y de un escoplo de la misma marca. En el Departamento de Cepillos podemos darnos cuenta que había tornos verticales, además de un radial, un taladro de brazo fijo, un cepillo de codo marca The Cincinnati Shaper Co., dos cepillos de carro, uno de la WB. Bement and Son, y el otro de la Putnam Machine, una prensa hidráulica para fijar ruedas en sus ejes de la Southwark Foundry and Machine Co., tornos verticales para llantas de ruedas de la Betts machine Co., y de la The Bullard machine Tool Co., y en el Departamento de Pailería había punzones y un rodillo para combar lámina de la marca Niles Bement Pond Co., así como en los patios se encontraba una grúa de vapor Locomobile para el servicio en el patio de los talleres, cuya capacidad era de hasta de veinte toneladas.

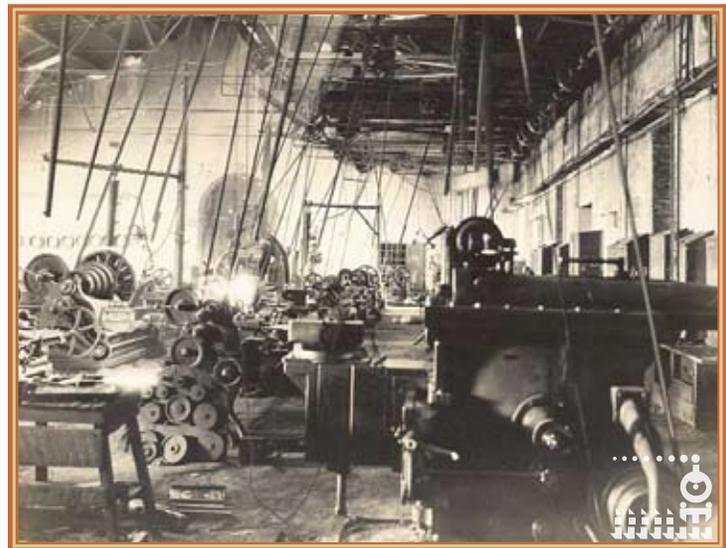
Sólo para los talleres de Aguascalientes, el registro cuenta con 195 imágenes, además de las 19 de la Planta de Creosotar.

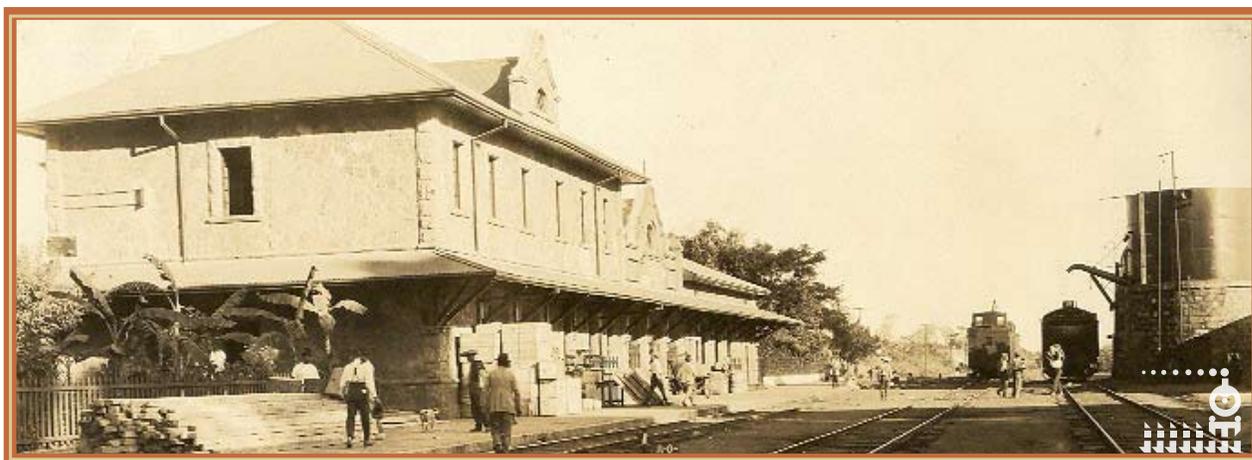
Comisión de Avalúos e Inventarios permite conocer la gran variedad de estilos arquitectónicos utilizados en la construcción de estaciones, los materiales con que fueron construidas, y hasta el equipo rodante que fue acondicionado como tal, sin olvidar los simples letreros con el nombre de la estación.

El registro fotográfico de las estaciones no se limita al edificio como tal, sino que se amplía hacia los patios, en donde no puede faltar la bodega de carga, el tanque de agua circular, el tanque de aceite y, por supuesto, la casa del jefe de estación, que en muchos casos se encontraba dentro del mismo edificio.

Todos y cada uno de los elementos característicos de las estaciones aparecen en las imágenes: carretas, filomenas, las bancas de la sala de espera, los costales cargados de insumos, listos para enviarse por Express. Incluso los perros y los marranos que se atravesaban por ahí fueron registrados por la lente, sin olvidar lo que finalmente da vida a una estación: las personas.

Por otra parte, los puentes conforman el otro grueso de las imágenes. Podemos encontrarlos de diversos tipos, desde los elaborados con grandes estructuras metálicas hasta los más sencillos, hechos de cemento, piedra y madera. Las dimensiones son variadas, ya que existen puentes de uno a cinco claros con traves de distintos tipos: madera, rieles de 60 libras, metálicos de lámina remachada o con armadura tipo Warren, Pratt o King. Las longitudes de las traves y los claros son señaladas en el pie de foto de cada una de las imágenes. Los lugares donde se localizan pueden identificarse por la línea y el kilometraje, que aparecen escritos en una pequeña pizarra. En las fotografías se aprecia no sólo el avance tecnológico aplicado a la construcción de puentes ferroviarios hacia principios de siglo, sino la belleza y la diversidad del paisaje mexicano en toda su extensión.





Cada uno de los 135 álbumes se encuentra ordenado por divisiones territoriales, muy comunes dentro del ámbito ferrocarrilero, las cuales eran encomendadas a la administración de un superintendente, como son: Aguascalientes, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Veracruz al Istmo, Torreón, Monclova, San Luis Potosí, Terminales de México, Hidalgo, Panamericano, México-Querétaro y Monterrey al Golfo. En cada uno de los álbumes se describe la línea y el kilometraje, incluyendo pequeños ramales. Tal es el caso de del álbum A-1 de la división México- Querétaro que incluye el inicio de la línea A (lo que anteriormente era el Ferrocarril Central) del kilómetro A-6 al A-287. Sigue el álbum A-2, el cual cubre otro determinado kilometraje, y así hasta llegar a Ciudad Juárez, Chihuahua, donde concluye la línea A, con un total de 13 álbumes para esta línea.

Cada uno de los álbumes de vinil negro hecho con cartoncillo del mismo color, incluye entre 250 y 300 fotografías de diferentes formatos, cada una con su pie de foto al calce y detrás de ellas.

Los pies de foto tienen un carácter técnico y describen detalladamente el tramo de vía, la casa de sección, la estación, el puente, incluyendo el material con que fueron fabricados.

Bibliografía

Aguayo, Fernando, *Estampas ferrocarrileras. Fotografía y grabado, 1860-1890*. México, Instituto Mora, 2003, 165 pp. (Historia social y cultural)

Álbum que como anexo se acompaña al acta de entrega de las obras del Desagüe del Valle de México, que hace el H. Junta Di-

rectiva del Desagüe a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. México, julio de 1900. Álbum fotográfico.

Krauze, Enrique, et al., *Historia de la Revolución Mexicana, 1924-1928. La reconstrucción económica*. Tomo 10, México, El Colegio de México, 1981, 323 pp.

Kuntz Ficker, Sandra y Paolo Riguzzi, "El triunfo de la política sobre la técnica: ferrocarriles, estado y economía en el México revolucionario, 1910-1950", en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México, El Colegio Mexiquense-FNM-UAM/Xochimilco, 1996, pp. 289-364.

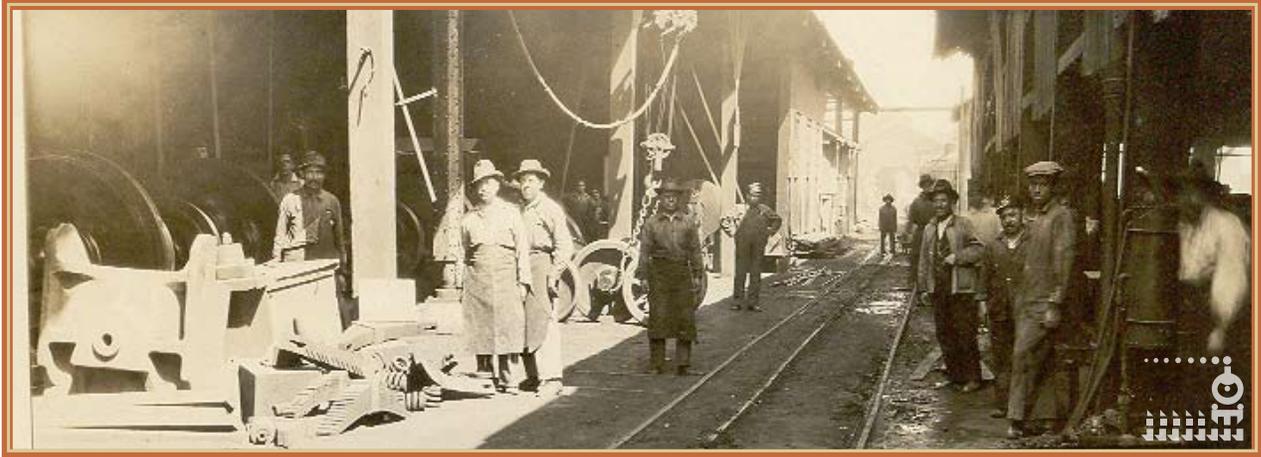
López González, Valentín, *El Ferrocarril de Cuernavaca, 1897-1997*. México, Gobierno del estado de Morelos, Secretaría de Bienestar Social, Dirección General de Relaciones Públicas, Instituto Estatal de Documentación, 1997, 130 pp.

Memoria histórica, técnica y administrativa de las obras del Desagüe del Valle de México, 1449-1900. Publicada por orden de la Junta Directiva del mismo desagüe, vol. I. México, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, 1902, 700 pp.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988, 304 pp.

Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. II. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988, 424 pp.

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, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos Federales, 1900, 206 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Ley sobre ferrocarriles*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1899, 65 pp.

Schlattman, H. F., *View son the line of the Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway*. Álbum fotográfico.

Téllez Pizarro, Mariano, *Apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana*. México, Tipografía de la Dirección general de Telégrafos, 1906. Biblioteca técnica ferrocarrilera no. 46. Ferrocarriles Nacionales de México, 65 pp.

Fuentes Primarias

Archivo Histórico, Biblioteca Especializada y Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Base de datos del equipo rodante con valor histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Lizbeth Celaya Vargas

Desde la perspectiva de la conservación, entendemos al patrimonio cultural como aquel producto material resultado del quehacer humano; es decir, aquellos objetos que derivan de distintos procesos culturales, históricos y materiales, y que son especiales por su belleza y/o constitución simbólica. Pero es gracias a la significación actual que la comunidad que los posee les otorgue, el que puedan cobrar vida. Su desaparición o su lejanía de los seres humanos se traduce también en su deterioro y en la muerte del patrimonio cultural intangible que gira en torno a ellos.

Es en este afán que el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos se ha planteado como tarea fundamental dentro de sus múltiples ejercicios la conservación y restauración del equipo rodante que resguarda, buscando, sobre todo, que se conserve su esencia material, así como el uso y resignificación cotidiana de estos acervos por parte de los diversos grupos sociales que visitan el museo. Rescatar este equipo rodante mediante su estudio y conocimiento y recrear con base en él múltiples vivencias que entrelazan historias locales, nacionales e internacionales significa mantener vivo este medio de transporte.

Tanto a nivel nacional como internacional, la Revolución Industrial significó cambios drásticos no solo en los fenómenos económicos y tecnológicos del mundo, sino en la vida cotidiana y en la cultura. Todo se transformó de manera definitiva. El reflexionar sobre este momento histórico nos ayuda a entender y fundamentar, en gran medida, las formas de vida actuales, y una de las manifestaciones más contun-

denes de esta Revolución Industrial fueron, sin duda alguna, los ferrocarriles.

Los ferrocarriles generaron la creación de una gran cantidad de objetos de gran valor histórico, amén de un enorme legado tecnológico. Según información del maestro Jorge Ramón Gómez Pérez,¹ curador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, fue en Inglaterra, a partir de 1960, cuando inicia el interés por la conservación del patrimonio industrial, ligado, sobretodo, a la Arqueología industrial.²

El carácter funcional que se ha dictado a este patrimonio conecta de manera fundamental su importancia con el patrimonio cultural intangible. Su estudio y conservación da cuenta del conocimiento tecnológico, de las relaciones laborales, sociales, económicas y, sobre todo, de una rica vida cultural que giraba en torno a las labores cotidianas de los trabajadores y usuarios de los ferrocarriles.

Los objetos legados por este medio de transporte dan cuenta de procesos locales, nacionales e internacionales lo cual los convierte en patrimonio cultural industrial, que debe ser conservado pero también fundamentado por los diferentes imaginarios sociales que de una u otra manera conviven y se relacionan con él.

Organizaciones internacionales como la UNESCO, el ICOMOS y en particular el TICCIH, por sus siglas en inglés,³ han denominado a este tipo de patrimonio

1 Vid. "Las locomotoras de los ferrocarriles mexicanos. Un estudio cultural y tecnológico", pp. 9-10.

2 Con visión interdisciplinaria investiga y conserva las construcciones y artefactos industriales, así como sus relaciones sociales, culturales, históricas y espaciales.

3 The International Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage.

como aquel que se compone de los restos de la cultura industrial y que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico.⁴ La valoración de este acervo nos permite a quienes estamos dedicados a la conservación, gestionar acciones en torno a su estudio, conservación y restauración.

Equipo rodante. Acciones para su conservación

Nuestro patrimonio es una herencia compartida. Da identidad a una comunidad y no se encuentra estático. Nuestro patrimonio tiene movimiento, porque se trata de una historia inacabada que el conservador debe retener.

Los bienes patrimoniales subsisten gracias a su cualidad intrínseca que consiste en transmitir mensajes a lo largo del tiempo. Son los objetos de la historia y presentan su significado en donde quiera que estén. Es tarea nuestra, entonces, aprender a abrir estas puertas del pasado y conservar su instancia material, siempre que esto sea posible.

La gestión para la conservación y restauración del equipo rodante del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos es una tarea fundamental que permite mitigar riesgos en el acervo, provocados por deterioros que se han generado por múltiples factores que serán observados mediante diagnósticos profundos.

Es necesario emprender una serie de actividades gestoras para la intervención, cuidado e investigación de estas unidades. Para asegurar su permanencia, la Subdirección de Conservación y Restauración diseña mecanismos para su conservación. Se trata de gestiones integrales que plantean que el uso del patrimonio debe ser primordial en su proceso de vida, sin que esto implique un deterioro o una desvalorización del mismo.

Nuestra institución lleva a cabo acciones de vanguardia dentro de la conservación, entre las que puedo citar las siguientes: catalogación, registro, investigación en procesos de intervención y el ejercicio de acciones de conservación preventiva.

El equipo rodante que se exhibe en los andenes del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos sistemáticamente es inventariado, estudiado y diagnosticado en cuanto a su estado de conservación se

refiere. Actualmente esta Subdirección elabora una base de datos que incluye la información general de las unidades, tales como: estado de conservación y bitácoras de trabajo. Esta base de datos puede ser consultada por investigadores e interesados en el equipo rodante del museo. Aquí presentaré una primera parte de este trabajo, que se refiere al primer cuadro de unidades conservadas en el Museo Nacional de los Ferrocarriles de México.



Guías dramatizadas en equipo rodante del CMPPCF.



Guía dramatizada dentro de coche- bar.

⁴ Consúltese: <http://www.mnactec.com/ticcih/industrial.htm>.15/08/2007.

Clase	Número	Nombre	Acotaciones	Cédulas	Ficha de diagnóstico y propuesta de intervención.	Bitácora de restauración
Locomotoras de vapor						
Locomotora de vapor	FCM-40			cedulas\fcm-40.doc		
Locomotora de vapor	N de M-650			cedulas\ndem-650.doc		
Locomotora de vapor	FCC y Z-10			cedulas\fccyz-10.doc		
Locomotora de vapor	N de M-601			cedulas\ndem-601.doc		
Locomotora de vapor	N de M-1150			cedulas\ndem1150.doc		
Locomotora de vapor	N de M-3034			cedulas\ndem-3034.doc		
Locomotora de vapor	O de M-2			cedulas\odem-2.doc		
Locomotora eléctrica						
Locomotora eléctrica	FCM-1001			cedulas\fcm-1001.doc		
Locomotora diesel-eléctrica						
Locomotora diesel-eléctrica	SBC-2203			cedulas\fcm-2203.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	DH-19 EX FCP		Checar diagnóstico	cedulas\dh-19.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	DH-17 EX FCP		En proceso de restauración	cedulas\dh-17.doc		bitácoras de restauración\DH 17.xls
Locomotora diesel-eléctrica	N de M-6328"B"			cedulas\ndem-6328.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	N de M-7020 "A"			cedulas\ndem-7020.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	N de M-602			cedulas\ndem-602.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	FCC y Z-802	Independencia		cedulas\fccyz-802.doc		
Locomotora diesel-eléctrica	N de M-5427			cedulas\ndem-5427.doc		
Coches						
Autovía	N de M-309			cedulas\ndem-309.doc		
Segunda clase	FCM-3551	Gringo Viejo		cedulas\fcm3551.doc		
Segunda clase	N de M-962			cedulas\ndem-962.doc		
Segunda clase	N de M-966			cedulas\ndem-966.doc		
Segunda clase	N de M-4915			cedulas\ndem-4915.doc	fichas de diagnóstico\ ficha NM 4915.doc	
Segunda clase	N de M-4964		Hay que diseñar tope de madera en puertas	cedulas\ndem-4964.doc	fichas de diagnóstico\ ficha NM 4964.doc	bitácoras de restauración\4964.xls
Primera y segunda clase	N de M-401			cedulas\ndem-401.doc		
Primera clase	N de M-8871			cedulas\ndem-8871.doc		
Primera especial	N de M-4483			cedulas\ndem-4483.doc	fichas de diagnóstico\ ficha NM 4483.doc	

Clase	Número	Nombre	Acotaciones	Cédulas	Ficha de diagnóstico y propuesta de intervención.	Bitácora de restauración
Coches especiales						
Coches especiales	N de M-3519			cedulas\ndem-3519.doc		
Coches especiales	N de M-3512	Pdte. Ávila Camacho	Se detectó poli-lla en alfombra	cedulas\NDEM-3512.doc		
Coches especiales	N de M-190	Sonora		cedulas\ndem-190.doc		
Coches especiales	N de M-3513	17 de Julio (antes Marte)		cedulas\ndem-3513.doc		
Coches especiales	N de M-3503	17 de abril (antes Tamega)		cedulas\ndem-3503.doc		
Coches especiales	N de M-3575	Gerencia de produc. (antes Juan Escutia)		cedulas\ndem-3575.doc		
Coches especiales	UP-112			cedulas\up-112.doc		
Coches especiales	N de M-3582.	El Hidrocá-lido (antes Huatusco)		cedulas\ndem-3582.doc		
Coches especiales	N de M-20	Oficina de prensa. Aguas-calientes.		cedulas\ndem-20.doc		
Coche especial dinamómetro	N de M-3550	Dinamómetro (antes Sierra grande)		cedulas\ndem-3550.doc		
Coche especial pagador	N de M-604			cedulas\ndem-604.doc	fichas de diagnóstico\ ficha FCM 604.doc	
Coche especial de instrucción	N de M-5.	Esc. Frenos de aire (antes Cabo Catoche)		cedulas\ndem-5.doc		
Coches comedor						
Coche comedor	N de M-3675	Coahuila		cedulas\ndem-3675.doc		
Coche comedor	N de M-3681	Janitzio		cedulas\ndem-3681.doc		
Coches dormitorio						
Coche dormitorio	N de M-110	Buenos Aires		cedulas\ndem-110.doc		
Coche dormitorio	N de M-565	Brasil		cedulas\ndem-565.doc		
Coche dormitorio	N de M-754	León		cedulas\ndem-754.doc		
Coche dormitorio	N de M-563	Argentina		cedulas\ndem-563.doc		
Coche dormitorio	N de M-584	Perú		cedulas\ndem-584.doc		
Coche dormitorio	N de M-757	Tlaloc		cedulas\ndem-757.doc		
Coche club						
Coche bar-observatorio	N de M-371	Expreso del Mar (antes El Yaqui)		cedulas\NDEM-371.doc		
Coche cantina (bar-salón)	N de M-107	Club Chihuahua- Pacífico		cedulas\ndem-107.doc	fichas de diagnóstico\ ficha NM 107.doc	

Clase	Número	Nombre	Acotaciones	Cédulas	Ficha de diagnóstico y propuesta de intervención.	Bitácora de restauración
Coches exprés						
Coches exprés	N de M-2398			cedulas\ndem-2398.doc		
Coche exprés	N de M-1287			cedulas\ndem-1287.doc		
Coche correo	N de M-2555			cedulas\ndem-2555.doc		
Coche exprés-correo	N de M-7858			cedulas\ndem-7858.doc		
Coche exprés-correo	N de M-12178	Ex Museo sobre rieles		cedulas\ndem-12178.doc		
Coche exprés-correo	N de M-12142			cedulas\ndem-12142.doc		
Cabús						
Cabús	N de M-43730			cedulas\ndem-43730.doc		
Cabús	N de M-42197			cedulas\ndem-42197.doc		
Cabús	N de M-373			cedulas\ndem-373.doc		
Cabús	N de M-43420		En proceso de restauración	cedulas\ndem-43420.doc	fichas de diagnóstico/ficha NM 43420.doc	bitácoras de restauración/bit-nm43420.docx
Carros						
Furgones	N de M-57924			cedulas\ndem-57924.doc		
Furgones	N de M-111121			cedulas\ndem-111121.doc		
Furgones	N de M-110895			cedulas\ndem-110895.doc		
Carro jaula	N de M-40795			cedulas\ndem-40795.doc		
Carro góndola de volteo	N de M-53533			cedulas\ndem-53533.doc		
Góndola	N de M-12028			cedulas\ndem-12028.doc		
Carros tanque para agua	NT W-6014			cedulas\ndem-6014.doc		
Carro tanque para agua	FCI W-2794			cedulas\ndem-2794.doc		
Carro tanque para agua	N de MW-208333			cedulas\ndem-208333.doc		
Carro campamento	FCM-02712			cedulas\ndem-02712.doc		
Tender de locomotora a vapor	N de M-s/n			cedulas\tenderndem.doc		
Equipo de trabajo						

Clase	Número	Nombre	Acotaciones	Cédulas	Ficha de diagnóstico y propuesta de intervención.	Bitácora de restauración
Grúas de patio (tracción a vapor)	N de M-4			cedulas\ndem-4.doc		
Grúa de patio	N-1			cedulas\n-1.doc		
Grúa de patio	N de M-2			cedulas\ndem-2.doc		
Grúa de patio	N de M-1			cedulas\ndem-1.doc		
Grúas de auxilio (tracción a vapor)	N de M-19614			cedulas\ndem-19614.doc		
Grúa de auxilio	N de M-GD19860			cedulas\ndem-19860.doc		
Grúa de auxilio	N de M-O 19638	La Amenaza Elegante		cedulas\ndem-19638.doc		
Grúa de auxilio	N de M-D 19619			cedulas\ndem-19619.doc		
Grúa de auxilio	N de M-D 19621			cedulas\ndem-19621.doc		
“Madrinas” para grúa de auxilio	N de M-39182			cedulas\ndem-39182.doc		
Madrina	N de M-39390			cedulas\ndem-39390.doc		
Madrina	N de M-99022			cedulas\ndem-99022.doc		
Madrina	N de M-99032			cedulas\ndem-99032.doc		
Madrina	N de M-O-39206			cedulas\ndem-39206.doc		
Martinete	N de M-19626			cedulas\ndem-19626.doc		
Unidad para reparación de catenaria	FCM M2			cedulas\fcmm-2.doc		
Plataforma	N de M 39597					
Automóvil para vía	No. 1			cedulas\no.1.doc		
Carros para servicio general	MN-24			cedulas\mn-24.doc		
Carro para servicio general	M-10			cedulas\m-10.doc		
Carro para servicio general	CH-P 112			cedulas\chp-112.doc		
Carro para servicio general	N de M-1230			cedulas\ndem-1230.doc		
Calzadora de durmientes	No.1263			cedulas\no.1263.doc		

Las unidades se organizaron conforme a su tipo, tomando como definición de “tipo” la del maestro Jorge Ramón Gómez Pérez, quien dice que serán del mismo tipo aquel conjunto de objetos que tengan la misma forma o grupos de formas, así como aquellos a los que les corresponda la misma función y que derivan, en general, del mismo proceso productivo.

El listado que aquí se muestra representa la primera parte del trabajo realizado que implicó, sobre todo, el diseño de la base de datos. Se trata de un cuadro general que muestra los links que al pulsarlos despliegan las fichas de diagnósticos en los que se describen los estados de conservación, las propuestas generales de intervención, las bitácoras de investigaciones, que incluyen las muestras estratigráficas, los datos históricos, diagramas e información mecánica para su potencial operatividad. También se muestran las bitácoras de trabajo de aquellas unidades que se encuentran en proceso de restauración, debo mencionar, que al ser tan grande el número de unidades con las que contamos, hemos avanzado, en cuanto al llenado de la información, en un 30% aproximadamente.

Una de las características más importantes del equipo rodante del museo es que da cuenta y ejemplifica las tres etapas históricas planteadas por el maestro Gómez Pérez⁵ para el estudio de la vida ferrocarrilera en nuestro país; esto es: locomotoras de vapor, diesel eléctricas y diesel. En otras palabras, puede apreciarse en este emblemático sitio ferrocarrilero el equipo rodante de la etapa de los antiguos ferrocarriles históricos, que conformaran los Ferrocarriles Nacionales de México, así como aquellos de la etapa en la que se privatizó el sistema ferroviario mexicano.

Cabe destacar algunos datos de ciertas piezas resguardadas en este museo, que fueron investigados por el propio maestro Gómez Pérez, que dan bien cuenta de la importancia de este acervo:

- Locomotora de vapor FCM-40. Según Francisco Garma Franco, historiador de los ferrocarriles mexicanos, es la más antigua preservada en México.

- Locomotora de vapor N de M-650, ya fuera de servicio en los primeros años de 1960. Es una de las locomotoras con mayor presencia en el medio cinematográfico, ya que se utilizó para filmar las películas del oeste: *The sons of Katie Elder* (1965), *The Wild*

Bunch (1968), *Río Lobo* (1970), *Big Jake* (1969), *The train Robbers* (1972) y *Cahil U.S. Marshal* (1972), *Scout and Cathouse Thursday* (1976), *Cattle Annie and Little Britches* (1979). En algunas de ellas participó el legendario actor estadounidense John Wayne.

- Locomotora de vapor N de M-1150. Dio servicio en los Ferrocarriles Nacionales de México durante más de cuarenta años. Se dice que remolcó el tren en que viajó el general Álvaro Obregón a la ciudad de México para ser atendido cuando sufrió la pérdida del brazo derecho.

- Locomotora diesel-eléctrica SBC-2203 “A”. Se trata de una pieza de gran valor, ya que protagonizó uno de los cambios más importantes y significativos en el mundo de los ferrocarriles: la sustitución de las legendarias locomotoras de vapor.

- Locomotora diesel-eléctrica DH-19 “A”. es una de las locomotoras más famosas a nivel mundial en este tipo, por ser una de las cuatro únicas que aún se conservan en el mundo.

- Locomotora diesel-eléctrica DH- 17 “A”. Es una de las cuatro piezas que de este tipo se conservan. En 1979, cuando se difundió la noticia de que solo sobrevivían cuatro de estas locomotoras (ALCO de la serie PA) se despertó un enorme interés por su conservación.

- Locomotoras diesel-eléctrica FCC Y Z-802. Se trata de una locomotora de vía angosta (sistema de vía que ya no es utilizado en el sistema ferroviario en México), lo cual hace urgente y fundamental su conservación, amén de que existen muy pocas de su tipo.

Esta sistematización de la información sobre el equipo rodante con valor histórico pretende, de manera general, plantear criterios definidos en cuanto a los procesos de diagnóstico, investigación, conservación y restauración de las unidades, además de permitir el acceso rápido y oportuno a información precisa sobre las acciones que se ejercen sobre las unidades. Esto permitirá dar forma a planteamientos generales sobre criterios de intervención a las unidades y reforzará y consolidará el conocimiento general de restauración del patrimonio industrial con base en los lineamientos establecidos en la teoría de la conservación y restauración del mismo. El manejo y la custodia de un acervo de gran formato, como es el equipo rodante del mu-

⁵ Vid. “Las locomotoras de los ferrocarriles mexicanos. Un estudio cultural y tecnológico”, p. 11.

seo, exige la investigación profunda y especializada que debe ser realizada y organizada de manera metodológica y sistemática por especialistas en el ramo.

El conservar objetos históricos se ha convertido, sobre todo en nuestros días, en una tarea que nos obliga a analizar y recordar nuestro pasado; la historia de nuestros pueblos y la importancia cultural de los mismos. El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos cuenta con este acervo que tiene un carácter único, no solo por su volumen, sino por la calidad de las piezas, por el que resulta fundamental generar un conjunto de acciones programadas con el fin de lograr su adecuada conservación, así como su uso adecuado.

Bibliografía

Celaya Vargas, Lizbeth, *Nuevas perspectivas en conservación preventiva. Un estudio de caso*. Tesis de maestría. México, Universidad Iberoamericana, 2007.

Gómez Pérez, Jorge Ramón, *Las locomotoras de los ferrocarriles mexicanos. Un estudio cultural y tecnológico*. Tesis de maestría. México, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 2003.

The International Comitee for the Conservation of the Industrial Heritage, TICCIH:<http://www.mnactec.com/ticcih/industrial.htm>.15/08/2007.



Locomotora eléctrica N de M- 1001.



Locomotora de vapor FCM- 40.



Procesos de restauración en equipo rodante del CNPPCF.



Guías dramatizadas en equipo rodante del CMPPCF.



Guías dramatizadas en equipo rodante del CMPPCF.

Reloj checador serie 3004606

María de la Paz González López

*“Y así corrieron las horas y así corrieron los días,
con el reloj checándome el tiempo, más para mí...
para mí no había tiempo”*

Sin duda alguna, una de las normas que hizo de los Nacionales de México una de las empresas más importantes de nuestro país en tiempos del progreso fue su capacidad para manejar el tiempo.

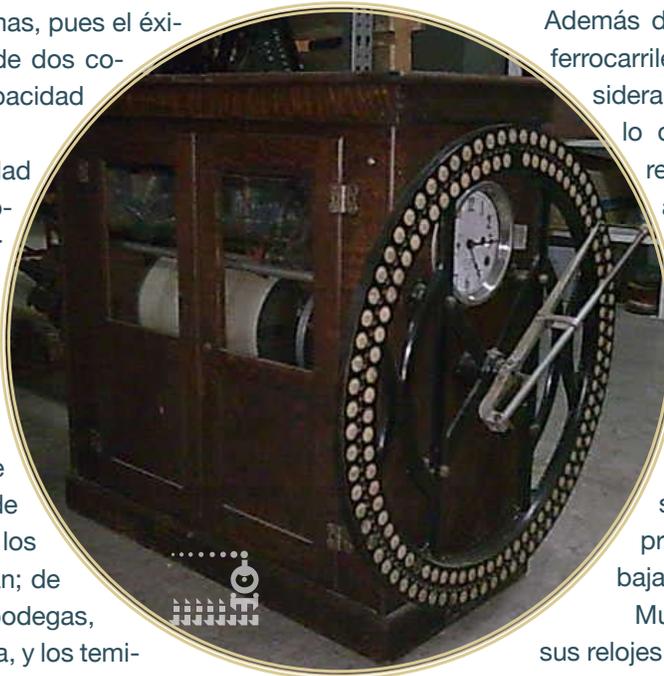
La puntualidad, cualidad complicada que buscan todas las organizaciones laborales que manejan servicios a nivel nacional, puede ser a veces la pauta que define el rumbo de las mismas, pues el éxito o el fracaso dependen de dos cosas: del tiempo y de la capacidad de manejarlo.

Dentro de la normatividad que regía a los trabajadores del ferrocarril, el llegar a tiempo era más que una obligación, un compromiso; una forma de ser “eficientes” y “responsables”. Por eso en todos y cada uno de los inmuebles de la empresa había relojes de todo tipo, de bolsillo para los agentes del servicio Pullman; de pared, para las oficinas, bodegas, almacenes y salas de espera, y los temibles “checadores”, ubicados en los accesos de la empresa. Cabe mencionar que éstos no pertenecían a la empresa FNM, sino que eran proporcionados por la empresa mexicana La Hora de México. Esta empresa era la responsable del buen estado de todos los relojes instalados en FNM, y también era la única autorizada para verificar que los relojes se encontraran

perfectamente sincronizados entre sí. De presentar alguna modificación en la hora de los mismos, así fuera por un segundo, FNM tenía la obligación de llamar a la empresa relojera e informar del problema; para que los especialistas se presentaran y ajustaran la hora y volvieran a sincronizar uno a uno todos los relojes de la estación en cuestión.

Además de regir el tiempo para los ferrocarrileros, los relojes eran considerados piezas de ornato, por lo que muchos de ellos parecían verdaderas obra de arte. Estaban fabricados con finos materiales y sus formas eran exactas y decorativas. Además, no cualquier empresa podía darse el lujo de acoplar belleza y disciplina en un solo objeto que, por si fuera poco, inspiraba un profundo respeto en los trabajadores.

Muchas empresas ofrecían sus relojes a La Hora de México, pero sólo algunas fueron las empresas seleccionadas y privilegiadas para recibir los beneficios de esta empresa, que manejaba el reloj checador de la marca International Time Recording Co. Esta empresa se ubicó en la ciudad de Endicott, Nueva York, y contó con un gran prestigio en toda la Unión Americana y en Canadá. Sus relojes eran exactos en su mecanismo



y estéticamente bonitos, ya que eran fabricados con finas maderas y cotizados metales, además de que gozaban de excelente calidad.

Pero volviendo a los relojes checadores de FNM, vale decir que estaban diseñados de manera que nadie pudiera violar el registro de horas impreso en papel de algodón, pues el rodillo en el que se grababa la hora de entrada y de salida de los empleados no podía ser visto ni tocado por los propios trabajadores, ya que se encontraba resguardado en un gabinete de madera adornado con pequeños vidrios biselados. La barra metálica que señalaba el número de control de cada empleado estaba hecha de cobre y simulaba ser un bastón “cabeza de bola”, detalle que lo hacía lucir aún más bello.

Por muchos años la International Time Recording Co. se mantuvo a la cabeza en la venta y distribución de sus relojes, y para junio de 1924 expandió su mercado a Europa, haciendo a Alemania y Francia sus principales compradores, aspectos que le valieron para que la empresa mexicana La Hora de México, y por ende Ferrocarriles Nacionales de México se encontraran entre sus clientes hasta finales de 1980. Por desgracia, la calidad y costo de los materiales que se utilizaban en la ya mencionada compañía estadounidense comenzó a mermar, a la par que su producción, por lo que para 1992 se vio en la

necesidad de declararse en bancarrota. Afortunadamente fue adquirida en su totalidad por el poderoso consorcio IBM, que la consideró muy valiosa tanto por sus materias primas, sus maquinarias y los productos netamente históricos que manejaba, ya que la relojería, mobiliario y herramientas de trabajo databan de 1900 a 1930, por no mencionar los almacenes repletos de maderas finas exportadas de Sudáfrica y Asia. Una vez que IBM la adquirió, fundó en su lugar la Early

1900's IBM Punch Clock, la cual presentó su nuevo concepto como una tienda de antigüedades y arte.

En la actualidad, el reloj checador con número de serie 3004606, patente 1917 tiene un valor de 3,500 dólares. Se trata de una de las piezas únicas del acervo del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), ubicado en la ciudad de Puebla.

La pieza se encuentra en perfecto estado de conservación, y ha formado parte de varias exposiciones. Vale decir que cada vez que es exhibida causa en los visitantes la misma reacción de admiración y asombro, no solo por su singular belleza, sino porque la pieza aún funciona y mantiene el mismo timbre de “checado” que debió tener antaño.

Este reloj llegó al CNPPCF durante los trabajos

del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico y Cultural de los Ferrocarriles de México, PRONARE; y quedó registrado con el número del programa MNFM 2 JR 00026 A 0007, ya que fue hallado en la Estación de Carga de Pantaco, en la Delegación Azcapotzalco del Distrito Federal.

El reloj fue reparado en el año 2000 luego de que presentara algunos problemas de enmohecimiento en sus mecanismos que hacían que la estructura del mueble se estuviera deformando. Los

trabajos de restauración se realizaron en alrededor de veinte días, pero fueron muy fructíferos, ya que a la fecha el reloj se encuentra intacto.

Además de este reloj checador, en el almacén hay un sinfín de piezas que no solo provocan extrañeza en los visitantes, sino profunda admiración y curiosidad por conocer más sobre el patrimonio ferrocarrilero. Pero lo más importante es que siembran en los visitantes la inquietud de regresar.



Concierto en la estación ferroviaria

Osip Mandelshtam ¹

No se puede respirar, la tierra hierve de gusanos,
Y el coro de los astros permanece mudo.
Más, Dios lo ve, sobre nosotros hay una música:
Al canto de las Aónides se agita la estación
Y de vuelta el aire de violines, desgarrado
Por los silbidos de la locomotora, se reintegra.

Enorme parque. La cristiana esfera de la estación.
El mundo férreo otra vez quedó encantado.
A un banquete sonoro, hacia los brumosos Elíseos
Para un vagón solemnemente:
Grito de un pavo real. Frigor de un piano.
Llegué tarde. Tengo miedo. Estoy soñando.

Y entro en el bosque vítreo de la estación.
El tropel de violines angustiado llora.
Inicio salvaje de un nocturno coro,
Y el olor a rosas en los invernaderos putrefactos,
Donde pernoctaba bajo un cielo de cristal,
Entre la multitud itinerante una querida sombra.

Y se me figura: sumergido en música y espuma,
El mundo férreo como pordiosero tiembla.
Me detengo en un atrio de cristal.
Un vapor caliente ciega los ojos a los arcos de violines.
¡Adónde vas! En las exequias de la querida sombra
por vez última la música nos canta.

¹ En Osip Mandelshtam, *Piedra, Tristia y otros poemas*. México, BUAP/ Luna Arena/ Hotel ambos mundos, 2005, p.

Paroxismo

Manuel Maples Arce

Camino de otros sueños salimos con la tarde;
una extraña aventura
nos deshojó en la dicha de la carne,
y el corazón fluctúa
entre ella y la desolación del viaje.

En la aglomeración de los andenes
rompieron de pronto los sollozos;
después, toda la noche
debajo de mis sueños,
escucho sus lamentos
y sus ruegos.

El tren es una ráfaga de hierro
que azota el panorama y lo conmueve todo.

Apuro su recuerdo
hasta el fondo
del éxtasis,
y laten en el pecho
los colores lejanos de sus ojos.

Hoy pasaremos junto del otoño
y estarán amarillas las praderas.

¡Me estremezco por ella!
¡Horizontes deshabitados de la ausencia!

Mañana estará todo
nublado de sus lágrimas
y la vida que llega
es débil como un soplo.

Perdí el tren

Joao Cabral de Melo Neto

(Trad. de Julia Calzadilla Núñez)

Perdí el tren
y el miedo
de perder.

Perdí el tren
y el miedo
de perder
trenes.

Perdí el tren
y el miedo
de perderte.

Perdí el tren
y el miedo
de perderte
¡tren!

Perdí el tren
por miedo
de perderte.

Archivo Histórico

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJOS	PERIODO	NCO	CAJA
285	Correspondencia general JD	1. Pésames por el fallecimiento de Ernesto Ocaranza Llano, 1927; 2. Condolencias a Plutarco Elías Calles por el fallecimiento de su esposa, 1927; 3. Felicitaciones.	1927-1927	7191	26
286	Correspondencia general JD	Análisis de la actuación de la JD hasta 1916 por Ricardo D. Carrión., 1916.	1916-1927	7199	26
287	Nombramientos del Comité Ejecutivo	1. Juan Andrew Almazán, Roberto Casas Alatraste, etc., 1930; 2. Luis Montes de Oca y otros, 1931; 3. Alberto J. Pani y otros, 1932. 4. Nicanor Gurría Urgell et al, 1933; 5. Alberto J. Pani entre otros, 1933; 6. Nombramientos de miembros del Comité Ejecutivo, 1911-1927; 7. Nombramientos de 1928 a 1929; 8. N de Aduardo Hay, 1929; 9-11. Nombramiento de Eduardo Suárez y otros, 1936-1939; 12. N de Antonio Madrazo, 1935; 13. N de Marte R. Gómez y otros, 1934; 14. N de Narciso Bassols y otros, 1935.	1911-1939	7240	26
288	Licencias a miembros de la JD	Licencia a Alberto J. Pani	1927-1927	7242	26
289	Correspondencia y acuses de recibo	Documentos en poder del Presidente Ejecutivo:	1908-1916	7250	26
290	Nombramientos de miembros del Comité Ejecutivo	Nombramiento de suplentes.	1929-1929	7260	26
291	Correspondencia general	Datos que solicita la JL en NY con respecto a los antecedentes de las personas propuestas para conformar la JD.	1932-1932	7300	26
292	Junta local en NY	Reglamento de la JL en Nueva York	1908-1918	7310	26
293	Correspondencia con la JL en NY	Correspondencia con la JL en Nueva York	1910-1926	7320	26
294	Junta local en NY. Movimientos	Movimientos en las juntas directivas de la compañía, tanto en México como en Nueva York.	1928-1929	7340	26

Biblioteca Especializada

481.- *Clasificación de carga número 1- B de los Ferrocarriles Mexicanos. Aplicable al tráfico de carga en los ferrocarriles de concesión federal, para el cual se expiden tarifas sujetas a la misma. En vigor desde el 15 de abril de 1935. México, Comité de Clasificación Uniforme de los Ferrocarriles Mexicanos, [1934], i-iii pp. + 160 pp., encuadernación rústica.*

482.- *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Estadística de Ferrocarriles y tranvías de concesión federal. Correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 1933. México, Compañía Impresora Papelera, S.A., 1935, 146 pp. + 1 plano de 93.3 * 56.4 centímetros, encuadernación en tela.*

483.- *Obligación de las empresas ferroviarias de aplicar la tarifa especial para la mercancía transportada a falta de tarifa de exportación. Alegato presentado ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por el licenciado Víctor Manuel Castillo, en el amparo promovido contra actos del Señor Magistrado del Primer circuito en el juicio seguido por la Compañía Frutera Transcontinental, S.A., contra la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. México, s.p.i., 1936, 58 pp., encuadernación rústica.*

484.- *Mexico Travel Manual. National railway of Mexico. México, s.p.i., [1936], 32 pp. Ilustradas, encuadernación rústica.*

485.- *Lauro Ramírez, Proyecto del Ferrocarril de "Las Huastecas". México, s.p.i., [1937], 37 hojas. + 3 planos plegables, encuadernación en tela.*

486.- *La situación real de los Ferrocarriles Nacionales de México. México, Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio e Industria, 1938, 48 pp., encuadernación rústica.*

487.- *La marcha del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y sus tareas en la administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México. México, s.p.i., 1938, 10 pp., encuadernación rústica.*

488.- *Amparo otorgado a Jalapa Railroad & Power Co. contra actos del gobernador del estado de Veracruz y de la Legislatura del mismo estado. México, s.p.i, 1939, 50 pp., encuadernación rústica.*

489.- *Atlihuetzia y los Talleres del Ferrocarril Mexicano en Apizaco. Tlaxcala, México, s.p.i, 1939, 21 pp. + 13 hs.s.n.- ilustrs., encuadernación rústica.*

490.- *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México, Gustavo Molina Font. México, Biblioteca de "Acción Nacional", [1940], 60 pp., encuadernación rústica.*

491.- *Instrucciones especiales a que deberán sujetarse los encargados de auto-armones, Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. México, "La Nacional Impresora", S.A., 1941, 42 pp., encuadernación rústica.*

492.- *Contrato colectivo de trabajo celebrado entre la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos y el STFRM. Prevenciones generales para la especialidad de trenistas de camino, conductores, maquinistas, garroteros, fogoneros y pasacarbon. En vigor desde el 1° de diciembre de 1942. México, STFRM, 1942, 225 pp., encuadernación rústica.*

493.- *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero en México (1890 - 1943), Marcelo N. Rodea. México, , 1944, 680 pp.-ilustrs., encuadernación rústica.*

494.- *Estatutos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, aprobados por la V Convención Ordinaria. México, s.p.i., 1943, 234 pp. + i-x pp., encuadernación rústica.*

495.- *Reglamentos e instrucciones para la inspección y prueba de locomotoras de vapor, formuladas y reconocidas por la Misión Americana de Ferrocarriles en México, Ferrocarriles Nacionales de México. México, 100 pp., encuadernación rústica.*

496.- *La pesadilla ferrocarrilera mexicana, Antonio E. Vera. Guadalajara, Jalisco, México, 1943, 392 pp., encuadernación rústica.*

497.- *El fracaso del ferrocarril Kansas City, México y Oriente, Francisco G. Moctezuma. México, 1943, 32 p. + 1 plano despl., encuadernación rústica.*

498.- *Suplemento de la circular GG-96 expediente AO-12-51, Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México. México, s.p.i., 1944, 32 pp., encuadernación rústica.*

499.- *En defensa de la ciencia ferroviaria comentarios a "La Pesadilla Ferrocarrilera Mexicana" y formal requerimiento a su autor, José Merino Blanquez. México, Blanca de la Vega, editora, 1944, 152 pp., encuadernación rústica.*

500.- *Los ferrocarriles como institución de servicio público, Pro Calderón. México, s.p.i, 1944, 10 pp., encuadernación rústica.*

Fototeca

03-001236	Vía elástica	Blanco y negro	5 x 3"
03-001237	Vía elástica	Blanco y negro	5 x 3"
03-001238	Reparación de vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001239	Vías de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 3"
03-001240	Vías de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	5 x 3"
03-001241	Vía elástica prefabricada.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001242	Vista de la ciudad de Monterrey, N. L.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001243	Patios de la estación de Córdoba, Ver.	Color	3 x 4"
03-001244	Puente peatonal en los patios de la estación de Córdoba, Ver.	Color	3 x 4"
03-001245	Vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001246	Vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001247	Alcantarilla	Blanco y negro	3 x 5"
03-001248	Grúa núm. 13	Blanco y negro	3 x 5"
03-001249	Maquinaria para vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001250	Tendido de vía	Blanco y negro	5 x 3"
03-001251	Reparación de vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001252	Reparación de vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001253	Vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001254	Vía	Blanco y negro	3 x 5"
03-001255	Vía	Blanco y negro	3 x 5"

Planoteca - Fondo Puebla

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CMS)
141	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Tipo de casa de sección del sistema.	marzo 2, 1932	tela calca	1 a 100	bueno	53 X 32
142	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Distrito de Jojutla. Estación terminal Puente de Ixtla.	febrero 10, 1929	cianotipo	1:2,000	malo	49 X 25
143	Round house. Puebla.	7/28, 90	cianotipo	1/8 inch=1 ft.	pésimo	96 X 65
144	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla. Plano que muestra la localización del terreno rentado al señor Santiago Durán. Estación Pavón.	10-feb-11	cianotipo	1 1,250	malo	59 X 28
145	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Sistema de enclava de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano con el FCM cerca de Puebla.	20 de octubre, 1910	cianotipo	sin escala	pésimo	59 X 56
146	FCI. San Martín.	sin fecha	cianotipo	1 a 500	pésimo	76 X 55
147	Plano del cruzamiento del FCI-FCM del Sur con el Ferrocarril Mexicano.	sin fecha	cianotipo	1:3,000	pésimo	59 X 57
148	Interoceanic Railway. Passenger station Puebla.	sin fecha	cianotipo	sin escala	pésimo	69 X 63
149	Ferrocarriles Nacionales de México. División Puebla-Oaxaca. Plano del edificio de la estación en Cuautla.	27 agosto, 1942	copia heliográfica	varias	bueno	43 X 39
150	Ferrocarril Mexicano del Sur. Escape propuesto para Tepeaca.	junio 18, 1907	cianotipo	1:500 1:100	malo	77 X 52
151	Ferrocarril Oaxaca y Oriente. Modificaciones al proyecto original del ramal de Tlalixtac.	1905	cianotipo	1:10,000 1:1,000	pésimo	63 X 46
152	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano del Km. 0 al 15 de Tehuacán a Oaxaca.	octubre 24, 1889	cianotipo	1:10,000 1:500	pésimo	152 X 64
153	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano y perfil del kil.15 al kil. 30. Sección de Tehuacán a Oaxaca.	octubre 24, 1889	cianotipo	1:10,000 1:500	pésimo	152 X 65
154	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano y perfil del K.30 al K.45. Sección Tehuacán a Oaxaca.	diciembre 3, 1889	cianotipo	1:10,000 1:500	malo	162 X 72
155	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano y perfil del K.45 al K.60. Sección de Tehuacán a Oaxaca.	diciembre 3, 1889	cianotipo	1:10,000 1:500	malo	162 X 72
156	Ferrocarril Mexicano del Sur. Plano y perfil del K.60 al K.75. Sección de Tehuacán a Oaxaca.	diciembre 3, 1889	cianotipo	1:10,000 1:500	pésimo	162 X 72
157	Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Plano que muestra los terrenos rentados en el patio de FCM.	noviembre, 1910	tela calca	1 a 500	bueno	47 X 25
158	Ferrocarriles Nacionales de México. Proyecto de oficina y bodega de carga para la estación de Tlacolula.	26 de septiembre, 1939	copia heliográfica	1:100 1:50	bueno	45 X 33
159	Ferrocarriles Nacionales de México. Edificio de la estación del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur.	marzo, 1964	copia heliográfica	1 a 100	bueno	73 X 45
160	Ferrocarriles Nacionales de México. Edificio de la estación del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur.	marzo, 1964	copia heliográfica	1 a 100	bueno	73 X 45

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