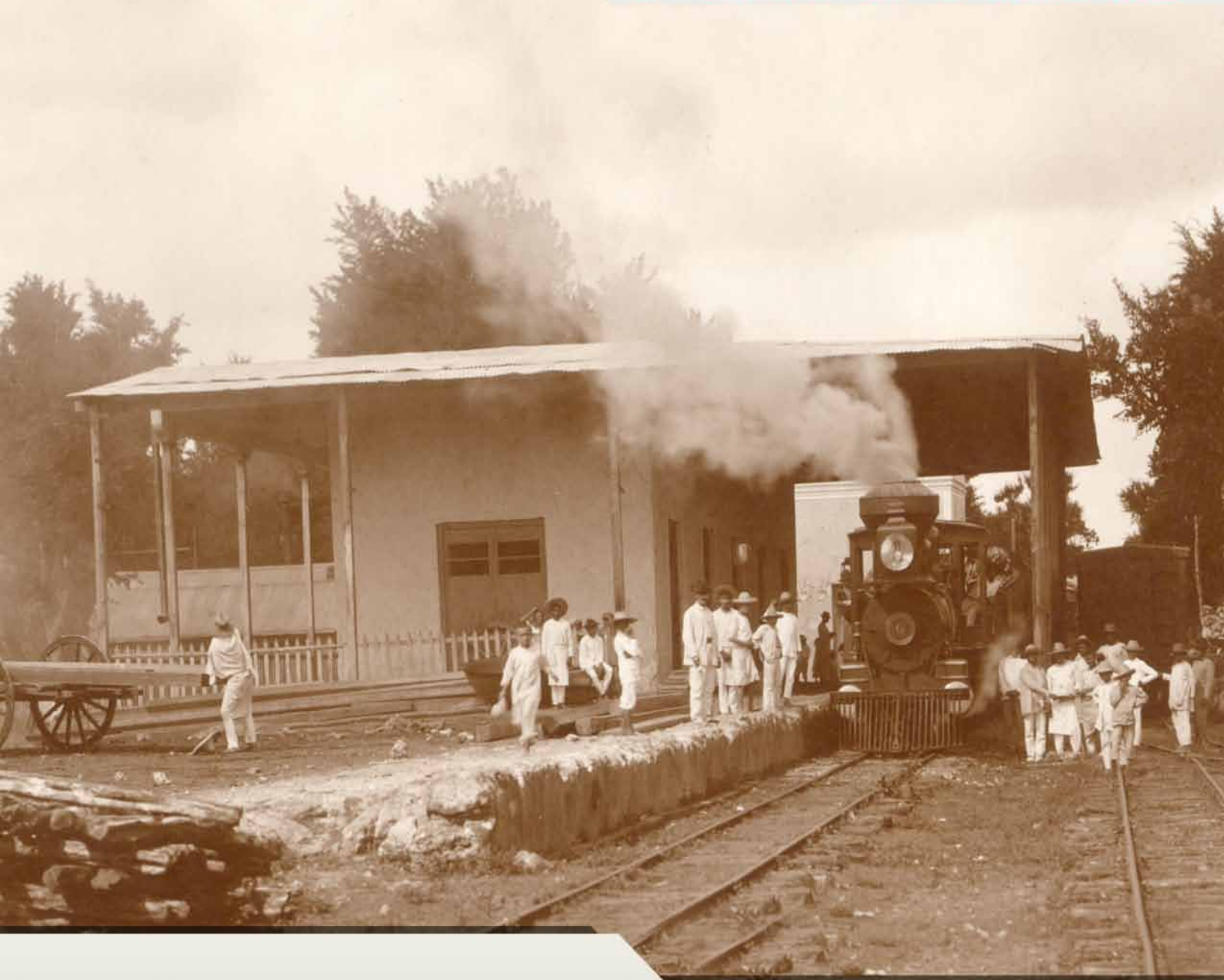




Mirada Ferroviaria



■ Estaciones

Cruce de vías:
el tren en Apizaco

■ Tierra ferroviaria

Memoria ferroviaria: los
acervos gráficos y
documentales del
Centro de Documentación
e Investigación Ferroviarias

■ Cruce de caminos

Fuentes documentales
para la historia de los
ferrocarriles en el Archivo
General del estado de
Yucatán

PORTADA

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

• **ESTACIONES**

Cruce de vías: el tren en Apizaco. *Alejandro García* 5

• **TIERRA FERROVIARIA**

Memoria ferroviaria: los acervos gráficos y documentales 20

del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Covadonga Vélez e Isabel Bonilla

• **CRUCE DE CAMINOS**

Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el 26

Archivo General del estado de Yucatán. *Piedad Peniche Rivero*

• **SILBATOS Y PALABRAS**

Pueblo ferrocarrilero. *Blanche Ivonne Mosler* 32

El hombre del morral. *Eva Muñoz Félix y Aída Samaniego Muñoz* 36

• **LOS TRENES HOY**

<http://www.vialibre-ffe.com/>

<http://www.t21.com.mx/>

<http://www.alaf.int.ar>

• **VIDA FERROCARRILERA**

Testimonio del señor Amando Bautista 40

• **ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**

Archivo histórico 50

Biblioteca Especializada 52

Fototeca 53

Planoteca 55

Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos 58

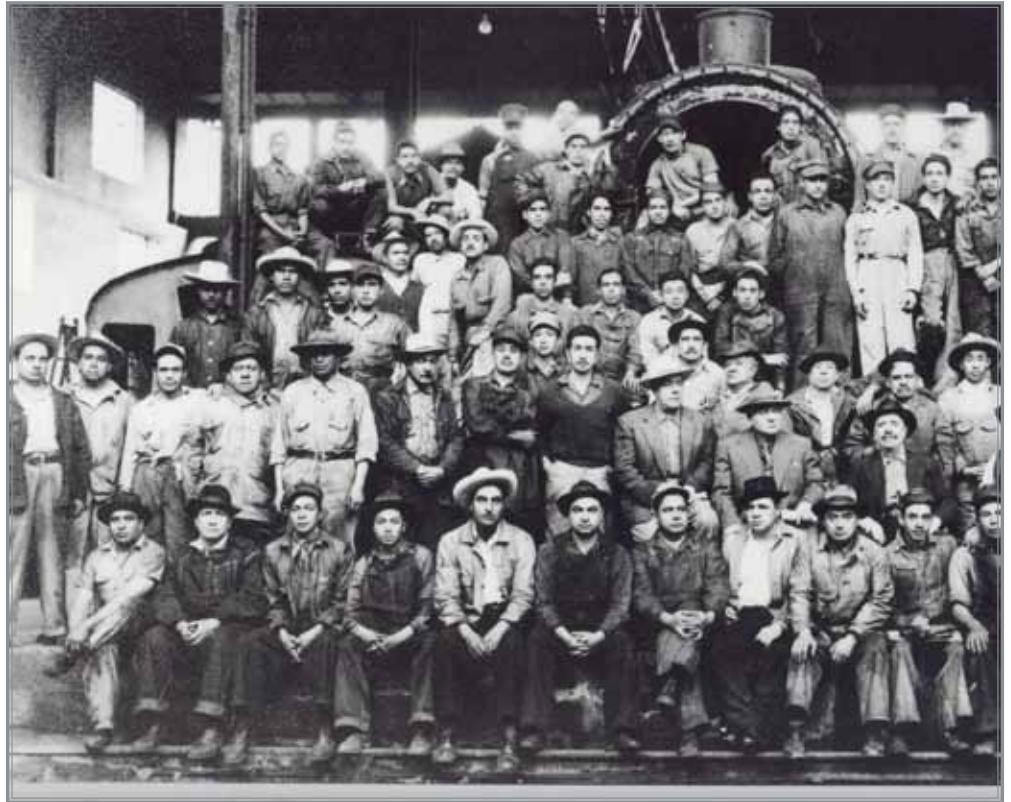
Curaduría de colecciones

Foto de portada:

Estación de Tekax.
Imagen tomada del libro *Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección de fotografías de las estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta*. Mérida, Yucatán, Imprenta de Loret de Mola, 1899.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin previo permiso de CEDIF Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias así como del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, CNPPCF / MNFM.

Presentación



Trabajadores del Departamento de Pailería de los talleres de Apizaco, 1953. Fondo Donaciones. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.

En este nuestro último número del 2012, en la sección *Estaciones*, el investigador Alejandro García, Jefe del Departamento de Imprenta de la Dirección General del Colegio de Ciencias y Humanidades, UNAM, nos ofrece el artículo “Cruce de vías: El tren en Apizaco”, en el que nos presenta un panorama de general sobre la construcción del Ferrocarril Mexicano. Señala que antes de que se establecieran vías férreas en Apizaco la población vivía de lo que producían una veintena de haciendas y varios ranchos. Comenta que los terrenos donde se estableció el campamento, y posteriormente la estación de Apizaco, pertenecieron en su mayoría a la hacienda de San Diego Apatlahuaya, del municipio de Santa Cruz, Tlaxcala, cuyo propietario fue Eustaquio Barrón, suegro de Antonio Escandón principal accionista de la empresa del Ferrocarril Mexicano.

En la sección *Tierra Ferroviaria* Covadonga Vélez e Isabel Bonilla comparten con nuestros lectores su artículo “Memoria ferroviaria: los acervos gráficos y documentales

del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias”, en el que realizan un recuento del papel que ha desempeñado el CEDIF como institución responsable de organizar, clasificar, conservar, resguardar y estudiar los mayores acervos documentales de ferrocarriles, que en su mayoría llegaron a ella como resultado del (Pronare) Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Cultural de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), realizado por esta empresa. Tiene como objetivo esbozar generalidades sobre el tipo de documentos que se resguardan en el Centro de Documentación, así como las medidas preventivas y de conservación que se llevan a cabo.

Por su parte, en la sección *Cruce de caminos*, la doctora Piedad Peniche Rivero, directora del Archivo General del Estado de Yucatán, en su artículo “Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán”, nos presenta los fondos documentales que conserva el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) relativos a los ferrocarriles. Este documento se enmarca dentro de la historia del cultivo, comercio y economía política del henequén.

Silbatos y palabras es la sección en la que las composiciones literarias tienen lugar. Así, para este número les ofrecemos dos cuentos. El primero escrito en 1962 por Blanche Ivonne Mosler, cuyo título es “Pueblo ferrocarrilero” y el segundo escrito por Eva Muñoz Félix y Aída Samaniego Muñoz, titulado “El hombre del morral”.

En *Vida ferrocarrilera* nos complace presentarles el testimonio de don Amando Bautista, ex trabajador de Ferrocarriles Nacionales de México, quien pasó de llamador a garrotero de patio, de ahí a Supervisor de Servicio de Trenes. Fue encargado de los trenes de la División del Mexicano y actualmente es director del Museo Casa de Piedra en Apizaco, sitio donde se resguardan la cultura y patrimonio de este importante centro ferroviario.

En la sección *Archivos documentales y de bienes* se ofrecen registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como el ensayo “Y con ellas se escribía en ferrocarriles”, contribución del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos. Jorge Ramón Gómez Pérez, curador de colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos les presenta una aproximación a lo que se conoce como glosario de Terminología ferroviaria.

Como ya es costumbre, invitamos a nuestros lectores a que nos envíen sus comentarios y sugerencias, que son la mejor aportación para fortalecer la calidad de nuestro *Boletín Documental Mirada Ferroviaria*.

Cruce de vías: el tren en Apizaco

Alejandro García¹

*Todo este día corrió
el tren por mi pensamiento.
Toda la noche su sirena
rayará mi desvelo.
Gilberto Owen*

Permanencia del recuerdo: Apizaco, Tlaxcala es una ciudad fundada por la certidumbre de un destino, resguardada entre humo gris y silbatos, rieles y durmientes, furgones y talleres. Porque eso es Apizaco, una población de proyectos y realidades, que se entrecruza con la misma historia del Ferrocarril Mexicano, con un pasado de recuerdos impostergables, de andanzas viajeras, de un país que se forjó sobre rieles, que llevó de un lado a otro a sus ejércitos revolucionarios en trenes, de la misma presencia de los ferrocarrileros de mezclilla y paliacate rojo amarrado al cuello, de sus relojes, leontinas y plumas de oro, mocasines descansables de resortito —pulcritud y orgullo— que inspiraron las novelas *Juan del riel* de José Guadalupe de Anda; *José Trigo* de Fernando del Paso; la ironía demoledora del *Tren que corría* de Emilio Carballido; o del inolvidable cuento *El guardagujas* de Juan José Arreola.

La locomotora silba contra el viento, la luz que sale de su linternilla parece de vapor ante el humo que se eleva sobre el paisaje en penumbras enmarcado por pardos cerros. El sol duerme entre los ocres del atardecer. Dentro de la cabina, el maquinista de rostro cuarteado por las arrugas, el ceño fruncido por tener la mirada fija en el camino se mantiene atento a la bifurcación de la línea ferroviaria. Saca de su bolsillo del pantalón de mezclilla almidonada su reloj de leontina para comprobar que va a tiempo, un cigarro liado a mano por él mismo se asoma entre sus labios amoratados por el aire helado, que parecen musitar antiguos versos:

¹ Universidad Nacional Autónoma de México

*La luz se va con el tren
silbando, enrollada en humo,
apenas si en las colinas
unta un brillo.*

*¡Ay! Y nos vamos pensando
lejos, con el tren silbando,
sin movernos ni cansarnos.²*

Los orígenes

Sin posibilidad de redención, confieso que soy curioso impertinente y me traslado a mediados de ese siglo XIX para encontrar los orígenes ferroviarios de Apizaco, nombre que significa “lugar de agua delgada” o “riachuelo”. Población localizada en el altiplano central a 2 406 metros sobre el nivel del mar, aproximadamente a 160 km. de la ciudad de México y a 300 km. del puerto de Veracruz, lo cual, traducido en formas de comunicación es paso natural entre las rutas de comercio del centro del país hacia el océano Atlántico.

Antes de la llegada del ferrocarril la población vivía de lo que producían una veintena de haciendas y varios ranchos. Tiempos en que viajar era atravesar montañas a pie, caballo, mula y, de vez en cuando, si la economía lo permitía, carruajes que eran asolados continuamente por el bandidaje. Para el año de 1842 se construyeron los primeros once kilómetros y medio de vía férrea entre Veracruz y El Molino, tramo inaugurado hasta 1850. Cinco años después se otorgó una concesión a los hermanos Miguel y Leandro Mosso, quienes se asociaron con José Antonio Suárez y el novelista y financiero Manuel Payno para terminar en la ciudad de México el tramo Buenavista-La Villa de Guadalupe. Al no conseguirlo, en 1856 se vendió la concesión a los hermanos Manuel y Antonio Escandón.

Los terrenos donde se estableció el campamento, y posteriormente la estación de Apizaco, pertenecían en su mayoría a la hacienda de San Diego Apatlahuaya, del municipio de Santa Cruz, Tlaxcala, de la que era propietario Eustaquio Barrón, suegro de Antonio Escandón y parcialmente del rancho El Ateneo, del

² Xavier Villaurrutia. “Viaje” en *Obras*. México, Fondo de Cultura Económica, 1974,

municipio de Tetla, propiedad de Manuel González Durán.

El maquinista se prepara su café con piloncillo y canela, su mano derecha, sin el dedo índice, arrancado por una clavo candente cuando era “truquero” y trataba de arreglar una rueda de los trenes, allá al principio de los tiempos, toca el silbato para anunciar su paso; máquina de fierro que primero avanza lentamente para luego mover sus aspas de hierros con su carga preciada de manufacturas y materias primas o de tren pulquero. El maquinista sonríe al tocar el silbato, sabe bien que:

El silbatazo de una locomotora es sagrado.

Sagrado como los bosques, como las montañas, como los abismos que lo han oído y lo esconden, lo devuelven, lo tragan para siempre jamás.

Qué animal, qué hombre, qué piedra, qué árbol, que río no ha escuchado alguna vez el silbato de una locomotora: el silbato cargado de mar, de tierra, de tiempo y la locomotora cargada de carros y los carros cargados de frutas de sal, de especias, de hombre, y los hombres cargados de años, de recuerdos, de sueños de otros hombres.³

De los hermanos Escandón, Manuel fue el de espíritu más inquieto. Accionista del mineral Real del Monte, se incorporó al negocio del transporte al adquirir, de capitalistas norteamericanos, la primera línea de diligencias que daba servicio en la ruta México-Veracruz. Visualizó el ahorro de tiempo al recorrer la misma distancia a través del ferrocarril, además de aumentar la capacidad para manejar volúmenes y pesos en contenedores más amplios, lo cual lo llevó a buscar la concesión ferroviaria como alternativa para mejorar el transporte.

A fines de 1857, Antonio Escandón viajó a los Estados Unidos y contrató al ingeniero Andrew Talcott,⁴ para que se encargara del levantamiento topográfico

³ Fernando del Paso. *José Trigo*. México, Siglo XXI, 2006.

⁴ Talcott nació en Connecticut en 1797 y se recibió de subteniente del cuerpo de ingenieros en *West Point* en 1818. Dejó el ejército en 1836, trabajó después en los ferrocarriles “*New York and Erie*”, “*Richmond and Danville*” y “*Ohio and Mississippi*”. Fue el inventor del método que lleva su nombre para determinar la latitud. Tenía sesenta años cuando inició su trabajo en México. Véase John G. Chapman. *La construcción del ferrocarril en México 1837-1880*. México, Sepsetentas, 1975, p. 68.

de la ruta que debía seguir el ferrocarril de Veracruz a la ciudad de México, ya que se presentaban dos alternativas:

- 1) Jalapa-Puebla-ciudad de México
- 2) Orizaba-Puebla-ciudad de México.

Desde el punto de vista técnico, la primera era la más apropiada, pero al ser los Escandón dueños de la fábrica textil de Cocolapan, cerca de Orizaba, esto influyó para que se decidieran por la segunda ruta, además de que argumentaron, no sin las protestas de los jalapeños, que la ruta escogida era la que tenía más población, garantizando mayores volúmenes de tráfico. Talcott emprendió el reconocimiento por Córdoba y Orizaba, mientras que el ingeniero mexicano Pascual Almazán lo hacía por Jalapa.

Durante el Imperio

El desarrollo del tren se vio detenido por sucesos particulares y nacionales. Por una parte, el 7 de junio de 1862 murió Manuel Escandón. Su hermano Antonio tuvo discutible destino y formó parte de la Comisión de Notables que, en octubre de 1863, ofrecieron la Corona de México al archiduque Maximiliano de Habsburgo en su castillo de Miramar.

Consumada la intervención francesa y ya en pleno Segundo Imperio, se trató de acelerar la construcción del ferrocarril México-Veracruz para transportar sus ejércitos y material bélico.

En 1865, el personal del ferrocarril mexicano llegaba a casi diez mil personas, de los cuales, más del setenta por ciento eran obreros. Antonio Escandón había establecido la ruta de México a Veracruz en cinco secciones:

- 1) México-Otumba
- 2) Otumba-Apizaco
- 3) Apizaco-Boca del Monte
- 4) Boca del Monte-Paso del Macho
- 5) Paso del Macho-Veracruz.⁵

⁵ En 1865 se inauguró de Veracruz al Paso del Macho; en 1869 de la ciudad de México a Puebla; y en 1873 toda la línea.

Para estos momentos Apizaco era un campamento ferrocarrilero que no pretendía ser permanente, por lo que no hay acta de fundación. Se ha tomado oficialmente el primero de marzo de 1866 como su fecha de establecimiento, cuando William Lloyd, ingeniero en jefe de la construcción del ferrocarril, entregó un informe al Ministro de Fomento sobre el adelanto de las obras del tren, en él indicaba que no había ningún problema para tender los rieles de Apizaco a México. Agregaba que se podía avanzar 2 millas diarias, siempre y cuando les fueran entregados los durmientes con prontitud.⁶

Lloyd calculaba que a principios de junio podrían circular los trenes de Apizaco a México, y el ramal hacia Puebla, en agosto. Todo se frenó cuando Napoleón III ordenó el retiro de las tropas francesas que apoyaban al Imperio de Maximiliano, así como por los ataques constantes de los guerrilleros mexicanos a las instalaciones del ferrocarril. El 25 de junio Antonio Escandón suspendió temporalmente las obras por problemas financieros. Por otra parte, se dio la presión del emperador Maximiliano y del mariscal Bazaine para obligar a la empresa a concentrar sus esfuerzos en el tramo México-Apizaco, e inaugurar dicho tramo el primero de septiembre de 1866, pero hubo que posponer la fecha por falta de seguridad.

Desde el 11 de julio de 1867 se trató de restablecer el servicio de la estación de Buenavista-Apizaco. En realidad, los trenes operaron de México-Apizaco en octubre de ese año, aunque la línea no se inauguró oficialmente. Las relaciones entre el gobierno imperial y la empresa entraron en un período de franco deterioro, pues ésta suspendió las obras al darse cuenta que el Imperio no sobreviviría. A su vez, Antonio Escandón se negó a pagar una deuda de su difunto hermano Manuel, lo que las autoridades imperiales aprovechan para encerrarlo en prisión.

Bajo los estertores del Imperio el 5 de mayo de 1867, la línea hacia Apizaco fue cortada en tres

⁶ El historiador y cronista de Apizaco, el padre Luis Nava, señaló que la primera fe de bautismo de un ciudadano apizaquense que existe en el archivo de la parroquia de Tetla, está fechada el 21 de diciembre de 1867, de lo cual se deduce que el campamento de Apizaco debió establecerse, cuando menos el año anterior a esa fecha. Véase Luis Nava. *Historia de Apizaco*. Tlaxcala, s.n., 1973, p. 28.

lugares. El 21 de junio de ese año, la ciudad de México quedó en manos del general Porfirio Díaz; y el 15 de julio el presidente Benito Juárez regresó triunfante a la capital. Bajo su presidencia, Apizaco se convirtió en el centro, tanto de la construcción del tramo México-Puebla, como del correspondiente México-Paso del Macho, Veracruz. Lenta, firmemente, se consolidó una presencia comercial y económica en Apizaco y las regiones aledañas que combinaba la antigua forma de comunicación de las diligencias con el futuro que significaba el ferrocarril. En varios periódicos de la ciudad de México se publicó el siguiente anuncio:

habiendo establecido la empresa de diligencias generales una línea de Apizaco a Puebla y otra del primer punto a Huamantla en combinación con los viajes de los trenes del ferrocarril de México al citado Apizaco, se participa al público que en el Hotel que se está acabando de fabricar en esta estación, encontrarán los pasajeros una buena cantina, almuerzos y comida al estilo de los hoteles de México, haciéndose el servicio con prontitud y limpieza. También encontrarán las personas que tengan que pernoctar en dicha estación, camas bien asistidas y aseadas.⁷

Se publicó un decreto el 27 de noviembre de 1867, indultando a Escandón por haber traspasado su privilegio a la compañía llamada “Imperial Mexicana” y se revalidó, reformada la concesión por decreto del Congreso de fecha 10 de noviembre de 1868.

Una polémica decisión

Talcott siempre sugirió que el tren pasara por Puebla. Sólo aumentaría la distancia entre México y Veracruz 37 kilómetros y el gasto no subiría de 86 000 pesos. La familia Escandón se opuso a lo anterior con el objetivo de lograr un pequeño ahorro en los costos, y decidió que la vía de Veracruz a México pasaría por Apizaco y Huamantla, Tlaxcala, quedando como simple ramal el de Apizaco a Puebla.⁸

7 “Anuncio” en *El Siglo diez y nueve* (2 de septiembre de 1867), p. 1.

8 Con el tiempo surgió una curiosa justificación —más de conseja que de realidad— de que la decisión se debió a que se reunieron los

Los empresarios de Puebla nunca estuvieron de acuerdo con tal decisión. En 1868 se envió a varios agentes para obligar a la Compañía a que volviera a pasar la línea troncal por su ciudad, sin importar que ya se había construido una buena parte del ferrocarril hasta Apizaco, tal y como nos lo indica el siguiente informe sobre los avances en el ramal de Puebla:

la longitud de este tramo es de 29.04 millas inglesas o sean 12 leguas. El 76 y medio por 100 del movimiento de tierras ya está hecho, faltando sólo que formar los terraplenes por encima de las alcantarillas o puertas de bóveda que dan curso a las aguas, que bajan las varias barrancas que atraviesan la vía.⁹

La herida nunca sanó, en 1873 se publicó el panfleto *El ferrocarril mexicano. Pequeño estudio sobre economía política al alcance de todos*, firmado por C.M.A. como un ataque a la decisión de la compañía que no quiso que la línea pasara por Puebla.

Inauguraciones

Para el 8 de septiembre de 1867 ya corrían trenes en el tramo Apizaco a Perote con una temeraria velocidad de 32 kilómetros por hora. Un año después, en octubre de 1868, el periódico *El Siglo diez y nueve* informaba que

en este tramo están casi acabadas las obras de terracería puesto que se han hecho el 91.23 por 100 y de mampostería el 15.67 por ciento. La longitud de esta sección es de 67.81 millas o 26 leguas. Las nuevas dificultades para la construcción de las obras de arte en este tramo, consisten en dar suficiente peso a las aguas que bajan de La Malinche; pero esto se efectuara por medio de viaductos de fierro colocados de una manera sólida y eficaz.¹⁰

hombres más prominentes de negocios y los más destacados abogados de Puebla, y uno de ellos argumentó que a la ciudad “no reportaría más beneficios el paso del tren, que el ruido molesto del silbato y el humo de la locomotora”.

9 “Ramal de Puebla” en *El Siglo diez y nueve* (19 de octubre de 1868), p. 4.

10 “Apizaco a Boca del Monte” en *El Siglo diez y nueve* (octubre de 1868).

A fines de mayo de 1869 se inauguró el tramo Apizaco-Santa Ana Chiautempan. En palabras de Ignacio Manuel Altamirano:

el miércoles, víspera de Corpus, se inauguró un nuevo tramo del ferrocarril de Apizaco a Santa Ana Chiautempan. Una numerosa concurrencia de invitados por el señor Escandón partió de Buenavista en un tren especial, y llegó a Santa Ana al mediodía. Allí, en una vistosa y alegre enramada se había preparado un *lunch* exquisito. El pueblo de Santa Ana hizo a los empresarios un recibimiento triunfal, los paseó por el pueblo y estuvo festejándolos con sus músicas y vivas durante dos horas.

La descripción del camino, de los nuevos trabajos llevados a cabo por la empresa, del magnífico puente de hierro por donde atraviesa el tren una barranca profunda, y de todo lo ocurrido con motivo de la inauguración, merece un artículo aparte, que preparamos para nuestro próximo número, agradeciendo desde hoy a nuestro amigo el señor licenciado don Emilio Pardo y al señor Buchanan, ingeniero de la empresa, los apuntes que se han servido facilitarnos para nuestro expresado artículo y que será visto con curiosidad por los lectores de México y de los estados.¹¹

Las inauguraciones ferroviarias se seguirían una tras otra. Cuatro meses después, el 16 de septiembre de 1869 el presidente Benito Juárez inauguró el tramo de México a Apizaco, de 139 kilómetros y el ramal de Apizaco a Puebla de 47 kilómetros. Un tren salió a las ocho de la mañana, dos horas antes del convoy presidencial, para comprobar la seguridad de la vía. El poeta Juan de Dios Arias escribió un poema para tal acto:

Ya no es el hierro material odioso

que al hombre dio mordazas y cadenas.

¹¹ Ignacio Manuel Altamirano. "Inauguración de un nuevo tramo del ferrocarril" en *El Renacimiento* (29 de mayo de 1869).

Inútil el cañón el sable y lanza

a tierra caigan, que llegó el momento

de que sirvan de eterno pavimento

para donde el pueblo al porvenir se avanza.¹²

Acudo de nuevo a la pluma de Altamirano para describir tal suceso en una crónica que dibuja los avances en la infraestructura, los personajes políticos y el sentir de la época:

a las 10 un gran rumor nos anunció que el presidente se acercaba: las bandas militares batieron marcha, las músicas hicieron oír los acentos del Himno Nacional, los soldados presentaron las armas, y la artillería hizo la salva de veintiún cañonazos que previene la ordenanza. El humo comenzó a desprenderse en gigantescos penachos de la chimenea de la locomotora, el vapor dejó escapar sus agudos silbidos, y a las 10 y cuarto el tren partió para Puebla, en medio de una aclamación universal, y precedido de una locomotora-correo que a una distancia de quinientos metros caminaba delante para prevenir en caso ofrecido cualquier peligro en la vía férrea [...] Antes de llegar a Santa Ana Chiautempan, y apenas tocamos el lindero del estado de Tlaxcala, nos encontramos a la Guardia Nacional del mismo, tendida a uno y otro lado del camino: estos soldados que, según su institución, no reciben *prest* ni hacen el servicio permanente, no tenían más uniforme que su humilde vestido de todos los días; pero aun así nos dio gusto ver a la guardia del pueblo, guardia modesta es verdad, pero no por eso menos digna de respeto y de aprecio, como que es la custodia de las leyes.

Semejantes soldados, como los de Guerrero, como los de Oaxaca y de Veracruz, luego que hacen su servicio se

¹² *El Siglo diez y nueve* (17 de septiembre de 1869), p. 2.

retiran a sus casas llevándose su fusil, y acuden tan pronto como se les llama con un tambor o con un simple aviso. El pueblo tlaxcalteca de hoy es patriota, leal enemigo de revueltas y motines, y aunque pobre, parece tranquilo y feliz a la sombra de su gobierno.

Al llegar a Santa Ana Chiautempan escuchamos un gran rumor: era el vecindario de allí y de los pueblos comarcanos y aun del mismo Tlaxcala, que había acudido en masa a ver pasar al presidente dos pequeñas piezas de artillería hacían una salva, y tres o cuatro músicas tocaban el Himno Nacional como Dios les daba entender. Dos o tres compañías de Guardia Nacional, uniformadas, hacían los honores y en las enramadas del camino se apiñaba literalmente la multitud. Veíanse en todos los semblantes retratado el regocijo más puro y espontáneo: las aclamaciones atronaron el espacio y los ¡vivas! a Juárez fueron universales y repetidos. El presidente, profundamente conmovido, porque la verdad es que él se muestra un poco reservado delante de la multitud de las ciudades populosas, pero es expansivo, franco y no oculta sus emociones en presencia del pueblo humilde y sincero del campo, fuertemente conmovido, repetimos, tuvo que salir a la pequeña plataforma del vagón para vitorear al estado de Tlaxcala, a la República y a la libertad.

Inmediatamente después se vio precisado a entrar de nuevo en el vagón para recibir al gobernador Lira y Ortega que con los funcionarios de su estado venía a saludarle: es el gobernador el tipo más perfecto del hombre del campo en su más sencilla y buena expresión: se retratan en su semblante la honradez más acrisolada, la serenidad de una conciencia pura y la firmeza de principios de una alma republicana

por organización; sin pretensiones, sin altivez, modesto como debe ser un funcionario demócrata, este hombre recuerda por su aspecto la figura del inmortal Guerrero y remontándonos más allá, la figura de aquellos republicanos de los antiguos tiempos que dejaban el arado para venir a gobernar un pueblo.

En obsequio de la verdad, el presidente y los ministros parecen tener en tan alta estima las virtudes de un magistrado sencillo, que le recibieron con las muestras del más grande afecto y respeto.

Él no trajo discursos; comprendió con su buen sentido campesino que los discursos para un viajero son fatigosos, y se contentó con dar la enhorabuena en términos lacónicos pero expresivos por la gran mejora que iba a quedar establecida con la vía férrea; luego se despidió, bajo del vagón y fue a confundirse entre la muchedumbre como cualquier hijo de Adán. Francamente nos dio gozo ver a un gobernador tan raro en estos tiempos, en que apenas ocupa un hombre la silla de un estadito se convierte luego en una especie de gran duque de la Confederación Alemana.

Momentos antes veníamos hablando con el ministro de Guerra, dándole noticia de un cierto cura de Santa Ana Chiautempan, que otra vez, cuando se inauguró el tramo de ferrocarril hasta ese pueblo, nos sorprendió por las ideas de verdadera ilustración que emitió en un brindis y repetíamos algunas de sus palabras conservadas en nuestra excelente memoria, que parecieron a todos dignas del mayor aplauso. Manifestaban deseos de conocerle, cuando, en unión del gobernador de Tlaxcala, se presentó a felicitar al presidente con una comisión del pueblo de Santa Ana. El cura dijo un pequeño

discurso que llamó la atención de todos por su ilustración, por sus ideas verdaderamente cristianas y por el noble y puro patriotismo que campeaban en él: las palabras que acabábamos de repetir fueron oídas de sus labios con su sencilla elocuencia y dichas con una oratoria que hace honor a su talento y a su educación literaria. El presidente y los ministros quedaron muy contentos del eclesiástico, y esto es una prueba de que los pastores fieles a las máximas de progreso y caridad del fundador del cristianismo inspiran a los demócratas simpatías y respeto.

Una vez terminada la pequeña ceremonia oficial el pueblo siguió en sus aclamaciones, el presidente salió por segunda vez a la plataforma, escuchó con bondad las alocuciones que varios hijos del pueblo le dirigieron agrupados en su derredor, y se dio la orden de partir.

Nosotros estamos convencidos de que todas esas manifestaciones del sencillo pueblo tlaxcalteca fueron espontaneas y sinceras, porque al hombre que como Lira y Ortega es acogido entre su pueblo como un padre, parece incapaz de obligar a ninguno a tributar homenajes oficiales.¹³

El 20 de febrero de 1870 el tren fue asaltado en Tepexpan, punto intermedio en el tramo de la ciudad de México a Apizaco. Fue el primer asalto verdadero realizado a un tren. Los asaltantes, un grupo a caballo, se llevaron un botín de 2 700 pesos, relojes y objetos personales de los pasajeros y de la empresa. El grupo estaba dirigido por el temerario Sotero Lozano (personaje a quien se le llegó a considerar como un bandido social). Con buen humor y legalismo se dio el lujo de dejar un recibo firmado por el monto de lo robado, ordenando a la tripulación no mover el tren durante una hora. Tiempo suficiente para emprender

la huida. Obviamente la línea telegráfica había sido cortada, lo que impidió alertar a las tropas cercanas al punto del asalto.¹⁴

Tres semanas más tarde ocurrió otro robo en el mismo lugar. Los pasajeros comentaron que los asaltantes a caballo eran como doscientos que actuaban bajo el mando del bandido Paulino Noriega quien, no contento con desvalijar a los asustados pasajeros, se llevó hasta correspondencia oficial. Ante estos acontecimientos las autoridades proporcionaron una escolta de cien hombres, encargada de la protección de los trenes de pasajeros. La medida funcionó pues el tercer asalto fue frustrado, huyendo los bandidos cuando encontraron resistencia. Así, los delincuentes se limitaron un poco en su intento de asaltar trenes.

Apizaco adquirió mayor importancia dentro de los movimientos económicos de tasaciones y transporte de mercancía.¹⁵ Cuando la crisis agrícola de 1872 los agricultores poblanos se reunieron para signar una Acta, la cual en su artículo sexto señalaba que:

la Junta Directiva formará parte y publicará mensualmente en los periódicos los precios corrientes de Europa y América de los productos mexicanos que puedan venderse en ellos; todo reducido a pesos y moneda

¹⁴ Véase Chapman. *La construcción del ferrocarril en México...*, *op. cit.*, p. 70.

¹⁵ En toda la línea de México a Veracruz y su ramal de Apizaco a Puebla se construyeron en total diez viaductos, 148 puentes y 358 alcantarillas. El mayor de los puentes es el de La Soledad, que tiene una longitud de 228 metros; el de Paso Ancho que tiene 50 metros; el de Paso del Macho con 80; el de San Alejo 97; el de Atoyac con 100; el de río Seco con 70; y el de Metlac que tiene 137 metros en curva y es una de las obras más notables. De los viaductos, los más importantes son los de El Infiernillo y el de Wimmer, que lleva el nombre del ingeniero inglés Sebastian Wimmer que lo proyectó y dirigió su construcción. Entre el Monte del Chiquihuite y Boca del Monte, existen quince túneles que corresponden dos al Monte del Chiquihuite, siete a Metlac y seis a Cumbres de Maltrata; la longitud total perforada para los 15 túneles fue de 896.73 metros; y hay una galería cubierta en las Cumbres que tiene 76.20 metros de longitud; asimismo se construyeron 30 estaciones entre México y Veracruz y en su ramal a Puebla. Posteriormente se aumentaron algunas, a medida que se hizo necesario, para atender el tráfico de pasajeros y carga. De las terminales, sólo la de Puebla quedó concluida, faltando las de México y Veracruz. Véase *Artes de México. El ferrocarril mexicano (1873-1973)*. Núm. 156 (1972).

¹³ "El ferrocarril" en *El Renacimiento* (4 de septiembre de 1869).

mexicana. Formará cuenta de los gastos totales que tengan para remitirse a cada uno de los mercados tomando la estación de Apizaco como punto de partida y descontándolos del producto total sacará el precio líquido a que sale vendida en el citado lugar, la carga o arroba de nuestras semillas, para hacer perceptibles los puntos en que deban dirigirse.¹⁶

Atento a los obstáculos que podrían provocar un descarrilamiento el maquinista frunce el ceño, se alisa el bigote entrecano y entrecierra los ojos. Su vista ya no es tan buena como hace más de cuatro décadas, cuando era joven y humilde peón de vía sufriendo hambre y maltratos, pero guarda en su memoria con orgullo el de haber trabajado con el mismo Alberto Hooper, el primer maquinista que operó en 1871 las máquinas inglesas “Avonside Engine Co.” Años después tuvo la oportunidad de manejar una de las doce locomotoras de la firma “Nort British Locomotive” que habían llegado a México entre 1889 y 1901.

Para la inauguración integral de la línea México-Veracruz, el convoy presidencial salió a las cuatro de la mañana del primero de enero de 1873 desde la estación de Buenavista. Se detuvo en el puente Tlaxcala, donde los viajeros bajaron para admirar la obra de ingeniería que tenía una longitud de sesenta metros. Ahí fueron homenajeados por los hacendados y los pobladores de las haciendas de todo el valle de Tlaxcala, quienes se habían beneficiado con la transportación del pulque y de otros productos a la ciudad de México.

Altamirano también formó parte de la comitiva del presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Acompañaban al presidente: Ignacio Ramírez, Mariano Riva Palacio y Antonio García Cubas. La terminación de la línea después de 50 años de problemas políticos y económicos fue un alivio para la economía nacional. Los viajes en diligencia, en las mejores condiciones, duraban tres días (la carga se transportaba en una semana) y con el tren el tiempo y las incomodidades se superaban —incluida la temporada de lluvias que impedía todo movimiento de carga— y el viaje podría hacerse en un solo día.

¹⁶ “LA crisis agrícola” en *El Ferrocarril* (6 de agosto de 1872), p. 1.

Las posibilidades de la comunicación

Apizaco de Barrón-Escandón creció.¹⁷ En enero de 1873 fue trazada la ciudad por el ingeniero Antonio P. Castilla con la lotificación de cien solares que fueron vendidos a los colonos a precios “módicos”. Asimismo, se fijaron lotes de dimensiones similares para los servicios públicos y se introdujo el agua potable desde los manantiales de la hacienda de Apatlahuaya. Existe una interesante crónica redactada en un tono laudatorio por el director del periódico *La Iberia*, don Anselmo de la Portilla, sobre la creación de Apizaco y la labor de colonización realizada por Castilla:

échame a andar sin rumbo fijo por lo espacios que han de ser calles y plazas de una gran ciudad. La perspectiva era esplendida. En primer termino, hacia el Oriente, se veía La Malinche, y al pie de ella aquel cerro que me pareció un día la efigie colosal de una princesa india muerta. A lo lejos, por el mismo lado levantaba su nevada cima el brillante Pico de Orizaba. Por el poniente parecía que se podía tocar con la mano el Popocatepetl y el Ixtlacihuatl. Por el mediodía los montes de Tlaxcala. Por el norte suaves colinas cubiertas de arboledas y de sembrados [...] Castilla estaba contento y satisfecho, me llevó por todas partes, enseñándome las amplias avenidas y las calles que han de cortarlas en ángulos rectos; el lugar que han de ocupar las Casas Consistoriales y otros edificios públicos, las fuentes, los paseos de alamedas, las escuelas,

¹⁷ El 19 de mayo de 1873 se publicó un decreto por parte de la Legislatura de Tlaxcala en el cual se resolvía crear la sección política de Apizaco, quedando constituida en municipalidad con el nombre de Barrón y Escandón. Casi cien años después, en el año de 1969, José Arámburu Garreta, cronista originario de Apizaco, junto con el Círculo Histórico Literario de la ciudad promovieron renombrarlo buscando la reivindicación de la ciudadanía apizaquense, ya que: “Antonio Escandón y Eustaquio Barrón no donaron predios ni fundaron la antigua Sección de Apizaco, ni mucho menos fueron promotores para que se propiciará el paso del Ferrocarril Mexicano”. Y segundo, por medio de una investigación, se conoció que estos señores “actuando fuera de la conciencia liberal” y de manera antipatriota se ofrecieron a participar en el imperio de Maximiliano de Habsburgo. Véase Luis Nava. *Historia de Apizaco...*, op.cit.

de niños y niñas abiertas ya, la iglesia que está en construcción, la cantera que ha de surtir el agua a la población, y en fin, todo lo que se está allí iniciado en proyecto.¹⁸

Los límites originales de Apizaco se ampliaron mediante una serie de decretos que agregaron nuevas localidades: para el 17 de diciembre de 1873, se le incorporó el rancho El Ateneo; el 22 de octubre de 1875, se le anexó la localidad de Texcalac, que fue desincorporada del municipio de Tetla; el 9 de noviembre de 1880 se le anexó la hacienda de Tlalcoyotla, que fue segregada del municipio de Xaltocan; y el 2 de enero de 1884, se le agregó el pueblo de Santa Ana Huiloac, mismo que pertenecía al municipio de San Dionisio Yauhquemecan.

Para 1905 el municipio de Barrón Escandón reportaba una población de 4 180 habitantes y su cabecera, Apizaco, 2 504. Consecuencia, como vimos anteriormente, de la anexión de nuevas localidades y ser la estación ferroviaria un atractivo para nuevos pobladores. La estación de Apizaco sería a fines de la centuria decimonónica y casi todo el siglo XX, un crisol de gentes provenientes de todo México; en donde conductores, maquinistas, fogoneros, garroteros y pasajeros serían los actores principales.

El maquinista permanece atento a las válvulas, a las señales del camino, lejano al bullicio del tren de pasajeros donde hay una verdadera algarabía por las vendedoras de café, pan, tamales, pollo frito, camotes, pambazos envueltos de mole, chalupas, quesadillas, de las varas pulidas y policromadas que eran los bastones de Apizaco, mulitas de hoja de maíz y sarapes de Santa Ana. El aroma de la comida le hace recordar su platillo favorito: el chileatole que su madre le preparaba cada vez que iba a su pueblo. Hace tanto tiempo de eso. Con un brusco movimiento aleja los recuerdos y logra introducir la maquina a los talleres de la estación de Apizaco donde hay

18 "Viaje improvisado" en *La Iberia* (5 de septiembre de 1873), p. 1. Hay otra descripción sobre Apizaco en esa época: "tuvimos el gusto de visitar los días 26 y 27 la colonia Escandón en la estación de Apizaco. Quedamos agradablemente sorprendidos de ver los progresos materiales de este pueblo naciente. Se trabaja con actividad en levantar casas y en atraer a la gente a aquel lugar de buen porvenir" en "Apizaco" en *La Voz de México* (1 de abril de 1873), p. 1.

áreas de pasaje y carga. Ahí se construye todo con el sudor de los trabajadores. Hay intensa labor en las oficinas de servicios especiales, en los tanques de almacenamiento, las bodegas, la casa redonda y en la de máquinas, los talleres, las casas de sección, armoneras, y las vías auxiliares de ese inmenso patio de maniobras. Nadie se imagina que, años después, el techo del edificio de la estación se incendiaría, ahora lo importante es concluir la fachada de aplanado rojo, sus muros de sillería de piedra con un espesor de medio metro. Poner la cubierta inclinada a dos aguas y el entrepiso con vigas de madera y lámina.

Pero lo más deslumbrante son las flamantes construcciones que darían mantenimiento a los trenes, en donde, por más de cien años, se aceitarían diariamente las máquinas, se revisarían obligatoriamente los frenos por los mecánicos cada vez que un tren fuera a salir, se dejaría como tradición que los vagones se oxidarán y, de vez en cuando, se pintarían las locomotoras.

La revolución

Cruce de vías, de lucha revolucionaria fue Apizaco. Aunque antes de 1910 no hay suficiente información sobre la existencia de clubes antirreleccionistas en la población, seguramente los ferrocarrileros que viajaron hacia el norte o a la ciudad de México, así como los jóvenes que participaron en el servicio militar, organizado por el general Bernardo Reyes, debieron propagar algunas ideas de rebelión en la población.¹⁹ Es así como se tiene noticia de Antonio Hidalgo, quien nació en 1876 en Apizaco, en 1909 presidió la agrupación obrera "Unión y Trabajo de Tlaxcala", lo cual permitió brindar apoyo al movimiento obrero de Río Blanco. En apoyo a Madero, se levantó en armas y a su triunfo, fue elegido gobernador del

19 Tal es el caso de Carolina Lima Vázquez, quien nació en Apizaco en 1891, fue miembro del Ejército Constitucionalista, en su época proporcionaba información a los jefes revolucionarios Máximo Rojas y Pedro M. Morales. En mayo de 1914, sus indicaciones permitieron a estos generales atacar la plaza de Tzompantepec. Junto con otras compañeras, al mes siguiente, avisó a las fuerzas constitucionalistas destacadas en la hacienda la Aztequilla, sobre los movimientos federales en Apizaco y Tlaxco, información que permitió el ataque del día 29 de junio. Véase *Tlaxcala. Textos de su historia, siglo XIX y XX*. México, Gobierno del Estado de Tlaxcala / Conaculta / Gobierno del Estado de Tlaxcala / Instituto José María Luis Mora, 1991. T. 13-14.

estado de Tlaxcala. Más tarde se reveló contra el usurpador Huerta, y fue electo diputado al Congreso Constituyente de 1916-1917.

Son turbulentos días de guerra. El maquinista ya ni siquiera sabe a qué grupo revolucionario lleva en los techos de los vagones —a veces rurales, otros carrancistas, mañana zapatistas que cantan alegremente: “Ya se van los carrancistas / ya se van para Esperanza / porque vienen los zapatistas / y les picarán la panza”, y hay que andarse con cuidado porque al grito de ¡Viva Zapata! los vivales aprovechan la confusión para robar a los pasajeros sus petacas y bultos que traen consigo. Recuerda como una vez llevo a Apizaco al coronel Ignacio Flores comandando una poderosa columna. Los trenes militares pujando, cuesta abajo de las montañas dan vueltas y vueltas por la vía que se retuerce por entre cañadas, túneles y precipicios con tropas y equipo militar en los vagones. Varias veces, en plena balacera, el maquinista era obligado a detenerse para que la escolta bajara a entenderse con los atacantes. Hay días que debido a las “maquinas locas”, a las vías que son saboteadas, a los durmientes que se roban para venderlos, apenas recorren penosamente diez kilómetros en un solo día. Eso le recuerda el refrán de que “El tren de Arganda, que pita más que anda”.

Apizaco fue escenario de la Revolución. Entre 1910 y 1912 la compañía ferrocarrilera contaba con los conocimientos para componer con facilidad y rapidez los años graves que las fracciones revolucionarias hacían a la infraestructura ferroviaria; ejemplo de ello será el relato del general Francisco L. Urquiza, quien en su novela *Tropa vieja*, narra un viaje nada accidentado entre la ciudad de México a Veracruz realizado el 16 de octubre de 1912 por el segundo y onceavo batallón, comandados por el Coronel Jiménez Castro y el Teniente Coronel Ocaranza, respectivamente, quienes iban con rumbo a Veracruz, para enfrentarse contra los sublevados del 19° y 21° batallones, favorables a Félix Díaz. El texto es una crónica que narra los sentimientos que experimenta un soldado de la bola mientras viaja por el tren que lo lleva a batallas que él no comprende —antes enemigos ahora amigos— y a la muerte latente:

todos los preparativos del viaje se hicieron de prisa, como en los buenos tiempos de campaña: las maletas de lona, la caja de madera con equipaje de mi jefe, el albardón, el caballo, las armas; todo listo en la estación del Ferrocarril Mexicano, en Buenavista, para esperar el convoy del Once que tenía que llegar a México de Morelos.

A media tarde del día 16 de octubre del año de 1912, salimos de México. En un tren muy largo iba amontonada la tropa del Once Batallón del coronel Jiménez Castro y también la del Segundo, del teniente coronel Ocaranza; todos iban bien municados; llevábamos ametralladoras y decían que atrás de nosotros iba a salir también artillería.

Los del Once llevaban uniformes de kaki de color verde y en lugar del chaco de cuero enfundado de blanco, los kepí de paño negro. Menos blanco para las balas; ¡cómo no se les ocurrió todo eso en la bola de 1910!

Salimos por la Villa de Guadalupe. Los trenes iban de prisa con órdenes de vía libre; ese día no había llegado ya a México el tren de Veracruz, pues los pronunciados no lo habían dejado salir de allá.

Sabía yo, por referencias, que el camino de México a Veracruz era precioso y por eso iba muy aguzado observando cuanto podía por los vidrios de las ventanillas.

—A la mitad del camino, ya para bajar a la tierra caliente, están las Cumbres de Maltrata, fíjate bien —me había dicho un compañero que ya conocía aquello.

Seguramente íbamos a pasar de noche por allí; mientras tanto, yo veía la orilla del Lago de Texcoco como un espejo muy grande, en trechos plateados y en trechos dorado por los rayos del sol, que ya se acostaba allá a lo lejos. Los dos volcanes cubiertos de nieve, por el rumbo de Puebla; al otro lado de la vía,

magueyeras alineadas como si fueran cabezas con pocos pelos pero bien peinadas para aparecer menos pelonas.

San Juan Teotihuacán con sus pirámides, Ometusco, los llanos de Apam. Magueyes y magueyes; establos de leguas y leguas de vacas verdes, que en lugar de leche, dan pulque.

Cerró la noche antes de llegar a Apizaco. Mi jefe platicaba con el coronel y yo iba cerca de él, bien acomodado en un asiento de primera, cuidándole sus ‘chivas’ y las mías. Por fuera, en el campo, estaba todo oscuro; nada se veía ya, como no fueran los bultos de los árboles más negros que la noche sin luna. Hablaban ellos de la campaña de Morelos de donde venían los del Once y del agarrón que nos íbamos a dar al día siguiente, con seguridad, con los compañeros sublevados del Veintiuno, a favor de Félix Díaz. Eso sí que iba a estar bueno: pelones contra pelones, con iguales armas y con la misma disciplina. ¡Quién lo había de decir!²⁰

Sin embargo, a partir de 1913 con la llegada de Victoriano Huerta se recrudecieron los daños contra el ferrocarril: puentes volados, vías destruidas, estaciones saqueadas, y trenes asaltados. Los ferrocarrileros —a veces por convicción las más de las veces por obligación— fueron testigos, actores directos de los hechos de armas, de la movilización de las tropas en sus trenes, de las emboscadas, de dar cristiana sepultura a los ahorcados en postes telegráficos, de la disyuntiva de apoyar uno y otro bando, por ejemplo, en el cercano poblado de Santa Isabel Xiloxotla, Trinidad Telpalo Sánchez con el grado de coronel y Emilio Márquez apoyaron a los zapatistas. Telpalo pertenecía a la División Oriente de Domingo Arenas y era jefe de la Brigada Xicohtécatl, y en 1915 asaltaron el ferrocarril de Apizaco con dirección a Puebla.

El maquinista ha puesto a los furgones varios

20 Francisco L. Urquiza. *Tropa vieja*. México, La Prensa, 1955, pp. 201-204.

nombres: “La Adelita”. “La Juventina”, “La Llorona” y “La Negra consentida”. Todos ellos le recuerdan a las mujeres de cejas amplias, cabello perfumado y húmedo, de muslos canela que fueron, como una vez lo dijo el cronista Ángel del Campo: “Lolas de Apizaco, de Irapuato, o de Cuernavaca, pero no de México” a quien siempre les hablaba bonito y les decía: “Si porque me ves con botas / piensas que soy melitar, / soy un pobre rielero / del Ferrocarril Central”. Por eso le puso a su máquina el nombre de “La Rielera”. La voz del maquinista se diluye entre el fragor de ruedas que avanzan sobre los rieles, que se pierde entre el crepitar del carbón y el aire que surca la cabina.

En 1915 el Ejército del Noroeste, a cargo del general Álvaro Obregón se trasladó desde Sonora hasta la ciudad de México, lo mismo hizo el Ejército de Oriente, a cargo del general Pablo González. Las fuerzas del general Pablo González tenían que llegar a la estación de Apizaco, donde se les unirían las del general Juan Mérgo, provenientes de Veracruz. En el trayecto a Apizaco, en la estación de Orizaba, Veracruz, se les unieron varios contingentes, entre los cuales estaban: el 4º batallón “Rojo”, del coronel Ignacio Enríquez y el batallón del general Carlos Tejeda, así como el de Juchitecos al mando del coronel Felipe López. Más adelante se incorporaron trescientos dragones de la Sierra de Puebla bajo el mando del mayor Enrique Medina Quintanilla.

Por varios días todo el Ejército de Oriente convirtió a la ciudad de Apizaco en una fortaleza militar, hasta que los trenes avanzaron hacia la ciudad de México, donde fue quebrado y disuelto el ejército federal al servicio de la dictadura porfirista y de la usurpación huertista. Hechos militares que nos recuerdan las palabras del personaje principal de la novela *José Trigo* de Fernando del Paso:

¿No hubo caudillo que les perdonara la vida a sus prisioneros porque los necesitaba para reparar sus ferrocarriles?
¿No hubo jefe que transportó sus tropas y su artillería de Maytorena a Cruz de Piedra con sólo quinientos metros de riel?

¿No hubo militar que cargara una locomotora con dinamita y la lanzara a todo correr contra una estación?

¿No hubo revolucionario que rompió un sitio haciendo caminar una locomotora por las piedras?

¿No hubo rebelde que hizo correr de una ciudad a los federales con un tren vacío, porque colocó fusiles en las ventanas?²¹

Los trenes tienen vía libre. El maquinista sabe que hay prisa por llegar al destino. La gente salía curiosa y miraba llena de asombro a los convoyes militares, tal como lo recuerda el poema “Revolución” del poeta estridentista Manuel Maples Arce:

*Trenes militares
que van hacia los cuatro puntos cardinales,
al bautizo de sangre
donde todo es confusión,
y los hombres borrachos
juegan a los naipes
y a los sacrificios humanos;
trenes sonoros y marciales
donde hicimos cantando la Revolución.*

Después de la Convención de Aguascalientes y la lucha de facciones, que también involucró a los revolucionarios tlaxcaltecas, inició el período de gobierno de Venustiano Carranza. De lo que existía de infraestructura ferroviaria en 1913 el 33.89% fue lo que se destruyó del material rodante y el 8.17% de las vías existentes. Los próximos tres años fueron de ardua recuperación en el ámbito ferrocarrilero, tal y como lo vemos en la siguiente cita:

las comisiones nombradas por los Ferrocarriles Constitucionalistas y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, para que practiquen los inventarios y procedan a la devolución del citado ferrocarril, han continuado sus trabajos, y durante el día de ayer se concluyó el inventario de todos los accesorios del ramal de vía angosta de Muñoz a Chignahuapan. En este ramal fue entregada a la Compañía del citado ferrocarril un regular número de carros y locomotoras de vía angosta, así como los durmientes y demás existencias que pertenecían a dicha empresa. Una vez terminada la labor

que desempeñan dichas comisiones en Apizaco, seguirán su viaje a la ciudad de Puebla para proseguir su trabajo.²²

Saber que pronto llegará a su destino hacen que el ayudante de maquinista y el fogonero palien más rápido el negro carbón que crepita en la caldera. Al acercarse la locomotora a toda velocidad —solitaria, aislada, ruidosa, arropada en el humo— a la estación de Apizaco que se distingue de otras estaciones por tener casa para maquinaria y ser de las más complejas, el turno nocturno los saluda al salir de sus casas que consisten en “cuartos redondos”, caminan al lado del tanque de agua construido con mampostería hacia los talleres de recuperación apenas iluminados por el crepúsculo naranja que inunda los tejados. Un farol alumbra la casa del jefe de la estación que cuenta con recámara, cocina, baño y comedor. Cansado, el maquinista se quita la gorra de mezclilla, se desamarras su paliacate rojo del cuello, su cuerpo huele a aceite, anhela un buen café calentito con pan de clara de huevo, el calor de su familia. Recuerda el certero refrán: “Donde no hay estación no hay tren”.

Asesinato de Venustiano Carranza

Carranza se enfrentó a la rebelión encabezada por el Grupo Sonora, entre ellos Obregón, y tuvo que huir de la ciudad de México para intentar llegar al puerto de Veracruz, donde aparentemente tendría el apoyo de las fuerzas leales al mando de su yerno el general Cándido Aguilar. Carranza emprendió su viaje de la ciudad de México al puerto de Veracruz, en el famoso Tren Dorado, integrado por un pesado convoy de civiles y militares, cuya carga hacía más lenta la marcha cuando el tiempo apremiaba.²³

²² “Los trabajos para devolver el ferrocarril mexicano” en *La Defensa* (25 de agosto de 1916), p. 1.

²³ Entre los recuerdos que Carranza dejó a los apizaquenses, se encuentra la restitución de las tierras a las viejas comunidades indígenas, conforme a la legislación del artículo 27 constitucional, de los terrenos ejidales conocidos como Chizagua y Tlacotepec, del pueblo de San Cosme Xalostoc. El 26 de julio de 1917 se desprendieron 144 hectáreas de las haciendas que durante siglos impidieron el desarrollo de San Luis Apizaco, dotando a los campesinos de tierras ejidales; el 15 de noviembre se dotó también de tierras ejidales al núcleo de La Concordia con 500 hectáreas que habían pertenecido a las haciendas de la Segura Michac y San Tomás Xostla; de estas mismas haciendas

²¹ Fernando del Paso. *José Trigo...*, *op. cit.*

El 8 de mayo de 1920 el convoy se detuvo en Apizaco. Ahí se incorporaron las mermadas fuerzas del general Pilar R. Sánchez, jefe de Operaciones Militares en el estado de Puebla, a quien seguía un regimiento de caballería al mando del general Ignacio Flores Palafox; también llegó con su pequeña escolta el general Margarito Puente, jefe de las Operaciones Militares en Tlaxcala. El trote lento del jinete de albas barbas, teniendo como fondo el redoble de los tambores de guerra que tocaban la marcha dragona, y de una tropa que entusiasmada vitoreaba a su presidente, debieron de impresionar a los apizaquenses, testigos de los acontecimientos.

La población de Apizaco asistió a la revista de los contingentes militares leales al Presidente de la República, quien a caballo recorrió la larga formación, acompañándolo los generales Murguía, Lucio Blanco, Pilar Sánchez, Millán, Bruno Neira, Dávila Sánchez, Montes, Barragán, Marciano González, y Muriel Mosel en sus respectivas cabalgaduras. Notable suceso narrado por Fernando Benítez en *El rey viejo*:

los trenes llenaban el patio de la estación de Apizaco... Los empleados y sus mujeres, los niños y los vecinos de Apizaco que habían acudido gozosamente a los patios dando gracias al cielo por la grata diversión que les deparaba la sublevación en masa del ejército, andaban de un lado a otro, curioseándolo todo, haciendo mil clases de preguntas...²⁴

Después de la revista, Carranza salió con una pequeña escolta para pasar por el valle de Huamantla y llegar a la pequeña estación de Aljibes para internarse en la sierra de Puebla en donde encontraría la muerte al ser asesinado en el campamento de Tlaxcalatongo. En el poema del apizaquense, Pablo Hernández, incluido en *En el tren de la fantasía*, alude de la manera siguiente la muerte de Carranza:

se tomaron otras 190 hectáreas; y en la misma fecha de la dotación anterior se otorgaron tierras ejidales al barrio de San Juan Tepactepec.

24 Fernando Benítez. *El rey viejo*. México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 38. Como conmemoración hay un monumento en Apizaco con el nombre de los contingentes leales al Presidente Venustiano Carranza.

Un episodio es parte de tu historia,
cuando Carranza, en su fatal partida,
cruzó buscando el sol de la Victoria
y la traición le arrebató su vida

Yo contemplé al adusto Presidente
recio titán con barbas de profeta,
pasar revista a sus bizarras huestes
calándole al fusil la bayoneta.²⁵

A manera de conclusión

Al paso de los años, del devenir de las décadas, la importancia de Apizaco se diluyó ante las nuevas y mejoradas propuestas de comunicación, entre ellas la inauguración en 1962 de la carretera de México-Puebla.

Al recorrer el actual Apizaco determinado económicamente por la franja industrial, y deambular por los pequeños barrios de San José, de San Antonio o del Cochino, dirigirme hacia las vías “con acero de tus rieles / y madera de tus durmientes” donde hay “trenes, tan veloces y potentes”, sumergirme “en el barullo de la estación”, y evocar cuando los ferrocarriles, en ese distante año de 1873, salían de la estación de Buenavista en la ciudad de México, uno a las cuatro y otro a las cinco cuarenta y cinco minutos de la mañana, llegando puntualmente a Apizaco, donde descansarían por quince minutos antes de continuar su recorrido de acero para llegar a su destino allende de valles, cumbres y planicies hacia el mar, no puedo dejar de pensar en la leyenda local que platicaba mi padre, maestro rural de la escuela apizaquense “Comunidad Obrera” de que los japoneses iban a bombardear Apizaco en la Segunda Guerra Mundial, ya que ahí se arreglaban los trenes y así destruirían la infraestructura que alimentaba a los Estados Unidos.

Los pasos me llevan a esa solitaria locomotora de vapor M-212 que se encuentra a la salida de la población. Conocida como “La Maquinita” fue gestionada para su donación a la ciudad de Apizaco por los Ferrocarriles Nacionales para ser el emblema de la ciudad. Se acordó instalarla el 25 de abril de 1964 en la glorieta de la calle 16 de septiembre en

25 *En el tren de la fantasía. Diez autores cuentan y cantan a Apizaco* ; selección Olimpia Guevara Hernández. Apizaco, Círculo Histórico y Literario Miguel N. Lira, s.a., p. 18.

el cruce de carreteras Poza Rica, Puebla y México-Veracruz. A las 11:30 se dio la orden de salida y la locomotora 212 fue despedida con golondrinas. Ante la presencia de muchos invitados desfiló por su propia fuerza a cargo del maquinista Constantino Hernández Arroyo. Todo el camino fue acompañada por canciones revolucionarias, mientras rodaba por la vía provisional sobre la carretera. Después de un par de horas se agotó el combustible, el agua del tanque y los tirantes que unían los rieles se reventaban. La población comentaba: “Intenta decir que no quiere quedar fuera de servicio”, al igual que la antigua estación ferroviaria donde aún subsisten máquinas del siglo XIX.

Me detengo ante la locomotora donde un veterano maquinista la admira en silencio, al prender un cigarro me doy cuenta que le falta el dedo índice de su mano derecha, su rostro surcado por arrugas, historias y recuerdos²⁶ me hacen evocar las palabras de Julio Torri en el cenit de la existencia:

la vida se va quedando atrás como el paisaje que se contempla desde la plataforma trasera de un coche de ferrocarril en marcha, paisaje del cual va uno saliendo. Algún elemento del primer término pasa al fondo; el árbol airoso cuyo follaje recortaba las nubes va reduciendo su tamaño a toda prisa; el caserío, en el recuesto del valle, con su iglesita de empinada torre comienza a borrarse al trasponer la ladera; el inmenso acueducto huye de nosotros a grandes zancadas.

Un paisaje del cual se sale, en que todo se empequeñece y se pierde. Eso es la vida.²⁷

Quinta La Sirena, ciudad de México,

Octubre de 2010.

²⁶ A manera de epílogo de la misma historia de Apizaco, transcribo un fragmento del artículo “Apizaco al ferrocarril” de Mariana Ávila: “El adiós ya no es para las personas que se despiden para emprender su viaje, en uno de los vagones del tren. No, ahora el adiós es para ferrocarriles de México, que dejan de existir en esta ciudad, así como sus talleres y su estación. Quizás para dar paso, en un futuro, a una nueva tecnología que impresione nuevamente, como lo hizo en su época el ferrocarril, a los actuales ciudadanos”. Véase *El Universal* (28 de noviembre de 1999).

²⁷ Julio Torri. *Almanaque de las horas*. México: FCE,

Bibliohemerografía

ALTAMIRANO, Ignacio Manuel. “El ferrocarril” en *El Renacimiento* (4 de septiembre de 1869).

----- “Inauguración de un nuevo tramo del ferrocarril” en *El Renacimiento* (29 de mayo de 1869).

“Anuncio” en *El Siglo diez y nueve* (2 de septiembre de 1867), p. 1.

“Apizaco” en *La Voz de México* (1 de abril de 1873), p. 1.

“Apizaco a Boca del Monte” en *El Siglo diez y nueve* (octubre de 1868).

ARIAS, Juan de Dios. “Poema” en *El Siglo diez y nueve* (10 de septiembre de 1869), p. 2.

Artes de México. El ferrocarril mexicano (1873-1973). Núm. 156 (1972).

ÁVILA, Mariana. “Apizaco al ferrocarril” en *El Universal* (28 de noviembre de 1999).

BENÍTEZ, Fernando. *El rey viejo*. México: FCE, 1984.

CHAPMAN, John G. *La construcción del ferrocarril en México 1837-1880*; tr. Roberto Gómez Cireza. México, Sepsetentas, 1975. (Sepsetentas, 209).

CUELLAR, Mireya. “Buenavista, cementerio de trenes” en *La Jornada* (18 de diciembre de 2000).

CUÉLLAR ABAROA, Crisanto. *La Revolución en el estado de Tlaxcala*. México, Instituto de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1975.

DURÁN NIETO, Ana Lilia. “La vida ferrocarrilera de Apizaco a través de la historia de vida del Sr. Agustín Hernández Rayón” en *Memorias del IV encuentro de investigadores del ferrocarril*. México, Conaculta, s.a, pp. 183-189.

GARCÍA, Alejandro. “Que me lleva el tren” en *Historias cotidianas. Acontecer de la tradición mexicana, amenizado para el bachillerato y versadamente bien documentado*; pról. Felipe Garrido; ilus. Federico Arana; fotografías Jesús Ávila Ramírez. México, UNAM, 2009, pp. 201-203.

GONZÁLEZ GAMIO, Ángeles. “La Tabacalera” en *Crónicas de la ciudad de México*. Núm. 26 (julio-septiembre de 2002), pp. 22-24.

“La crisis agrícola” en *El Ferrocarril* (6 de agosto de 1872), p. 1.

“Los trabajos para devolver el ferrocarril mexicano” en *La Defensa* (25 de agosto de 1916), p. 1.

NAVA, Luis. *Historia de Apizaco*; pról. Faustino Dorántes. Tlaxcala s.n., 1973.

PASO, Fernando del. *José Trigo*. México, Siglo XXI, 2006.

PORTILLA, Anselmo de la. “Viaje improvisado” en *La Iberia* (5 de septiembre de 1873), p. 1.

“Ramal de Puebla” en *El Siglo diez y nueve* (19 de octubre de 1868), p. 4.

Tlaxcala. Textos de su historia, siglo XIX y XX. México, Gobierno del Estado de Tlaxcala / Conaculta / Gobierno del Estado de Tlaxcala / Instituto José María Luis Mora, 1991. T. 13-14.

URQUIZO, Francisco L. *Tropa vieja*. México, La Prensa, 1955. (Populibros *La Prensa*).

VÁZQUEZ HERNÁNDEZ, Carlos. “Las locomotoras articuladas en México” en *Memorias del IV encuentro de investigadores del ferrocarril*. México, Conaculta, 1995.

VILLARRUTIA, Xavier. *Obras*. ; pról. Alí Chumacero; recopilación de textos por Miguel Capistrán, Alí Chumacero y Luis Mario Schneider ; bibliografía por Luis Mario Schneider. México, Fondo de Cultura Económica, 1974. (Letras Mexicanas).

Memoria ferroviaria:

los acervos documentales y gráficos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, CEDIF

Covadonga Vélez Rocha, Jefa de Departamento de Fototeca

Isabel Bonilla, Jefa de Departamento de Biblioteca Especializada

Introducción

La Subdirección de Investigación y Estudios Culturales es una de las cinco subdirecciones que conforman el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Dentro de esta Subdirección se encuentra el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), que resguarda la mayor cantidad de testimonios documentales relacionados con la localización, construcción, operación y mantenimiento de los ferrocarriles que han funcionado en el territorio mexicano. Sus acervos dan cuenta de más de 170 años de historia, cultura y tecnología vinculadas con el transporte ferroviario.

Buena parte de los materiales que se resguardan en el CEDIF provinieron de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. En 1995, la Dirección de Ferrocarriles Nacionales de México aprobó y financió el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales (Pronare),¹ que tuvo como meta proteger los bienes tangibles del patrimonio cultural generado por esta empresa, ante la inminente privatización de los ferrocarriles mexicanos.

Las tareas del PRONARE iniciaron a finales de ese mismo año y de inmediato comenzó a recibirse una gran cantidad de materiales documentales en las instalaciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Al paso del tiempo se logró conocer y dimensionar la magnitud e importancia de estos acervos. Para ese momento, el Museo no contaba con los espacios adecuados para guardar, depurar, organizar y realizar las labores relacionadas con la preservación de la memoria documental de la principal empresa de ferrocarriles de México. Durante los años 1995, 1996, y mediados del 1997, se acondicionaron bodegas y se adaptaron algunos coches para el resguardo de los distintos materiales. Así, los investigadores que necesitaban consultar documentos y planos tenían que ir a una bodega provisional que se localizaba fuera de las instalaciones del Museo. Si su interés eran libros y revistas, entonces debían caminar los andenes del Museo para ubicar el coche express-correo N de M 12142 en el que estaban los materiales. Las imágenes no corrieron mejor suerte, ya que se resguardaron en archiveros metálicos que se colocaron dentro del autovía N de M 309. En todos los casos, las condiciones de temperatura y humedad no eran las

¹ Sergio Ortiz Hernán, "Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México. PRONARE", en *Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2000, pp. 395-396.

más adecuadas, aunque se hacían verdaderos esfuerzos para contrarrestar esa situación. Por ejemplo, para el acervo fotográfico se elaboraron guardas con papel libre de ácido denominado cultural, y se acomodaron en cajas de polipropileno blancas, como las utilizadas para el archivo. Se construyeron planeros para el acomodo de planos, y se adaptó estantería para los libros, revistas y documentos de archivo.

Debido a esta situación, las autoridades de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México aprobaron la construcción de un edificio más adecuado para la preservación de los acervos documentales.² A mediados de 1997 se terminó la construcción del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), por lo que comenzaron a ingresar los documentos rescatados durante el Pronare, que aún no concluía.

La inauguración formal del Centro se dio en julio de ese año. Por las características de los materiales se dividió en cuatro áreas: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca, y Planoteca. El personal asignado a cada una de las áreas continuó realizando las labores básicas de registro, organización, clasificación, consulta, asesoría y reproducción de los fondos documentales, así como actividades de conservación, investigación y difusión.

El edificio del CEDIF se localiza en la segunda sección del Museo, entre las calles 14 y 18 Poniente. Cuenta con dos construcciones conectadas por un acceso techado. El primer edificio, de una sola planta, es una estación ferroviaria denominada “La Griega”, y en él se encuentra la Biblioteca especializada. El otro edificio incluye en su planta baja a la Planoteca, y en la planta alta al Archivo Histórico, la Fototeca y la oficina de la Subdirección de Investigación.



2 Para mayor información ver Anexo 17/6. *Acciones de Consolidación*, febrero 1997. Biblioteca especializada/CEDIF.



Espacios del CEDIF

El área de almacenaje destinada al resguardo de los fondos documentales ocupa una extensión de 603 metros cuadrados. De ese espacio, el Archivo histórico y la Planoteca ocupan más del 70%. El primero tiene alrededor de 2 132 cajas de materiales (de 31x 26 x 39 centímetros), y el segundo resguarda alrededor de 214 mil planos colocados en 149 planeros verticales, con un promedio de 650 planos colgados, y 3 planeros horizontales que contienen un promedio de 100 planos cada uno. El resto lo ocupan la Biblioteca,

con un acervo de 40 mil volúmenes, y la Fototeca, con aproximadamente 86 mil imágenes.

El edificio resultó insuficiente y no cubrió los requerimientos de espacio necesarios para albergar la totalidad de los documentos. Existen materiales del Archivo, Biblioteca, y Planoteca que se resguardan en cuatro bodegas provisionales, dos ellas ubicadas fuera de las instalaciones del Museo, en las calles 8 Poniente (bodega de la Diagonal) y 80 Poniente, respectivamente, además de dos espacios al interior del Museo: el furgón N de M número 66509 y el Almacén de Colecciones.

En cuanto a la distribución interior de los dos edificios que conforman el Centro de Documentación, cabe señalar que al paso de los años ésta ha sido modificada como originalmente se había planeado, con excepción de la Fototeca, por la bóveda climatizada. Algunos espacios han tenido que ser adaptados como áreas de almacenaje, oficinas, áreas de trabajo y consulta. Así, actualmente las áreas de trabajo y consulta, cuya extensión aproximada es de 37 m², han sido adecuadas para cubrir las necesidades de atención a los usuarios, y para realizar los trabajos de organización y registro. En el caso de la Planoteca y la Biblioteca, se levantaron mostradores provisionales que tienen como finalidad salvaguardar los materiales e impedir su robo. La Fototeca cuenta con una bóveda, que aunque cumple con las normas internacionales sobre conservación de material fotográfico en cuanto a temperatura y humedad relativa, aún no contiene todas las especificaciones técnicas para el resguardo de las imágenes y negativos.

Acervos

Organización y registro de los materiales

Gran parte de los esfuerzos diarios de la Subdirección de Investigación/CEDIF se canalizan a cumplir en cada área documental el programa permanente de registro, organización, conservación y protección de los acervos documentales, con cantidades y avances considerables.

Hasta el momento, el avance en cuanto a los trabajos con los fondos documentales de cada área del CEDIF es significativo. Se tienen organizados 35 % de los documentos de Archivo histórico, 70 % del material bibliohemerográfico, 80 % de las imágenes, y 80% de planos y mapas, pero aún después de años de tra-

bajo, no se está cerca de terminar con estas labores debido al volumen de cada uno de los acervos, que se suma a la falta de personal, y a que cada una de las áreas es atendida por una sola persona, la cual realiza actividades de distinto orden.

El registro es una de las tareas fundamentales y de primer nivel para el personal del CEDIF, ya que mediante éste se documentan los materiales existentes y se accede a su consulta de manera inmediata. Hasta el momento, los porcentajes de avance en las labores de registro son los siguientes: Archivo histórico 20 %, Biblioteca especializada 30 %, Planoteca entre 15 y 20 %, y Fototeca 20 %. Sin embargo, debe aclararse que estas labores de registro se han elaborado de manera básica, a fin de poder dar respuesta a las necesidades inmediatas de control de todos los fondos, y para estar en condiciones de brindar el servicio de consulta.

Cabe hacer mención que los primeros registros se realizaron a mano o en máquina de escribir, y se hacían conforme iban ingresando los materiales. Posteriormente, hacia el año 2000, se diseñaron formatos en Excel, y se asignaron computadoras que resultaron en algunos casos obsoletas para el trabajo. Sin embargo, a partir del 2008 se asignaron nuevas computadoras a cada uno de los Departamentos del CEDIF. Los registros son revisados periódicamente, por lo menos dos veces al año por los responsables de cada Departamento.

Por otro lado, debe señalarse que hoy día se realizan tareas preventivas en cada una de las áreas, que incluyen sustitución de blu clips y esquineros; cosido y cambio de guardas; organización y resguardo de los materiales en cajas de polipropileno, con las especificaciones que requiere cada fondo documental. Por supuesto, estamos claros que aún es necesario contar con más espacios y mobiliario para almacenamiento de los grupos documentales que faltan por ingresar al CEDIF, y que se encuentran aún en bodegas, o que no han ingresado a la institución, pero que es inminente su arribo.



Limpeza de documentos. Archivo Histórico. CEDIF

Procedimiento de ingreso de materiales

Aunque la forma de ingreso de los materiales se da manera diferente en cada Departamento que integra el Centro, en todos los casos se realiza un diagnóstico por parte del personal asignado a la Subdirección de Conservación y Restauración del Museo, además de la fumigación y limpieza de los documentos. Estas acciones permiten conocer el estado de conservación que presentan los materiales antes de entrar al CEDIF.³

Enriquecimiento de los acervos

La adquisición de materiales documentales por parte del Centro se hace mediante un programa permanente de donaciones, el cual responde a la acción altruista de las personas que buscan conservar en buenas condiciones los materiales que poseen, y que consideran relevantes para el estudio de los ferrocarriles y del patrimonio.

A partir del año 2001, en el que la institución se incorporó al Conaculta, los acervos se han incrementado de la siguiente manera: 1 893 imágenes, 58 planos, y 2 632 libros y revistas. Sin embargo, consideramos que aún nos falta contar con ciertos materiales que complementen la secuencia histórica de los documentos relacionados con los ferrocarriles mexicanos, ya que existen ciertas lagunas que no cubre la documentación.

Actualmente, existen varios grupos documentales que todavía se encuentran bajo la tutela de FNM en Liquidación, y que por sus características son suscep-

³ Rebeca Elguézabal Blanco, "La Conservación de las colecciones históricas del MNFM", en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México, MNFM, 1996, pp. 259-262.

tibles de ser rescatados e integrados a los acervos del CEDIF. Estos materiales subsanarán en parte el vacío que existe. En ese mismo sentido, a partir de 2008, se puso en marcha el Archivo de la Palabra, que tiene como objetivo recabar testimonios orales de varios procesos laborales, y hechos de relevancia para la historia de los ferrocarriles.

Préstamo de materiales

Los materiales originales no son sujetos de préstamo a otras instituciones o dependencias, sin embargo, cuando éstos llegan a ser solicitados por alguna institución, se considera la reproducción de los mismos, que está sujeta a un protocolo institucional.

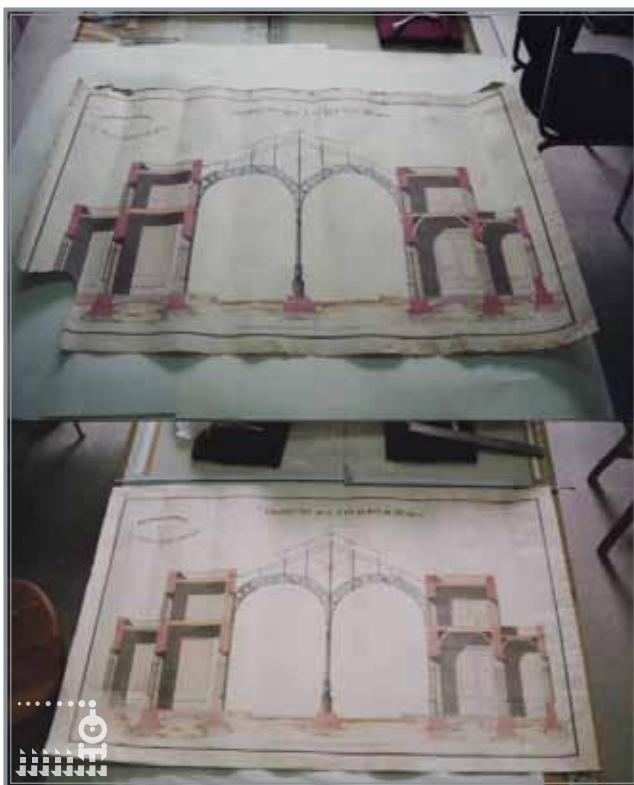
Por otro lado, cabe hacer mención que algunos materiales originales son consultados fuera de las instalaciones CEDIF, pero dentro del propio Museo por los investigadores del Centro. Este préstamo se otorga siempre y cuando el solicitante llene una papeleta de control de préstamo foliada, diseñada para tal fin. En esta boleta se detallan las características del material en préstamo y los datos del solicitante.

A todos los usuarios e investigadores de otras instituciones se les otorgan todas las facilidades para consultar los materiales dentro de las instalaciones, así como para obtener copias de los que consideren de su interés. Para ello, deben cumplir con *Las normas básicas para la consulta, préstamo y reproducción de los acervos del CEDIF*, que se pusieron en marcha desde el año 1999, y que incluyen llenar las papeletas de control de préstamo que existen en cada Departamento, así como entregar previamente una carta en la que se especifica cuál es su tema de estudio, cuáles son las áreas que desea consultar y cuál será la utilidad que dará a los materiales que solicite en reproducción. En todos los casos, después de la consulta y reproducción de los materiales se exige a los usuarios firmar una carta compromiso, a fin de dar protección a nuestros materiales.

Las medidas de control que facilitan el préstamo de los materiales y su manejo se han enriquecido a partir de marzo de 2009 con nuevas medidas puestas en marcha por el CEDIF, que incluyen un nuevo formato de Registro de Servicio, con el cual se conoce el perfil de cada uno de los usuarios y sus comentarios por el servicio de consulta otorgado.

Conservación de los acervos

Aunque en cada uno de los acervos los responsables llevan a cabo medidas preventivas de conservación, debe reconocerse que muchos de los materiales documentales necesitan someterse a un proceso de restauración más especializado, que sólo un experto en la materia puede llevar a cabo. Cuando los materiales presentan algún daño o tienen deterioro se solicita la intervención del personal adscrito a la Subdirección de Conservación y Restauración del CNPPCF, para que aplique las medidas de preservación. Tal es el caso si se presenta algún ataque de insectos, que requiere la fumigación de los materiales o cuando existe algún faltante de soporte, mismo que se restituye.



Restauración de un plano de 1865 en la Subdirección de Conservación y Restauración.

Cabe señalar que los responsables de los acervos realizan un monitoreo periódico del estado físico de los documentos y de los muebles que los contienen. Además, realizan inspecciones para detectar la presencia de agentes externos que puedan dañar a los acervos y los gabinetes. Si se observan señales de deterioro, se da aviso al área responsable para subsanar

el daño. Adicionalmente, los responsables de los Departamentos ejecutan diversas acciones para prevenir el deterioro de los materiales. Es así que desde el año 2000 se han venido reemplazando aquellas cajas de cartón, folders, esquineros, sobres o fundas que tienen niveles altos de acidez, por materiales libres de ácido. En el caso del Archivo Histórico se hace limpieza de los documentos, se eliminan metales, se sustituyen portadas y tapas, se cosen, y se colocan en cajas de polipropileno. En la Biblioteca se realiza cambio de esquineros, resguardo de materiales en revisteros de polipropileno, y separación de materiales que requieren ser restaurados. En Fototeca se cambian guardas y esquineros, y se resguardan negativos e imágenes en cajas de polipropileno. En Planoteca se lleva a cabo la limpieza de documentos, se sustituyen las tiras de cartón y/o blue-clips, los cuales sirven para colgar los planos en los gabinetes verticales.

Debe aclararse que la Subdirección de Administración del CNPPCF es la responsable de proveer aquellos materiales que se utilizan para realizar estos reemplazos, sin embargo, no siempre se cubren en su totalidad los requerimientos de los cuatro Departamentos, por lo que se han diseñado estrategias que han permitido dotar a las áreas de los materiales requeridos para la ejecución de sus programas de trabajo.

Hasta el momento, se tiene identificado el material que está en condiciones óptimas para su consulta, y aquél que requiere intervención inmediata. Por ejemplo, en Archivo histórico se sabe que alrededor del 5 % de los 2 500 metros lineales de documentos está muy deteriorado; en la Biblioteca Especializada pasa lo mismo con 2 % de su material, y en Planoteca alrededor de 10 000 planos y mapas requieren atención. En el caso de la Fototeca existe un fondo denominado Comisión de Avalúo e Inventarios, que contiene alrededor de 10 000 placas de nitrato, de las que aproximadamente 200 se encuentran en proceso de degradación, ocasionado por los cambios bruscos de temperatura y humedad a que estuvieron expuestas antes de su ingreso a la bóveda climatizada del CEDIF. Estas placas se encuentran en una estantería cerrada para mantenerlas alejadas del resto de la colección.

Por otra parte, el registro y evaluación de las condiciones ambientales, como la temperatura y la humedad relativa, son tareas cotidianas que se realizaban al interior de cada Departamento. Para ello existen

termohidrógrafos que permiten llevar un registro mensual que es analizado por la Subdirección de Conservación. Por el momento, sólo la bóveda climatizada de la Fototeca contiene un termohidrógrafo, que permite observar la temperatura y la humedad del ambiente las 24 horas del día, durante los 365 días del año. Además, se dotó a la bóveda de dos deshumidificadores que permiten controlar la humedad, sobre todo en la temporada de lluvias.

Este trabajo permanente de preservación, conservación, organización, y registro de los documentos se ha convertido en uno de los objetivos primordiales del Centro de Documentación, y tiene como finalidad el resguardar en óptimas condiciones la memoria ferroviaria de nuestro país para las futuras generaciones.

Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán

Piedad Peniche Rivero

Archivo General del Estado de Yucatán

El propósito de este artículo es presentar los fondos documentales que resguarda el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) relativos a los ferrocarriles. Este documento se enmarcará dentro de la historia del cultivo, comercio y economía política del henequén porque henequén y ferrocarriles yucatecos están íntimamente relacionados. En efecto, poco podríamos exagerar la importancia de los documentos históricos relacionados con los ferrocarriles de Yucatán porque además de su riqueza intrínseca como fuente para el estudio de la sociología del trabajo, dan información sumamente relevante acerca del gran mercado internacional del henequén y el control de los precios mediante el control de las líneas del ferrocarril por el que circulaba esa mercancía de las haciendas productoras de henequén al puerto de embarcación: Progreso.

Y, es que, como se sabe, el cultivo de aquel agave de exportación fue la base de la economía del Estado y motor para el auge del mercado henequenero, que se efectuó entre 1880 y el fin de la Segunda Guerra Mundial, así podríamos afirmar que fue el factor de la modernización del Estado. Para señalar la importancia del henequén, baste señalar que su principal comprador, Estados Unidos, dependió de la fibra del henequén para encostalar sus cosechas de trigo hasta la invención de las fibras sintéticas a fines de los años 1930 y que Yucatán fue su proveedor, principalmente en periodos de guerra cuando no se disponía de otras fibras, como la de Manila.

En este contexto, los documentos sobre el ferrocarril muestran que su construcción, desarrollo y control fue motivo de rivalidades y monopolio para las dos principales camarillas de la elite de hacendados y comerciantes exportadores que se disputaban el control del mercado henequenero, además de bancos y comunicaciones en general (tranvías y de vapor). Una de estas camarillas estuvo representada por Olegario Molina y la otra por Eusebio Escalante e hijos. Como es natural, los documentos sobre el ferrocarril también muestran cómo incidió su desarrollo en las comunicaciones y la vida social del moderno Yucatán, en particular de Mérida, su capital, y núcleo tanto del comercio henequenero como de la red ferroviaria del estado. Se sabe, por ejemplo, que los campesinos utilizaban el ferrocarril para migrar en busca de trabajo y que los hacendados procuraban sus vías lo más cerca posible de los cascos de sus fincas a fin de asegurar el transportar de su fibra de henequén, hacia Mérida y Progreso, el puerto de embarcación, así como para la importación de maíz, artículos manufacturados y bienes de consumo y de lujo.¹

¹ Wells Allen, *All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan*, p.159.

Un poco de historia

Los ferrocarriles yucatecos, características y guerra de camarillas

Yucatán es una de las pocas regiones del mundo y la única de México, donde todo el sistema ferroviario, más de 1 000 km de vía, fue planeado, construido mantenido y en gran medida financiado, por capitalistas y trabajadores locales.² (Wells, 1992, p. 161).

Otra interesante singularidad de los ferrocarriles yucatecos es, como ya dijimos, su estrecha relación con el cultivo, la circulación y el mercado internacional del henequén. En efecto, el hecho de que el 70% de su carga fuese la fibra de ese agave llevó a concesionarios del ferrocarril FFCC y a propietarios de haciendas a concebir formas creativas de financiamiento para el desarrollo de las vías férreas.

A continuación mostramos el desarrollo de la construcción de las primeras líneas del sistema ferroviario del estado y su correspondiente concesionario.

Tabla 1

Construcción			
Nombre de la línea	Comenzó	Finalizó	Principal Concesionario
Mérida – Progreso e Izamal	1875 1883	1881 1890	José Rendón Peniche
Mérida – Valladolid	1880	1913	Francisco Cantón
Mérida-Campeche	1879	1904	Familia Peón y Peón
Mérida - Peto	1878	1912	Rodolfo G. Cantón

Fuente: Allen Wells, 1992, p. 176.

El poder de las camarillas regionales estuvo balanceado y estable hasta 1899 cuando se formó una nueva sociedad anónima dominada por la camarilla del comerciante Olegario Molina: la “Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio” la que, además de adquirir muelles y almacenes en el puerto y la capital, tenía el propósito de construir una tercera línea entre Mérida y Progreso. La camarilla de Escalante reaccionó inmediatamente proponiendo descarrilar este propósito mediante la fusión de todas las compañías ferroviarias. Por su parte, en 1902 su camarilla, incluyendo a su familia extendida los ricos hacendados Peón, había adquirido la mayoría de las acciones de las líneas Mérida-Progreso, Mérida Campeche,

² *Ibid*, pp. 168 – 179.

Mérida-Valladolid y la “Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso”, perfilándose así como artífices de la fusión. Cuando los Escalante compraron la línea Mérida-Valladolid, la fusión de las tres principales compañías ferrocarrileras del Estado era inminente: pocas semanas después nació la sociedad anónima “Ferrocarriles Unidos de Yucatán” (FUY). La camarilla de Molina aportó 62% del monto total de la fusión y el resto lo aportaron los Escalante.³

A pesar de que la flamante FUY se encontraba descapitalizada y con su infraestructura en pésimo estado, la fusión propició la cotización de las acciones de la nueva compañía a precios inflados. Los Escalante implementaron como primera medida de austeridad bajar los sueldos de los trabajadores pero nada impidió que el llamado “pánico financiero” mundial de 1907 sacara a la luz la realidad: los Escalante estaban descapitalizados y sumamente endeudados, no sólo con sus financistas en los Estados Unidos sino hasta con un banco francés y tenían que declararse en bancarrota. Se dirigieron al secretario de Hacienda de Porfirio Díaz, Ives Limantour, pidiendo su rescate pero no obtuvieron su gracia. Los Escalante dirían que Molina, entonces ministro de Fomento del gabinete porfirista, tuvo mucho que ver en esta adversa decisión. Pues bien, con la desgracia de los Escalante y la adquisición de la línea Mérida-Peto, Molina tomó el control del FUY y de toda la red ferroviaria del estado.

Y no era para menos pues desde 1902 Molina trabajaba como agente de la International Harvester, el monopolio cordelero estadounidense, mediante un infame pacto, firmado el La Habana, por el que con capital de dicho monopolio se obligaba a deprimir el precio de la fibra yucateca con todo lo que estuviera a su alcance. Lo que no era menos porque Molina era gobernador de Yucatán desde 1901. Como bien escribió el historiador Allen Wells, nunca la desgracia de unos había beneficiado tanto a tan pocos. Pero nada es para siempre, diríamos nosotros.

Los ferrocarriles durante la Revolución mexicana en Yucatán

En efecto, el millonario Molina y su camarilla (“la casta divina”) disfrutaron su monopolístico poder político y económico hasta 1915, cuando en Yucatán irrumpió la

³ *Ibid*, pp. 196-199; Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, p. 5.

Revolución mexicana y Molina huyó a La Habana. Una de las primeras acciones encaminadas a dismantelar el sistema henequenero del gobierno del insigne general constitucionalista, Salvador Alvarado, fue la incautación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Así, nació la compañía paraestatal denominada “Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán”.

Durante esta época se construyó en Mérida una moderna estación central para concentrar el movimiento de pasajeros y carga. La incautada Compañía había presentado este proyecto en 1910. Asimismo, con el nombre del pionero de los ferrocarriles en Yucatán, José Rendón Peniche, Alvarado construyó un sanatorio para la atención médica de los trabajadores ferrocarrileros en terrenos de la misma estación.

Mapa 1



Líneas de los ferrocarriles yucatecos en 1915

Fuente: Allen Wells, 1992.

Los Ferrocarriles Unidos del Sureste

En 1968 se creó la Comisión Nacional Coordinadora del Transporte que sentó las bases para la unificación ferroviaria del país. En agosto de ese mismo año, debido a la disminución del uso del ferrocarril, se fusionó la Compañía de los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán” (1902), que para entonces representaba cinco líneas con distintos dueños, con el “Ferrocarril del Sureste” (1950), surgiendo de este modo los “Ferrocarriles Unidos del Sureste” (1968) que comprendía de Coatzacoalcos, Ver., a Yucatán, y que pasó a manos del gobierno federal.

Posteriormente, en el año de 1987 se fusionaron todos los ferrocarriles de México en una sola entidad:

Ferrocarriles Nacionales de México, que más adelante fue privatizada.

Los fondos documentales en el AGEY

El AGEY conserva dos importantes fondos documentales de la misma compañía ferroviaria llamada Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) que funcionó bajo distintos nombres desde 1874 hasta 1998, cuando fue privatizada. Dichos fondos fueron rescatados en diferentes sitios por el AGEY y el Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, y así permanecieron desvinculados hasta junio de 2012 cuando el fondo del Museo fue donado al AGEY, donde ha conservado su nombre de origen. Cabe destacar que estos fondos proceden de distintos archivos originales por lo que documentan funciones institucionales diferentes pero complementarias, así:

a. Fondo “Ferrocarriles Yucatecos” (1871-1997), documenta las relaciones laborales de las empresas ferroviarias, y

b. El Fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” (1880-1980), documenta la administración y política de las empresas ferroviarias que se sucedieron en el tiempo.

Podemos decir pues que, afortunadamente, el AGEY tiene la serie documental completa de los ferrocarriles en Yucatán.

Descripción de los fondos documentales de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán

a. Fondo “Ferrocarriles Yucatecos” (1871 – 1997)

Los expedientes que integran este Fondo fueron rescatados en Mérida antes de la privatización de la paraestatal “Ferrocarriles Nacionales de México”, en el año de 1998. Su documentación comprende el período que va de 1871 a 1997. Originalmente consistía en:

Total	Tipo de documentación
29 cajas	Correspondencia
224 cajas	Documentos de personal
17 cajas	Listas de raya de trabajadores
750 libros	Principalmente de contabilidad
86	Planos de instalaciones ferroviarias

Actualmente representa 300 metros lineales de estantería y está organizado y catalogado como se ve en la tabla a continuación:

Tabla 3

Total de Expedientes:	7,881 expedientes
Total de Cajas:	961 cajas AG12
Secciones	26
Series documentales	23
Período de la documentación:	1871 – 1997
Más 750 libros y 86 planos.	

Las principales Secciones y Series documentales del Fondo “Ferrocarriles Yucatecos” se muestran en la tabla de abajo:

Tabla 4

Secciones	Series
• Dirección General	• Expediente de Personal
• Auditoría	• Lista de Raya
• Departamento de Personal	• Seguridad Social
• Gerencia General	• Accidentes e Investigación
• Subgerencia de Administración	• Activos
	• Jubilados y Pensionados
	• Contratos Colectivos
	• Contrato de Obra
	• Correspondencia

Los principales Asuntos del Fondo “Ferrocarriles Yucatecos” se expresan en la tabla a continuación:

Tabla 5

• Información sobre accidentes	• Contratos de arrendamientos
• Avisos de accidentes	• Planos
• Correspondencia	• Inventarios
• Plantilla de personal	• Actas
• Contratos de personal	• Juicios
• Contratos colectivos	• Demandas
• Boletines y suplementos	• Expedición de pases libres
• Capacitación de personal	• Reportes de conductores
• Demandas laborales	• Listas de raya
• Presupuestos	• Expedientes de personal

Esta información puede recuperarse de la base de datos de este fondo en el AGEY que tiene el formato que se ve a continuación.

Imagen 1



b. Fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán”

En junio de 2012, el AGEY recibió la donación de este fondo que consiste en 376 cajas de expedientes. La documentación cubre el periodo que va de 1880 a 1980. Fue rescatado por los organizadores del Museo de los Ferrocarriles en 1998, también tras la privatización de la empresa. No ha sido puesto a consulta hasta la fecha pues su catálogo que está en base de datos y que realizó ADABI de México, A.C., no es compatible con el formato de las bases de datos del AGEY.

El acervo del Fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” está formado por los documentos de las tres empresas ferroviarias que se sucedieron en la administración del sistema ferroviario del Estado.

Total	Fondo
300 cajas	Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY)
63 cajas	Ferrocarriles Unidos del Sureste (FUS)
5 cajas	Ferrocarril del Sureste (FSTE)
8 cajas sin inventariar	

La organización y catalogación del Fondo “Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” se presenta como sigue:

Tabla 5

Total de Expedientes:	7,870 expedientes
Total de Cajas:	376 cajas AG12
(Sub) Fondos	3
Secciones	13
Series documentales	65
Período de la documentación:	1880 – 1980

Sus principales (Sub) Fondos, Secciones y Series son:

Tabla 6

(SUB) FONDOS	FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATAN (FUY)	FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE (FUS)	FERROCARRILES DEL SURESTE (FSTE)
SECCIONES	Antecedentes Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sindicalismo	Gerencia General Subgerencia de Operación Contralor General Subgerencia de Vías y Estructuras Departamento Técnico H. Consejo de Admón.	Gerencia General Subgerencia de Operación Contralor General Superintendencia de Vías y Estructuras
SERIES	Asamblea General Consejo de Admón. Gerencia General Vías Telégrafos Transporte Fuerza Motriz Sindicato Informes Agentes especiales	Gerencia General Gerencia de Administración Sindicato Departamento de Compras Departamento de Personal Departamento Técnico Oficial Mayor Representación en México Residente en Mérida Superintendencia de M. y Fuerza Motriz en Mérida	Departamento de Compras Departamento de Personal Departamento Técnico Oficial Mayor Superintendencia de M. y Fuerza Motriz en Mérida Publicaciones Correspondencia del Contralor Egresos Ingresos Instituto de Capacitación

Los principales asuntos de este Fondo son:

Tabla 7

Informes del Consejo de Administración	Contratos de arrendamientos
Actas de sesiones del Consejo	Planos
Actas de sesiones de la Gerencia General	Expedientes de personal
Libros de acuerdos de sesión,	Inventarios
Informes del Director	Actas
Trabajos ejecutados por jornaleros en el mantenimiento de vías	Juicios
Correspondencia	Demandas
	Expedición de pases libres
	Reportes de conductores
	Presupuestos

Fuentes en busca de investigadores

Los más de 6 500 expedientes de personal del Fondo «Ferrocarriles Yucatecos» son una invitación al estudio de las relaciones y sociología del trabajo, como se ve en el expediente de José María Navarrete, agente de estación, que tiene información de las incidencias laborales de este trabajador entre 1889- 1916. AGEY. Fondo Ferrocarriles Yucatecos, Sección: Departamento de Personal, Serie: Expediente de Personal. Expediente de José María Navarrete, agente de la estación. Mérida, Tixpéual, 1889-1916. Caja 104, Vol. 1, Exp. 9, 142 fojas.

Por su parte, el Fondo “Museo de los Ferrocarriles de Yucatán” invita a estudiar la política y administración de las empresas ferroviarias y sus implicaciones para la economía del sistema henequenero, con sus distintos actores: sirvientes, administradores y propietarios de hacienda, comerciantes locales y norteamericanos, estado e iglesia. Esto puede corroborarse en las actas de sesiones de Consejo de Administración,

como la que el documento que muestra las cuatro sesiones del mes de febrero de 1936 del FUY.

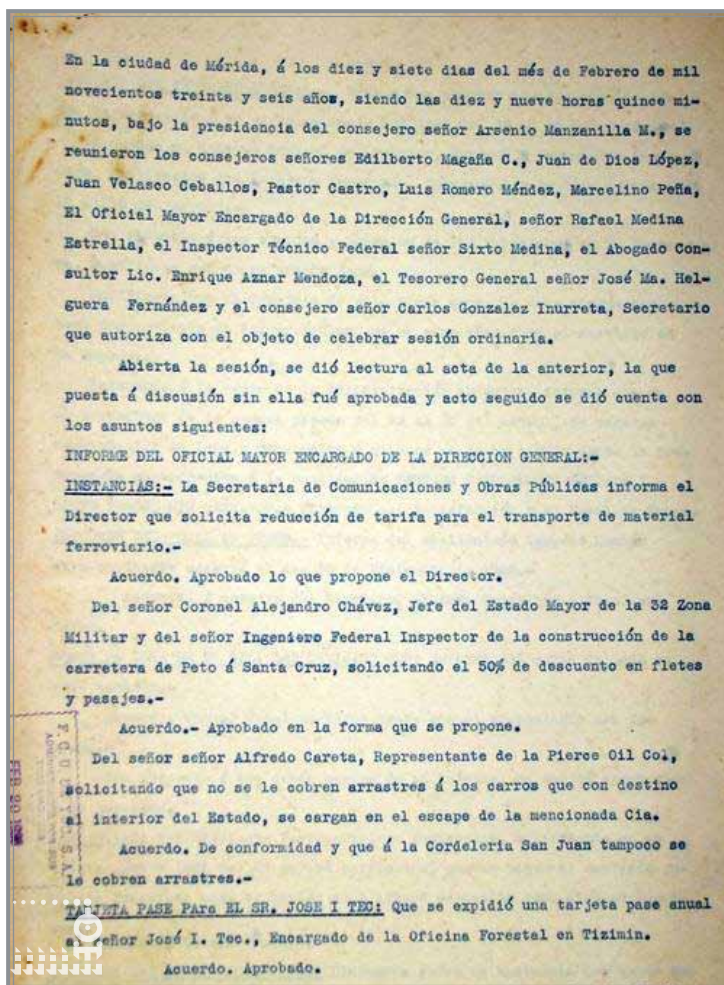
Quisiéramos concluir este trabajo con una invitación a los investigadores de los ferrocarriles a visitar el AGEY para consultar la magnífica colección que representan los dos fondos de ferrocarriles que acabamos de describir y contextualizar un poquito.

Bibliografía

Barceló Quintal, Raquel, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Revista digital*, núm. 15, pp. 5-16. 2011. http://www.museoferrocarrilesmexicanos.mx/secciones/cedif/boletines/boletín_15/articles/04_ferrocarriles_yucatan.pdf

Peniche Rivero, Piedad, *La historia secreta de la hacienda henequenera. Deudas, migración y resistencia maya*. Mérida, Yucatán, Archivo General de la Nación e Instituto de cultura de Yucatán, 2010.

Wells Allen: “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan.” *HAHR*, 72:2. pp. 159-209.



AGEY. Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán. FUY, Consejo de Administración. “Sesiones ordinarias del Consejo de Administración del de 3, 10, 17 y 28 de febrero de 1936.” Mérida, Caja 95, Exp. 242.

Pueblo ferrocarrilero

Blanche Ivonne Mosler¹

Hasta un extraño, mirando a lo lejos, conocería que Cedral era un pueblo ferrocarrilero, con su cortina de humo oscuro elevándose al cielo, con su parduzca casa redonda situada en el Valle, y con sus largas líneas de rieles de acero, reteniendo aquí y allá el reflejo del sol, alargándose interminablemente hacia el norte y hacia el sur. Desde luego que no solamente familias de ferrocarrileros vivían en Cedral, había también obreros, comerciantes, oficinistas y la variedad acostumbrada de profesionistas, con sus esposas e hijos. Pero la verdad era que sus ganancias dependían grandemente del pago que recibían los ferrocarrileros.

Las fortunas de Cedral, tan lejos como su habitante más viejo podía recordar, se levantaban o caían de acuerdo con las fortunas de los hombres que corrían las gigantes máquinas de vapor y de los que en sucios overoles salían de la casa redonda.

Sí, Cedral era un pueblo ferrocarrilero, con esa jactancia peculiar de actividad, que caracteriza a los puntos importantes de una división, y cualquier recién llegado podía verlo en todo su esplendor los sábados por la noche, en que los almacenes se cierran tarde, andando ocasionalmente arriba y debajo de la calle principal.

Cualquiera de estos sábados por la noche, volviendo de la estación, que en grandes caracteres negros ostentaba el nombre de Cedral, rodeada de flores rojas y amarillas, que cada año se plantaban para darle agradable aspectos, los pueblerinos podían escuchar el silbido del vapor escapando de las máquinas y las luces de las linternas que los patieros movían en distintas formas a lo largo de las vías.

Un sábado por la noche, a fines del mes de agosto, de 1916, Doroteo Peters, manejando su carro entre el tránsito de la calle principal, tuvo la oportunidad de ver a Terry Collins, con su novia Catarina Warren, en el preciso momento en que pensaba en ellos: Terry entraba, del brazo de ella, a la botica de Smasher, lugar conocido por todos los jóvenes del pueblo.

Terry Collins era un irlandés alto y apuesto, a quien Speed Warren había adoptado hacía años, tratándolo como lo hubiera hecho su propio padre, un maquinista muerto en un deslave, una noche tormentosa en que manejaba un tren rápido de carga rumbo al sur; el viejo Carlos, semejante a Speed, había sido un rielero hecho para el trabajo y la fatiga, de aquella clase de hombres que pulgada a pulgada había peleado fiera y tesonosamente por sus derechos, hombres que consideraban a sus hermandades como algo sagrado.

¹ Tomado de Revista *Ferronales*, núm. 10, t. XLI, octubre de 1962, p. 80-82

A veces, entre los años de largas y duras luchas, el viejo Carlos y Speed habían venido a encontrarse frente a frente con la amenaza de la huelga y entonces como una consecuencia, se había preparado para descender de sus poderosas máquinas, olvidando trabajo, comodidades, todo el mundo, a cambio de conservar intactos los ideales de la Hermandad.

El trabajo en los trenes había venido a ser más fácil desde entonces, con mejores sueldos y mejores condiciones de trabajo, bendiciones que las jóvenes generaciones de trenistas, como Terry, se inclinaban en considerar como privilegios, pero no siempre comprendían que esto era obra de los viejos, los ahora encovados y encanecidos.

Y así, en aquel verano de 1916, la Hermandad aún luchaba por la jornada de ocho horas, lo cual en un principio había sido considerado como un sueño lejano. Durante estos días penosos y largos, Cedral aumentaba su tensión y esperaba. Peters observando a Terry y Catarina rumbo a la botica sintió esa tensión a pesar de la actividad nocturna de aquel sábado; la amenaza de la huelga estaba suspendida sobre el pueblo ferrocarrilero; el día anterior el Presidente Wilson había intervenido, pero ni empresas ni trabajadores habían llegado a un acuerdo; los líderes del trabajo habían planteado la huelga general y se había ordenado que después de las siete de la mañana del 4 de septiembre ningún tren de carga o pasajeros debería de correr.

Peters estaba muy distante para notar el ceño entre los ojos azules de Terry, pero Catarina sí lo veía, la linda criatura de resplandeciente cabello dorado y ojos cafés, la que adoraba a Terry con una devoción que éste aún no había medido; esa noche se le figuraba a Terry que todo el mundo estaba en su contra; sentado en alto banquillo, pensaba cómo hacía unos cuantos años había venido siguiendo los pasos de Speed y del viejo Carlos, como llamador y limpiador de máquinas, soñando, como su padre y Speed había soñado cuando jóvenes, en llegar a fogoneros y en el día aún más lejano en que poder llegar a maquinistas.

En ese verano Terry había sido asignado a la corrida de Mckee, un viejo socarrón, que a pesar de gustarle la bebida, manejaba una de las mejores máquinas como el mejor; Terry estaba ganando buen dinero, el suficiente, pensaba, para casarse con Catalina y tener un hogar y una familia de su propiedad; ahora, debido

a la amenaza de la huelga el sueño tomaba alas y huía a lo lejos. Sus espaldas se inclinaron un poco mientras hacía el gesto petulante de cuando era derrotado en algo, como acostumbraba desde que era niño; no hubo sonrisa en sus labios esa noche ni el relampagueo en sus ojos, tan característico en él.

- ¿Qué te pasa, Terry?- preguntó Catarina.

- Nada – dijo él.

- ¡Pues entonces? – insistió ella.

- Nada, cansado.

- Entonces no vamos al cine esta noche, Terry.

- Está bien – contestó.

En el camino al hogar la confesión llegó como un torrente que se desborda.

- Es lo de la huelga – dijo Terry amargamente -, esa estúpida huelga que se nos ha señalado para el 4 de septiembre; pero – se volvió y mirando fijamente a la muchacha, dijo con cólera -: yo no iré.

- Catarina repentinamente herida y desilusionada siguió caminando en la oscuridad.

- Yo no dejaré mi trabajo, Catarina – dijo el muchacho precipitadamente -, he trabajado mucho para llegar adonde estoy, me he esclavizado en esa casa redonda y en otras muchas cosas que odio, hasta el día en que alcancé máquina de regla; pues bien, no la dejaré y ninguna huelga disparatada me la quitaría.- Hablando de esta manera, no notó que la delgada mano de Catarina había resbalado de la de él.

- Porque– continuó Terry impaciente- solamente ahora que he obtenido un trabajo decente, me he animado para poder preguntarle a papá a Speed, como si se tratara de su padre muerto, del viejo Carlos.

Catarina, mirando cómo la luna se filtraba entre las hojas de los árboles haciendo extrañas siluetas sobre las blancas paredes, dijo:- También papá odia muchas cosas, Terry, pero irá a la huelga cuando el momento llegue- y levantó orgullosamente su linda cabeza.

Doblando la calle principal entraron a la séptima, a la zona de hermosas casitas, donde vivían los McKnees en su chalet pintado de amarillo, el que a la luz de la luna parecía blanco. Algunas puertas más allá pasaron el hogar de Sally McGuire, la mejor modista de Cedral, la que confeccionaba sombreros para las elegantes del pueblo, haciendo dos viajes por año a St. Louis para traer la última moda.

Pasando la casita de la modista, Terry recordó algo que había ocurrido esa tarde en la casa redonda; en

ese mundo semicircular, compuesto de vías y fosas para las locomotoras, había encontrado al viejo Jeremías, que lentamente descendía de su máquina, procedente del norte, con Bola de Nieve a su lado; el viejo Jeremías deteniéndose para respirar se limpiaba la sucia cara con su rojo paliacate.

Jeremías era un viejo maquinista en el servicio, había “empujado” a Windy Flint y ahora vivía en Cedral, muy cerca de Sally, la modista, con la que se rumoraba se iba a casar, el viejo corredor tarareaba su canción favorita, haciéndole guiños al negro; notando la presencia de Terry, le dijo: ¿cómo van las cosas en el riel, muchacho?

Terry contestó despreocupadamente: - Según se mira, calculo que derechito al diablo - y a su vez preguntó: ¿usted sentiría mucho dejar su corrida para ir a la huelga?

El viejo Jeremías le observó con rara expresión en sus cansados ojos y luego le respondió: - Es tonto preguntarle esto a un viejo como yo, niño; seguro que iré - y tratando de enderezar sus encorvadas espaldas, agregó: - la Hermandad no pierde huelgas.

Desentendiéndose de Terry, Jeremías llamó al mayordomo.

-Oiga, chaparrito, asegure el check de esa válvula antes de que salga a otro viaje- y luego, poniéndose el paliacate en la bolsa trasera de su overol, se volvió hacia Terry y dándole una palmada en la espalda, con sus manos surcadas de gruesas venas, se alejó cantando Casey Jones, su canción favorita: “ponle agua, échale carbón y asoma la cabeza para que la veas rodar”. La canción volaba optimista a través de la casa redonda, dejando la impresión de algo fresco, juvenil, cargado de promesas; así era esta vieja raza de rieles, de valientes corredores, sucios de tizne, de manos prácticas y seguras, tensas sobre los reguladores de las gigantescas máquinas que atravesaban la nación en todas direcciones...

Y también McKee, cuando con suave rechinar de las zapatas sobre las ruedas, detuvo la “Lanza de Plata” la noche anterior bajo el cobertizo de la estación, había dicho:

-Wilson es un buen Presidente, amigo de los trabajadores, pondrá todo en su debido lugar, pero si las cosas llegan a lo peor, puedes decir por ahí que no volveré a sacar a esta dama a tomar aire - mientras

una nubecilla de vapor se levantaba entre las grandes motrices.

Terry, como quiera, había tenido oportunidad de notar la senda trazada por sus viejos compañeros y tanto como Jeremías como con McKee se sentía molesto y defraudado. Ahora, andando silenciosamente al lado de Catarina, comprendía por qué todo estaba en su contra; y fue en la calle séptima donde repentinamente, turbando la quietud de la noche les llegó la llamada lejana de un silbato; distintamente se percibía el lamento de la máquina silbando como solamente Speed Warren lo sabía hacer; para Terry era un aviso y una acusación y éste se imaginaba a Speed en la caseta de la locomotora, reduciendo la velocidad en el crucero cercano.

-El Silbato de papá, Terry- susurró Catarina.

Los días pasaron breves, Jeremías hizo sus dos viajes largos al norte; el silbato de Speed, pasando el crucero rumbo al hogar, dejó oír dos ocasiones más su sonido plañidero, en esta ocasión se antojaba como interrogante, y elevándose sobre Cedral moría en la distancia, como si quedara esperando una respuesta; dos veces más McKee, Terry y Sam Fuller trajeron la “Lanza de Plata” de lejanos y ardientes lugares. Y llegó la noche del 3 de septiembre con llovizna, niebla y viento helado presagiando el otoño.

Aquella noche en la casa de los Warren la cena se vio muy concurrida, la daba Catarina y casi fue un festín; hubo gallina frita, pastel y todo lo demás. Jeremías y miss Sally sentados muy juntitos, éste mirando aquí y allá con sus ojitos negros y brillantes. McKee con su anciana esposa murmuraba placenteramente sobre algún chisme. Terry sentado junto a David, el hermano más chico de Catarina, observaba a ésta, la que contra su costumbre no se había sentado junto a él, habiendo ido a colocarse muy cerca de Speed.

Terry comiendo silenciosamente el pastel de chocolate que Catarina había confeccionado, pensaba que a las 7 de mañana saldría a la huelga, a menos que el teléfono ordenara otra cosa; a través de él veía el pelo dorado de la hermosa cara pálida de su novia y pensaba que aquello por lo que luchara y que deseaba tanto en el mundo, se le escapaba; porque sabía que ella no aprobaba su modo de pensar; por respeto a Speed no habían vuelto a discutir el asunto, pero había algo en los ojos de éste, cuando lo miraba, que hacía que Terry tuviera la certidumbre que los había

escuchado y Terry volvía su vista hacia el teléfono, sorprendiéndose de que su porvenir dependiera de cosa tan fría e inanimada.

Terminada la cena Catarina no fue a la cocina a lavar los platos, en vez de ello tomó su tejido y permaneció en el recibidor con los demás, moviendo sus dedos rápidamente, lo que hacía que el gancho lanzara relámpagos de luz plateada.

La animada charla de la hora de la cena decayó hasta el silencio. Jeremías en un rincón de la plaza fumaba su pipa con expresión ansiosa y meditaba en su cansado semblante; el reloj sobre el piano dejó oír ruidosamente los minutos, mientras Terry sentía como si contra su voluntad se le empujara a un precipicio.

¡Qué gris era el cabello en las sienes de Speed Warren! El hombre que había cuidado de tres niños sin madre; sentado frente al viejo Jeremías, fumaba lentamente, en largas y profundas aspiraciones: ¿en qué pensaba?, ¿por qué no hablaba?

Mckee sentado junto a su esposa, la que esta noche se veía extrañamente vieja y cansada, hacía por sacar del bolsillo trasero del pantalón una botella de legítimo Kentucky, pero su esposa con el dedo levantado, la hacía guardar rápidamente.

El teléfono permanecía silencioso, pero dentro de la penumbra del pequeño recibidor, Terry notó que algo había penetrado, algo semejante a una alta sombra, la que colocándose ante él, lo miraba, mientras Speed murmuraba quedamente: - cómo desearía que esta noche estuviera con nosotros Carlos Collins, el viejo luchador-. Speed olvidando el presente se sumergía en el pasado; la remembranza llegó hasta Jeremías y a Mckee como una vibración; Jeremías trató de levantar a sus cansadas espaldas, mientras Mckee decía: -Por Dios Seep, ¿a qué recordar lo que pasó hace veinte años?- Y de nuevo Jeremías, Speed y Mckee silenciosamente se sentaron, viviendo de nuevo el pasado, junto al viejo Carlos, el que había muerto un septiembre, como ahora, noche de niebla y de frío, en un tren rápido de carga, rumbo al sur...

Speed mirando fijamente a Terry, le dijo:- porque tu padre era valiente y gran rielero.

Terry, estirando sus largas piernas se levantó y fue hacia la ventana -hay mucha niebla,-dijo, notando con sorpresa que sus palabras eran suaves y cálidas-, nuestra causa está en camino, mañana dormiremos hasta tarde, porque según se nota iremos a la huelga-

La alta sombra se había desvanecido y Catarina levantando la cabeza elevó sus ojos brillantes de lágrimas.

Fue precisamente en ese instante que en la capital de la Nación, a miles de millas de Cedral, que el presidente Wilson firmaba el Acta de 8 horas, acta debatida furiosamente en el Congreso, por la que los hombres de los trenes de todo el país habían estado esperando ansiosamente. Poco después en el pueblo ferrocarrilero de Cedral, el teléfono de Warren sonaba alegre y triunfal...

Solamente dos comentarios quedaron fijos en los recuerdos de Terry a despecho de las charlas, risas y lágrimas de aquella noche; una fue la sencilla declaración de Speed, considerando que ahora sí podrían casarse los muchachos y el otro de Mckee, en que avisaría a Sam Fuller, el negro cocinero, para que la "Lanza de Plata" no se quedara sin jefe de cocina en el próximo viaje, comentario seguido de rumorosa risotada que se elevó hacia lo alto del hogar de los Warren.

EI hombre del morral¹

Desde lejos se divisaba la hoguera debajo del puente del ferrocarril. Un hombre se inclinaba sobre el fuego, mientras silbaba toneladas. Con la cuchara movía el agua que hervía en una ahumada lata, revolviendo el café.

Su silbar llenaba los maderos que apuntalaban el puente y corría sobre el acero de las vías hasta diluirse; pero el sujeto, pasado el ruido, reanudaba su silbo que hacía danzar las llamas de la fogata. De vez en cuando soplabla a las brasas para avivarlas y calentaba su café y también sus sueños en la fría mañana que se había acomodado bajo el puente. Arriba, la última estrella desapareció para dar paso al nuevo día. El rubor del amanecer tiñó el cielo y al rato salió el sol.

Cuando hubo terminado su frugal desayuno, aquel viejo se levantó para apagar el fuego, restregó en el zacate la lata para limpiarle el hollín, guardó los restos y con su morral al hombro echó a andar rumbo al parque que se encontraba muy cerca de un campo deportivo.

Al llegar ahí buscó su banca preferida para ver a los muchachos que en la cancha a diario jugaban a la pelota. Y él, el hombre del morral, solitario y anciano, se sentía vivir con el bullicio de los jóvenes. Meditaba: ¿en qué se le había ido el tiempo vivido?

- Mira – le decía al morral que tenía a sus pies -, no recuerdo en mi niñez haber jugado; los años se pasaron volando, sí, volando como pájaros en el aire que no puedes atrapar; y de repente me encontré solo, en el umbral de la vejez.

Hablaba para sí mismo, pero supuestamente lo hacía con el talego de sus pertenencias; no porque creyera en la existencia de los espíritus que animan todas las cosas: era un monólogo que le daba la sensación de que platicaba con alguien.

Los jóvenes se detenían a verlo; pensaban que era un viejo loco... aunque su opinión era veraz y conmovía el ánimo profundamente.

En más de una ocasión, algún muchacho de los que jugaban en el área deportiva se acercaba rebotando la pelota hasta el banco donde se sentaba el anciano, para platicar con él. Se notaba que el sujeto no sentía lástima por él mismo; no quedaba amargura en su corazón; un vacío como un gran mar se había tragado todo y el oleaje de sus emociones no llegaba a playa alguna.

Esa mañana, como muchas otras, el anciano tomaba el sol mañanero; aspiró el viento fresco que traía aromas de árboles y humedades. La lluvia se anunciaba paseando sus caprichosas nubes que por unos instantes dejaban sombras grises sobre la tierra,

¹ Cuento tomado del libro de Eva Muñoz Félix y Aída Samaniego Muñoz, *Correo de San Bernardino*. México, Gobierno del Estado de Chihuahua, Ayuntamiento de Chihuahua, 2001, p. 25 – 33.

sobre la blanca cabeza del hombre que dormitaba ahí en la banca del parque con su costal de lona a un lado.

Muchas lluvias habían pasado descargando las nubes que, al alejarse, dejaban en las ramas de los árboles gotas de agua que al moverlas el viento caían como lluvia rezagada.

Los muchachos lo miraban alejarse sin saber que ese hombre penetraba en la mañana como entra en la mente un sueño que no podemos precisar. Andaría por la ciudad todo el resto del día buscando algo qué hacer para ganar el sustento, y al anochecer retornaría por las calles oscuras oliendo los humores de la ciudad que sosegaba su trajín y el olor familiar de su morral. E iríale amonestándole y amagándole que un día de tantos lo lavaría.

Sus pasos, al alejarse, se perdían por las aceras dormidas de las calles que conocían su caminar, su regreso al puente del ferrocarril que le servía de techo, aquel desde donde oía el rodar de los trenes.

Cierta vez, uno de aquellos jóvenes se sentó en un extremo de la banca del parque donde dormitaba el hombre del morral; al rato, el señor despertó y se puso a hurgar en el interior del morral que tenía a su lado.

El joven preguntó:

-¿Vive cerca de aquí?

-Yo no me limito a vivir entre muros – contestó- .

Los parques, las calles, los puentes y el ancho mundo son mi casa.

Siguió buscando en la mochila y al fin sacó unas tijeras para podar; las mojó para afilarlas y palpó el borde con las yemas de los dedos índice y pulgar. Sin dirigirse al muchacho, más bien hacia el morral, mientras volvía a guardar las tijeras:

-Ya verás qué buen dinero vamos a ganar podando arbustos – y dándole una palmada cariñosa lo levantó y lo colgó de su hombro; el saco de herramientas se sintió importante porque su dueño lo tomaba en cuenta.

El individuo, tranquilamente, salió del parque, no sin antes detenerse, de pasada, en el agua de una fuente para lavarse la cara y las manos. Luego encaminó sus pasos por una de las calles de gran urbe hasta confundirse con la multitud.

-Debajo de este puente del ferrocarril vamos a dormir- le dijo el hombre a su morral, ya de regreso-, y cuando pasen los trenes no tengas miedo, solo vibra la

tierra, cruje el puente y rechinan las ruedas; pero no se nos cae encima, durmamos en país; los trenes arriba tienen más conflictos que nosotros aquí abajo.

El saco de herramientas le creyó y sintió más confianza cuando su dueño apoyó la cabeza sobre él. El viejo siguió platicando que él conocía los trenes: cada uno tenía un ruido distinto, silbido diferente, luces, capacidad, distancias.

-Sí, señor – le aseguraba a su costal-, los trenes entran gritando a las ciudades y a las estaciones.

Al rato dormían, mientras arriba se confundía el transitar humano en un ir y venir sin fin. La oscura cobija de la noche los arropó propiciándoles el sueño.

Allá, a lo lejos, la ciudad que antes había dormido despertaba envuelta en la niebla de su mundo fabril; aquí, bajo el puente, la claridad del amanecer invadió el hueco donde dormían. Aquel, al momento se sentó, busco sus zapatos, los sacudió y se calzó; llenó de agua la ahumada lata que le servía de cafetera donde habían hervido las aguas de los ríos, arroyos, pozos y grifos; juntó ramas secas, les prendió fuego y puso a hervir el agua con un poco de café; del talego sacó una taza y se sirvió. Lo tomó despacio. Sentado, sobre una piedra saboreaba cada trago. Mientras contemplaba la luz del nuevo día, el individuo, hablando para sí mismo, dijo:

-¡Qué maravilloso, volvemos a nacer! ¡Alabado sea el Señor!

Cuando la última gota pasó por su garganta le ordenó al costal:

-Andemos luego, para ver donde podemos trabajar.

Un alegre tintinear de instrumentos salió de dentro del morral cuando el sujeto lo levantó del suelo y lo colgó de su hombro.

-A veces pienso – le decía el hombre a su compañero de asiento en la iglesia- que esta, mi manera de vivir sin tener un lugar fijo, fue lo mejor. Qué hace alguien solo como yo cuando todo lo que me correspondía hacer lo hice y de repente me quedé sin familia, en una casa donde el silencio la envolvía y dentro de ese silencio la soledad pesaba como roca: mi sombra era la única que se proyectaba en las paredes; solo mi rostro asomaba por las ventanas y nada más yo atravesaba por su puerta dejando atrás las huellas y los ecos. Por eso me salí de mi hogar, a la luz del sol que juega con la sombra de todos, del viento que nos quita el sombrero y la lluvia que nos moja. Este cuerpo

asoleado, ventilado y mojado es mi casa y va conmigo a donde quiera; tengo mi morral con herramientas – el talego se dio cuenta que lo presentaban-, que es mi patrimonio; puedo trabajar y no necesito mendigar.

Diciendo esto se santiguó, agarró su costal y una vez fuera del templo se perdió en el bullicio de la población.

La tarde trajo la lluvia y mojó los bancos de los parques. Para pasar la noche, el hombre del morral se fue a buscar un techo por la estación del ferrocarril, lugar de movimiento continuo pero que estaba abrigado. Antes compró unos panes que metió al saco y luego penetró en el edificio. Buscó un rincón cómodo, donde se sentó, y se puso tranquilamente a comer un pedazo de pan; comía con lentitud, como si comiera un pedazo de tiempo.

-Esta noche habrá demoras, ya cambiaron los horarios; pero a nosotros no nos molesta, estamos bien aquí; temprano saldremos para podar unos árboles, quizá hasta vayamos a tomar una buena comida.

El costal nada opinó, ya se había acomodado en la espalda de su dueño para que se recostara. El hombre relajó sus músculos y una sensación de paz se dibujó en su cara.

El ruido sordo de la gente, el cansancio físico y el movimiento de los trenes arrullaban al hombre que se acomodó lo mejor que pudo y fue entrando de cuerpo entero en el sueño. No supo cuando se fueron las gentes aquellas que tenían apuro por salir, ni las otras que llegaron con las mismas prisas.

-Mira – le decía al morral-, ¿para qué corren tanto las gentes? Mientras vivamos estaremos en un lugar o en otro; yo solo muerto dejaré de ser ambulante.

El talego se llenaba de reflexiones del hombre que veía el mundo desde esa pequeña plataforma en que se había ubicado y el tiempo y el espacio no pertenecían a un lugar fijo. El morral se sentía útil, porque bastaba con lo que cabía en su interior para que una persona ganara el sustento y viviera a su manera; claro está, vivía de presentes fugaces y futuros desvanecidos.

Mi morral y yo opinamos que estas noticias que leemos en los periódicos y nos agitan alterando la normalidad de la vida suceden porque el hombre no se acepta tal cual es; sin ese terreno firme no puede edificar ni sus ilusiones menos su existencia real y afectiva que trae consigo tantas adaptaciones para la sobrevivencia. Hasta la espora acepta que el viento la

arrebate de la planta y la siembre donde le plazca; allí nace y crece sin el cuidado de la mano del hombre.

El morral, desde que era morral, estaba de acuerdo con eso; pues lo traían, lo llevaban y él, un saco de tela, aceptaba con gusto.

Andaba el viejo de un lugar a otro sin abandonar su talego le era tan inseparable que prescindir de él era como cercenarle un pedazo a su cuerpo, y eso dolía. Algunas veces se detenía junto al río para ver el agua que corría sin retroceder nunca ni volver a mojar la misma ribera; pensaba que el ayer no regresaría para ser mañana y anudaba en el pañuelo sucio y descolorido este hoy tan nuevo y único; lo ataba como al dinero que guardaba en él.

-Muchas veces – le contaba el hombre al talego – he visto florecer los rosales; sus troncos se vuelven gruesos y sus espinas agudas; también han llegado varias veces los vientos de otoño arrastrando las hojas secas de los árboles, algunos de ellos yo los planté; un día se secarán sus hojas, troncos y raíces y morirán; te lo digo para que tengas noción de que igualmente la gente se consume. El tiempo, mi querido morral, pasa convertido en momentos de luz y oscuridad – y fijó la vista en las sombras del ocaso; pensó en el destino solemne e inevitable.

Una mañana llegaron a las ruinas de una finca; algunas paredes estaban cubiertas de enredaderas. Contemplaron con interés, una vid que trepaba por un muro, como si tratara de huir, jalaba el nervio tenso de la raíz, pero esta se aferraba a la tierra, negándose a seguir fugitiva.

-Sé lo que estás pensando – increpó al morral-, que yo también me agarro a la existencia; nadie sabe hacer un nudo ciego al hilo de la vida para que no se suelte, no señor; si fuera sí, todos nos volveríamos expertos en hacer lazos muy apretados.

El morral tenía hecho más de un nudo en la jareta y sin embargo un día también se consumiría su tela. Su dueño siguió pensativo durante el resto del camino que emprendieron para llegar al hueco debajo del puente donde a veces dormían.

Cuando llegaron al lugar que les servía de albergue, todavía quedaban en el cielo desgarrones de nubes pintadas con el resplandor lejano del sol; comenzaban a parpadear las primeras estrellas, pero al hombre le parecieron opacas. La niebla llegó silenciosa cubriendo calles, inundándolas, borrando la fisonomía de las

cosas; sintió frío y pensó e los inviernos que habían pasado ahí, debajo del puente del ferrocarril que ya se había impregnado con el olor de la vejez.

-Hoy no brillan las estrellas – comentó en el momento en el que dejaba al morral en el suelo; después se quedó largo rato en silencio, un silencio tan profundo que parecía salir como un grito de su alma. Esa noche tenía miedo a la oscuridad, a lo desconocido, a lo irreal, a lo sombrío y al cerebro vacío de todo pensamiento.

El saco estaba intranquilo; su dueño no se disponía a encender la fogata y debajo del puente ya se había metido la oscuridad. El talego de improviso se sintió solo y tuvo miedo. Por fin el hombre juntó madera y al rato una hoguera iluminó el lugar.

-La gente debe encender aunque sea una pequeña luz para que se note su presencia y alguien lo recuerde.

Sabía que le quedaba tan poco de vida, porque sentía al fantasma de la muerte que le recorría el cuerpo de puntillas; permaneció inmóvil como cuando era niño y no se movía porque le tenía miedo a la noche. El morral sintió dolor en su corazón de hilo. El hombre se acordó de Dios.

Por fin los dos se dispusieron a dormir. Al talego le gustaba servirle de almohada y esperó a que el hombre dijera sus oraciones y le diera las buenas noches, pero solo dijo:

-Hace frío, mañana tal vez adquiera una frazada para los dos.

Un gallo cantó a lo lejos, el costal se dio cuenta que amanecía. La cabeza de quien posaba sobre él, inerte, sin calor, sin vida...

Los muchachos que jugaban a la pelota pasaron por el lugar y reconocieron al hombre muerto; el morral, lleno de dolor, les oyó decir:

-Pobre señor, no tuvo un techo donde meter la cabeza.

El talego pensó que siempre es importante tenerlos, él los tuvo a su manera. ¿Acaso no eran techos los puentes de ferrocarril, los árboles de los parques, los atrios de los templos y los edificios de las estaciones del tren?, ¿y qué de la gran techumbre de nubes y estrellas de la comba de los cielos donde cabemos todos? Luego el talego, con un leve e imperceptible temblor, se despidió de su amigo y se dispuso también a morir porque... en adelante, sería para los demás sólo un viejo morral de herramientas.

T

estimonio del señor Amando Bautista

Entrevista a Amando Bautista realizada por Patricio Juárez, jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 31 de agosto de 2011.

Transcripción: Patricio Juárez.

P.J. Señor Bautista ¿en qué año nació y en dónde?

A. B. Nací el 6 de febrero de 1934 en Apizaco, Tlaxcala

P.J. ¿Quiénes fueron sus padres?

A.B. Luis Bautista Fernández y Carmen Rosas Cerón

P. J. ¿Cuántos hermanos tuvo y qué lugar ocupa?

A. B. Fuimos 8, fui el segundo

P. J. ¿Dónde estudió?

A. B. Estudié la primaria aquí en la escuela Lauro Aguirre, la que ahora es Xicoténcatl, y después en el Instituto Madero, en una Casa de Artes y Oficios, en San José, en la 18 Poniente, en la ciudad de Puebla.

P.J. ¿Se acuerda usted de algunos de sus compañeros de la primaria o de la secundaria?

A.B. Sí, tengo recuerdos de muchos amigos, otros más se han marchado al viaje sin final, pero los que existimos todavía nos saludamos y nos conocemos bien.

P.J. ¿Por qué fue a estudiar a Puebla?

A.B. Porque aquí en Apizaco no existía la secundaria, yo salí de la primaria en 1948, salí de doce años y de allí me estuve un año sin estudiar, y después la secundaria en una prevocacional, en una escuela de Artes y Oficios, que era el Instituto Madero, donde después existió el cuartel y ahora esta el Seguro Social allá en la ciudad de Puebla, allí cursé hasta tercero de secundaria y desertando al medio año por falta de medios para comprar los libros.

P.J. ¿Iba y venía a la ciudad de Puebla o radicaba allá?

A.B. Allá pernoctaba, tenía una tía que vivía en la 2 Norte. Ella fue la que indujo a mi papá que me fuera a estudiar la secundaria. Vivía yo allá y solamente venía los fines de semana a Apizaco a visitar a mis padres.

P. J. ¿Después de terminar la secundaria a dónde se dirigió?

A. B. Al desertarme por el mes de agosto, porque los exámenes finales eran en noviembre, me puse a trabajar allá en diferentes talleres de ebanistería, porque lo que aprendí fue la ebanistería, llegando al final a trabajar en Ebanistas Mexicanos, siendo una mueblería muy famosa que se llamaba Amezcua.

P. J. ¿Cuándo y a qué edad entró a trabajar a ferrocarriles?

A. B. A ferrocarriles entré a trabajar a los 19 años, en 1953, a la rama de talleres pero no me gustó, era un trabajo además de sucio muy duro, y pues yo en la ebanistería no me ensuciaba, ni ponía mucho esfuerzo más que lo necesario para trabajar, aquí se ponía mucho más esfuerzo físico del que estaba acostumbrado, por eso dilaté como un año y medio y renuncié, pero en 1956 mi padre me dijo que si quería ingresar nuevamente a ferrocarriles pero ahora al departamento de transportes.

P. J. ¿Su papá en dónde trabajó?

A. B. También en ferrocarriles pero en el departamento de transportes. Mi abuelo entró a trabajar en 1870, mi padre en 1911, y yo entré en 1953 a la rama de transportes. Aquí entraba uno como llamador, llamaba uno a las tripulaciones de los trenes que iban a salir, y la línea de ascensos era a cambiador, garrotero de patio, garrotero de camino y/o mayordomo de patio y conductor. Después tuve la suerte, por estudiar un poquito más, de ser ayudante de superintendente de ST que anteriormente se llamaba Jefe de trenes.

P. J. ¿Tuvo hermanos trabajando en ferrocarriles?

A. B. Un hermano trabajó en el taller pero salió reajustado en 1959 por el movimiento de Vallejo.

P. J. ¿Su hermano no regresó después de ese movimiento?

A. B. No, pues escogieron a diferentes personas y no fue de los seleccionados, él ya no, como estaban liquidados, quedó despedido, posteriormente se fue a trabajar a correos de México.

P. J. ¿En el área que trabajó conoció a gente que participó en el movimiento?

A. B. Sí conocí. Era un movimiento que nos llegó a conseguir mejores salarios, ya nuestros salarios estaban bajos, más honestidad en los puestos sindicales, porque ya se había relajado mucho la disciplina y por ende nuestro contrato, porque entonces el contrato establecía que la descendencia de los trabajadores tenía la preferencia para entrar a ferrocarriles, pero ya después el sindicato vendía al mejor postor las plazas.

P. J. ¿De qué se acuerda de ese movimiento?

A. B. Bueno tengo un recuerdo un poco triste a nosotros nos tocó el paro de marzo de 1959, saliendo de México a Apizaco, en un tren que le denominaban el pulquero, su nombre correcto era un tren local, pero le llamaban pulquero porque recogía y repartía las periqueras vacías en los diferentes estados donde se embarcaba pulque. Paramos porque nos dieron las 12 del día, hora en que estaba determinado el paro, paramos en la glorieta de Peralvillo, llevándonos los soldados al campo militar número uno, acusados de daños a las vías de comunicación, de disolución social y de no sé que tantas cosas, y estuvimos como ocho días en el campo militar número uno. También me acuerdo de los líderes, pero entonces eran líderes limpios y honestos, que también fueron encarcelados, sacados del sindicato, que eran de nuestra propiedad o de la invasión de las tropas en todas las estaciones de ferrocarriles. Recuerdos también tristes de aquí de la estación, por ejemplo que venía una jaula de reses que se transportaban y se tuvieron que tirar al campo abierto, echarles petróleo y quemarlas, así como muchos productos perecederos que se quedaron en la bodega y en la bodega del express, pues esos son los recuerdos que nos quedan, pero desgraciadamente vino la pobreza, porque ya teníamos casi un mes sin trabajar, la familia y muchos conocidos salían a recolectar maíz, frijol a los pueblos cercanos, la gente muy solidaria que nos aportaban verdura, papas semillas y todos eso, así padecimos más de un mes, mes y medio, hasta que se levantó la huelga.

P. J. Volviendo al inicio del paro y a esa detención ¿qué tan violento era el ejército?

A. B. Pues no nos golpearon ni tuvimos maltrato físico, pero sí mucha disciplina y con mucha energía, nos sacaron le repito de nuestras localidades, inclusive propiedad nuestra porque era el sindicato, que te

VIDA FERROCARRILERA

nía autonomía sindical, se decía que las instalaciones de ferrocarriles eran propiedad federal y si tenían todo el derecho de sacarnos de las instalaciones, no así de nuestro sindicato que eran edificios propios eran construcciones que nosotros habíamos costeado.

P. J. En relación con el tren que quedó parado en el lugar ese que me indica ¿qué pasó allí, se quedaron días?

A. B. No, posteriormente, más bien inmediatamente los jefes fueron a mover los trenes, los jefes eran desde luego de escalafón, habían ascendido conforme a los estatutos, entre nosotros también había garroteros maquinistas y conductores entre los puestos de jerarquía y ellos fueron los encargados de ir a mover los trenes, por eso libraron inmediatamente el cruce, y de los trenes a los que me refiero del ganado fueron los que se quedaron en las estaciones, porque previendo, los jefes de despachadores, que ya no iba a seguir el movimiento, para que no se quedaran en el camino los pararon en las terminales, excepto, uno que otro que sí le tocó tomarlo en el camino, lo tomaron los directivos y desalojaron al personal.

P. J. Para sincronizar este paro a nivel nacional ¿cómo se comunicaban o cómo les llegaba la información?

A. B. El que inició, que fue Demetrio Vallejo, él era telegrafista, era ayudante del jefe de estación si sabía muy bien del telégrafo y controlaba pues toda la línea por medio de escalas, por escalas me refiero por ejemplo, él se comunicaba a Oaxaca, a Tierra Blanca, de Tierra Blanca a aquí a Apizaco, a Puebla, a Orizaba y de aquí seguía transmitiendo toda la información de los movimientos vallejistás, estaba prohibido desde luego porque eran propiedades de la nación los telégrafos, pero se colaban allí, y así era como se recibía la información a excepción de alguna otra información muy particular, era por teléfono.

P. J. ¿A qué edad se casó?

A. B. Me casé dos veces, la primera vez a los 23 años y la otra a los 33. Hubo desavenencias personales con mi primera esposa y nos separamos, pues no era casado estábamos en unión libre. Con la actual tengo 48 años de casado y me casé bien, por todas las leyes.

P. J. ¿Cuántos hijos tiene usted?

A. B. Dos únicamente, se dice que la familia pequeña vive mejor, y es verdad lo comprobé, tengo un hijo que es doctor en ciencias biológicas y una hija que es licenciada en biología pero se dedicó a la enseñanza superior, es maestra de educación superior.

P. J. ¿En la especialidad en que usted laboró utilizó alguna herramienta especial?

A. B. No, en la rama en la que me desempeñé era solamente el conocimiento, la práctica y también la técnica desde luego en cuanto a reglas que establecía el reglamento de transportes, otro libro que se llamaba boletín general y el contrato de trabajo. Nuestra herramienta en el trabajo era un reloj y el horario, un reloj reglamentario que nos inspeccionaban o examinaban cada tres meses en toda la línea, esas eran nuestras herramientas, por la puntualidad de los trenes, si el derecho de trenes para conocer los derechos de la superioridad y la prioridad de los trenes que se manejaban.

P. J. ¿Para ir de un escalón a otro, usted tuvo algún curso o capacitación en especial?

A. B. Sí, desde luego, pues de llamador, quería mencionar otra herramienta de trabajo, que era la llave de cambio, todos los cambios tenían candado, entonces para ascender debería uno tener determinados días, por ejemplo de llamador a cambiador debería uno tener como mínimo un año como llamador, haber practicado tres meses en los tres turnos y sustentar el examen teórico práctico de reglas, además de un examen médico para certificar que tenía una buena salud. Para garrotero de patio eran trescientos y tantos días, eran casi dos años y también tenía uno que sustentar en examen teórico práctico y también un examen médico profesional, para ascender a conductor, si ya estaba más duro, inclusive había que tener conocimientos en los herrajes de carros en manejo de máquinas, cuántas aplicaciones o sea que sustentábamos tres exámenes uno de reglamento de transportes, otro de reglamento de transportación porque en es entonces, en los trenes cobraba el conductor y otro más de maquinaria y equipo porque teníamos que conocer los herrajes de los trenes, además, los movimientos de la máquina porque nosotros éramos prácticamente un jefe a bordo, un jerarca a bordo de los trenes y todo

el personal estaba a su nuestro cargo, recuerdo una regla que se llamaba la 373 de nuestro reglamento que decía: una vez puesto el tren en movimiento el conductor asume la responsabilidad, respondiendo por la seguridad y del buen manejo.

P. J. ¿Dónde y ante quién hacían estos exámenes?

A. B. De llamador a garrotero de patio nos examinaba en aquella época, que era todavía la empresa Ferrocarril Mexicano, -ascendí a garrotero de patio en 1959- el jefe de trenes que se llamaba jefe de trenes viajero. Aunque ya trabajábamos antes y se llamaba de emergencia. Posteriormente, después del vallejo, se llamó a la especialidad ayudante de superintendente ST, que quiere decir servicio de trenes. Presentábamos el examen ante el superintendente, posteriormente, ya de garrotero de camino y de conductor, había un departamento de instrucción al que teníamos que asistir, por ejemplo, para ascender a conductores teníamos que asistir 120 días y para garrotero de camino sólo 90 días. Después de haber estudiado todo lo esencial nos hacía el examen el mismo instructor que le decíamos profesor que dependía del departamento de instrucción de la ciudad de México.

P. J. Entonces, usted tenía que viajar a la ciudad de México para recibir instrucción. ¿Lo hacía en sus días de trabajo o tenía días especiales?

A. B. No, los ascensos eran precisamente a nuestra cuenta y riesgo. Según el boletín teníamos 120 días para ascender y en ese tiempo tenía uno que sustentar los exámenes teórico-práctico de los tres reglamentos y el examen médico y allí había un examen muy delicado que pocos lo pasaban, porque eran un examen sicométrico con una psicóloga muy competente, para evitar precisamente los accidentes y garantizar que la persona estuviera capacitada para desempeñar ese puesto. Pues ya que siendo el jefe del tren le confiaban bastantísimo dinero, inclusive vidas cuando se trataba de trenes de pasajeros. Eran 120 días que daba de plazo desde que salía el boletín hasta que se aplicaba y salía uno asignado, pero era a cuenta y riesgo de nosotros. No había entonces pago para la capacitación y lo hacíamos nosotros, entonces era más cómodo estar, por ejemplo, en la escuela superior, aunque temíamos aquí instructor no lo hacíamos aquí el examen. Era más rápido hacerlo en la ciudad

de México donde estaba en Serapio Rendón, en el Departamento de Instrucción.

P. J. De los cursos que aplicó para llegar a superintendente tuvo que pasar todos esos exámenes, pero ¿siguió teniendo su residencia aquí?

A. B. Sí, después a lo mejor por conveniencia, porque se ganaba un poquito más dinero en la ciudad de México, pues se iba uno a trabajar allá. Los puestos se asignaban por medio de boletín, ya sea a Puebla donde había tripulaciones de patio o a la ciudad de México. En México, por ejemplo salían los trenes de pasajeros enteros, entonces iba uno allá por conveniencia, le repito. Primero iba uno a estudiar porque era mucho más rápido y había tres o cuatro instructores, y en las estaciones como en esta de Apizaco venía solamente 15 días el instructor al mes y 15 días se iba a Orizaba, entonces se veía interrumpido pues el ciclo de aprendizaje y teníamos que recurrir, porque si nos apretaba el zapato teníamos que apurarlo para que fuera permanente y diario el estudio, de lunes a viernes y por eso asistíamos a México al departamento de capacitación.

P. J. ¿Qué tiempo vivió en México?

A. B. Más de tres meses para completar la capacitación, una vez sustentando el examen pues ya íbamos seguido a México, pues siendo conductores había trenes que pernoctaban en México llegaban y esperaban nuevamente el llamado, no así los trenes de pasajeros, pues sí el personal tenía forzosamente que estar en la ciudad de México, pernoctar o como nosotros en una parte de nuestra vida alquilamos un departamento entre cuatro o cinco compañeros o solamente nos servía para irnos a cambiar o para llegar a dormir o para otras situaciones que ocupábamos pero ya entre los cuatro pagábamos el departamento para no mover a la familia ni a los hijos que estaban estudiando primaria o secundaria según correspondiera.

P. J. ¿Volviendo a su familia, dónde estudiaron sus hijos?

A. B. Los dos estudiaron aquí en Apizaco, Tlaxcala, en la escuela Fray Pedro de Gante una escuela de escolapios que en ese tiempo se decía la superior, pues movidos por las necesidades que nosotros pasamos pues ya no quisimos la misma suerte para los

VIDA FERROCARRILERA

hijos. Nos preocupamos por darles la mejor atención en cuestión de la educación, lo mejor posible y en la mejor escuela.

P. J. ¿La educación superior dónde la hicieron?

A. B. La primaria, secundaria y preparatoria en la Fray y la licenciatura en un departamento de la Universidad que está en Ixtacuixtla. Mi hijo se fue a Ixtacuixtla que está por San Martín (Texmelucan). Ahí, hay una unidad de la UAT (Universidad Autónoma de Tlaxcala), después de haber adquirido la licenciatura tuvo que irse a Budapest, a hacer su maestría, por ser un poco más de ventaja, le gustaba conocer mucho de la naturaleza y la biodiversidad, los animales, los bosques, plantas y demás y ya posteriormente regresó y se fue a hacer su doctorado a la Universidad Veracruzana, a la UV. Mi hija tomó su licenciatura en el mismo lugar, y después unas clases de pedagogía en Puebla y otras de computación por lo que estuvo viajando a la ciudad de México diario, para adquirir ese curso, un diplomado, actualmente sigue aquí con la inquietud de ir a otro, no sé, está estudiando otras materias para educación superior, especial me parece.

P. J. ¿No se le ocurrió en algún momento que se dedicaran a lo ferrocarrilero?

A. B. Pues no, mire la verdad nosotros éramos canallas, por lo absorbente del trabajo ocupábamos los espacios que teníamos libres para irnos a echar la copa, irnos a bailar y cosas así, en las mujeres, veíamos que eran acosadas por los ferrocarrileros y en las oficinas por los jefes seducidas a veces, entonces tuve la precaución que mis hijos no cayeran en eso, hubo muchos amigos, no fui yo en especial que tomó esa determinación sino muchos compañeros con una visión de mejor futuro para sus hijos, pues tu no vas a estudiar, buscaré otra manera que te ganes la vida, y así fue porque según se veía que teníamos el estigma de que ganábamos mucho dinero, no es cierto, ganábamos lo esencial para vivir, porque ni siquiera era vivir bien, mucho menos para ahorrar o para gastar en la educación de los hijos, en una educación especial, claro que me tocó en suerte ya ser conductor de trenes cuando mis hijos tuvieron que ir a la universidad. Entonces ganaba un poco más de dinero, no quise que mi hijo entrara al ferrocarril porque, pues aunque se dice que es muy bonito, y es muy bonito cuando se

quiere esta especialidad de transportes pero se sufre bastante, desveladas, mojadas, heladas, fríos vientos, sol, viajes, muy seguidos los viajes, si quería uno ganar más dinero pues llegando tenía uno que volver a salir, y estaba uno ausente, muy ausente de la familia, descuidaba uno bastante la educación de los hijos y la dirección, afortunadamente a mí me tocó una esposa muy buena que me ayudó bastante, me ayudó con mis hijos, repito no quiero ser yo en especial el de estas situaciones, hubo mucha gente con visión que mandó a sus hijos a estudiar fuera, quiero decir también que este ferrocarril ha servido de semillero para muchos profesionistas, artistas, hay dramaturgos, músicos, escritores, científicos que son de herencia ferrocarrilera. A mí me daba mucho gusto cuando iba en el autovía y cobraba, que venía mucha gente de Puebla porque aquí no había Universidad, venía mucha gente de Puebla de las universidades, y recuerdo que por broma cuando me pagaban los muchachos les checaba su boleto, o sea se los perforaba, pero no su boleto sino su billete cuando me pagaban, pues para ayudarles en algo, para solventar los gastos, pues no se les cobraba, a riesgo desde luego, que nos fuera a caer un inspector y nos sancionara.

P. J. ¿Esta preferencia que tenían los ferrocarrileros para ingresar a los hijos, hasta cuándo duró?

A. B. Pues era contractual. Como todo se corrompe, empieza la deshonestidad, por eso fue. Por ejemplo, cuando fue compañía inglesa los puestos de mejor categoría los ocupaban los ingleses y no los mexicanos. Aquí sucedía lo mismo con el sindicato, había la discriminación no precisamente de las nacionalidades sino que del mejor postor, te doy 5 mil pesos y asciende a mi hijo o mete a mi hijo a trabajar y todo, empezó así, empezaron así a disgustarse la gente y comenzó a tratar de remover a los dirigentes, ya ve usted hasta la fecha nuestro dirigente nacional vendió la patria, vendió ferrocarriles, vendió una compañía tan estratégica y tan buena para el desarrollo de México que siempre fue la base de la economía mexicana, de nuestro país, y ahora en manos extranjeras, pues son compañías extranjeras las que manejan, quitándonos el privilegio, no a nosotros, sino a toda la gente de la pequeña y mediana industria que transportaba en ferrocarriles. Ahora, solamente transportan trenes unitarios y las demás compañías y la demás gente tiene

que pagar su pasajes y transportes a alto costo, sí, así es, por eso fueron los movimientos que se han hecho, pues aquí nos han superado en cuestión de poder y repito por cuestiones políticas, tienen mucho los dirigentes sindicales, siempre les daban la senaduría, las diputaciones plurinominal, la presidencia municipal, las gubernaturas a los dirigentes sindicales para que tuvieran el compromiso con el gobierno en turno y no con los trabajadores, o sea que fue siempre un sindicato blando, más de conveniencia pero para la empresa, perdón que hable de esto pero así es, es una realidad.

P. J. Cuando se da la privatización en el 1995 ¿cómo les afectó a ustedes como trabajadores y jubilados?

A. B. Pues en realidad a los jubilados no nos afectó porque teníamos creado un fideicomiso que entró en vigor en 2001. El fideicomiso se conformó o se constituyó de la venta de Ferronorte, un ferrocarril que estaba en el norte.¹ Se creó el fideicomiso con 13 mil quinientos millones de pesos mismos que se acabaron ya por la misma deshonestidad de los trabajadores. No nos afectó la privatización sino hasta ahorita que estamos mirando que se terminó el dinero por la deshonestidad. Ese fideicomiso, que en una ocasión o sea los primeros años, llegó a tener 19 mil millones, además del pago de los jubilados alcanzaba réditos, después no sé porque operaciones deshonestas se llevó a cabo un préstamo al mismo gobierno de los 13 mil millones y se fue para abajo, se fue para abajo se creó un departamento de gestoría y enlace, se creó un comité interno para el manejo del fideicomiso, con sueldos estratosféricos de 430 y tantos millones de pesos al sindicato por ayuda, de allí se pagaban las cuotas del seguro. El mismo ejecutivo del sindicato tenía sueldo por empleo, desde luego eran piratas porque nunca existieron con sueldos de 50 y tanto mil pesos mensuales y es allí donde existieron las fugas para que se acabara el fideicomiso. Actualmente estamos luchando porque se garantice la pensión, aunque en el contrato/ convenio y en el decreto de extinción se establece que el gobierno será garante, pero pues también muchas veces dice el gobierno, pues ya no hay dinero, de donde te pago o te pago tal cantidad, como sucedió con los cañeros, la impresora de retro-

grabados, unos algodoneros, los braceros mismos y varios telefonistas.

P. J. ¿Volviendo al mismo punto, tienen alguna forma de organización todos los jubilados?

A. B. Así es, mire, en el 2001 se abroga la *Ley orgánica de Ferrocarriles Nacionales* por tanto no hay ninguna obligación contraída por la empresa con el sindicato, ni sindicato con empresa, surge la necesidad de que a nosotros no nos dicen nada, solamente nos sacan de la jugada y del estatuto desde luego y nos vimos en la necesidad de formar una unión de asociación civil aquí en Apizaco hay una unión de trabajadores jubilados y pensionados ferrocarrileros apizaquenses. Actualmente hay bastantes uniones, pero ya la volvimos federación nacional, federación de uniones para que nos unamos todos y tengamos todos más fuerza que el sindicato, desafortunadamente la deshonestidad de las autoridades, no es temerario decirlo, pues salta a la vista, es un secreto a gritos, de la deshonestidad de este señor Víctor Flores el actual dirigente del sindicato, que compra a las autoridades, que nos rechazan toda petición, hay, tiene, como cien averiguaciones previas, once mil y tantas demandas de trabajadores que se han postergado sus derechos, por ejemplo a nosotros nos quitaron los aumentos, no nos pagan ni un aumento desde 1996, que se ganó del 15 %, nos pagaron únicamente el cuatro y catorce, nos deben 10.84 % desde ese año. Ese aumento que consideramos ilegal. Nos rechazan todo, ahorita se está llegando a un convenio para que paguen no todo sino la mitad, ese aumento debería estar en el incremento de nosotros los jubilados, y desde hace once años pues calcúlele usted cuánto, cuánto es. Pero siempre estamos topando, se dice por allá sin que esto sea cierto, aunque sea muy temeraria mi explicación que este señor Víctor Flores cada año o cada vez que puede, por ejemplo este señor Carranza, no recuerdo su nombre, que fue Secretario de Trabajo, nosotros tenemos un cheque de un millón trescientos mil pesos de un carro blindado que compró para regalárselo a ese señor, y si nos es temerario decirlo porque tenemos esta copia del cheque, así como cuando lo pagó este señor Víctor Flores para este señor Carranza, se apellidaba Carranza, no me acuerdo de su nombre, que fue secretario de gobernación, y ya murió, cuando entró

¹ Tal vez se refiere a la compañía del Ferrocarril Noreste, la primera línea en ser concesiona a empresas privadas.

VIDA FERROCARRILERA

Vicente Fox.² Actualmente, primero nos dio, como dice el dicho vulgar, la suave, dijo que iba a hacer justicia y todo, este Lozano,³ pero resultó que salió igual o peor. Acudir buscando los remedios y nos encontramos con eso, y así estamos a nivel nacional, por eso se hizo la federación de uniones y estamos tratando de luchar por, siquiera por la garantía de nuestros, imagínese ya viejos, me preguntaba usted que cómo afectó la liquidación. Apizaco fue siempre fue un centro rielero que llegó a albergar a 2 mil quinientos trabajadores en los talleres, que actualmente si usted se fija, son unos cadáveres unas edificaciones que están completamente vacías, con robo de maquinaria, ya toda la maquinaria se robaron, la madera y demás. Cómo afectó, se llenaron las cantinas de gente sin empleo, de gente ya mayor que ya no pudo conseguir empleo, como jamás tuvimos nosotros cien o doscientos mil pesos juntos, pues nos dedicamos a derrochar en la cantina. A nosotros los jubilados con un poco más de experiencia y un poco más centrados ya no nos afectó, pero nos afecta ver, por ejemplo, a los familiares, a los conocidos que llegaron a perder el empleo, ahora no encuentran empleo, y tienen que, como vulgarmente nosotros decimos, pues a través de los familiares, qué sí somos los jubilados a los que nos afecta un poco eso. Desafortunadamente otros emigraron, abandonaron a sus familias, y bueno imagínese usted, acabar aquí con tres mil y tantos trabajadores de Apizaco, incluyendo vía transportes, telégrafos y talleres, pues sí hubo un desbalance completo, se perdió el equilibrio de la ciudad, que tan armoniosa que es y tan bonita ciudad que tenemos nosotros, se perdió la armonía, ya confluó mucha gente, con la creencia de que en Apizaco hay mucha agua, con diferentes mañías y bueno hasta se han venido aquí los rateros porque les cierran el círculo en el centro de la ciudad y se vienen a las ciudades. Pero aún así seguimos en la lucha, mi señor, ya a mis 77 años, pues tuve la fortuna de que se me llamara a cooperar con el municipio, pensamos conservar estas instalaciones que son del pueblo y para el pueblo, ya son edificaciones de arqueología que ya no existen, tienen más de cien años y por ende estamos defendiendo esto, porque ya lo querían comprar tam-

2 Se refiere a Carlos Abascal Carranza, Secretario de Trabajo y posteriormente Secretario de Gobernación del foxismo.

3 Javier Lozano Alarcón Secretario de Trabajo del gobierno de Felipe Calderón.

bién para un estacionamiento, estamos defendiendo, estamos recurriendo a las autoridades del SAE, aquí tenemos un proyecto de museo muy ambicioso, que ojalá y se lleve a cabo, para que tenga cafetería, paquetería, salas de instrucción como el de Puebla, que es un envidia, hay envidia pero de la buena, no de la envidia insidiosa ni nada por el estilo, hay envidia porque este pueblecito que ahora es ciudad fue la primera fase del Ferrocarril Mexicano, fue donde se instalaron los primeros campamentos para el desarrollo de las vías, pues tuviera algo mejor, ya que no tiene un solo museo mas que éste y surge cómo me hacía usted la pregunta, porque las casas (casas de sección) estaban empezando a invadirse, y todos los ferrocarrileros viejos vimos la posibilidad, porque inclusive tuve el departamento aquí cuando me ascendieron de ayudante de superintendente a jefe de trenes viajero y ocupé un departamento aquí que es el 14, lo ocupé bastante tiempo y vimos el peligro de que iban a estar invadidos, ya se venían, por ejemplo, a tomar aquí a la bodega, las gentes ya venían a ingerir también toxinas y a hacer desorden, estaba sucio lleno de basura, entonces muchos ferrocarrileros los ocupamos, incluyendo a otro señor que se llama Mario Bojalil, que no es ni ferrocarrilero, que fue el que adquirió el acervo cultural de fotografías, mis respetos, eso sin ser ferrocarrilero mi reconocimiento, nosotros cooperamos, cooperamos con el comodato de las instalaciones, ya se terminó el comodato en el 2006, ahora lo van a dar a resguardo del municipio, según estamos haciendo esos trámites, y así defendimos ésta situación para que no fuera invadida no se tomara como basurero. Son construcciones que rememoran el origen de Apizaco, a que caiga en las manos de un Wall Mart o de un Chedraui o se vuelva un centro comercial.

P. J. Volviendo a su niñez y juventud ¿dónde trabajaba su papá?

A. B. Trabajaba en transportes. La terminal siempre ha sido Apizaco, de ahí salían los trenes a México, entonces a Buenavista; a Esperanza porque de Esperanza para allá era otra división, también del Ferrocarril Mexicano pero otra división, el ramal de Puebla. Casi me crié en las ruedas de los trenes porque tenía que traer el lunch a mi papá. Esos viejos que acostumbraban no cargar nada. Él se salía y había que mandarle el itacate y había que venirlo a esperar para cargarle

su bolsa, su petaca, su ropa que traía para protegerse del agua. Vivíamos aquí a una cuadra de la estación y siempre estuvimos aquí con los trenes, aquí trabajaba mi papá, de aquí salía a Pachuca, salía el ramal de Chignahuapan, había otro ramal de San Marcos a Ixcaquixtla, y el ramal de Puebla, trabajaba aquí, y fue siempre aquí su terminal

P. J. ¿Se acuerda usted desde qué edad empezó a viajar en ferrocarril?

A. B. Teníamos cuotas. Los trabajadores llenaban una forma y les autorizaban, no recuerdo bien cuántas cuotas reducidas al mes, entonces los utilizábamos y como teníamos familia en Puebla y en Nogales pues desde chico viajé en el ferrocarril y después por supuesto ya por mi empleo pues toda mi vida viajé sobre los carros y viajando en ferrocarril.

P. J. ¿Para hacer el viaje a Nogales cuál era el trayecto?

A. B. Lo recuerdo muy bien, te repito, desde los cinco años y desde que empezamos a trabajar tomábamos el tren número 1 que salía 11: 20 de Apizaco y llegaba a Nogales a las 13 o 14 horas. No recuerdo bien las horas en que llegaba, allí bajábamos y nos íbamos a la casa de un familiar, hermano de mi papá, nos estábamos uno o dos días y luego regresábamos acá. Lo mismo hacíamos para ir a Puebla. Acostumbraba mi papá que fuéramos a escuchar misa los domingos a la Catedral de Puebla porque era muy bonita, muy preciosa la misa de ocho y la misa de doce, repicaban todas las campanas, era un coro de ángeles, y después posteriormente las costumbres se arraigadas de nuestros antepasados, ir al mole de chito, al mole de caderas, el espinazo, o en la mañana ir a los tamales allí en el mercado de La Victoria, lo que ahora es Suburbia, íbamos allá a desayunar era encantador... fabuloso. Había inclusive un zoológico allá en el paseo Bravo en la 11 Norte.

P. J. ¿Cuándo se jubiló su papá?

A. B. Mi papá se jubiló en 1952, fecha en que empezaron a levantar los ramales. Le repito había cinco ramales, inclusive conservo un horario, en el se muestran los ramales, este es el horario 27. Siempre estaba yo en el Ferrocarril Mexicano, su lema seguridad ante todo, fue el último, de allí ya se levantaron los ramales

y jubilaron a la gente, pero no en masa, allí a la pura gente que trabajaba en el tren, que era maquinista, fogonero, conductor y los garroteros, así como al proveedor, ayudante de proveedor y fogonero de fija que había una caldera en San Marcos. Se jubiló en 1952 fecha en que levantaron ese ramal, trabajaba mi papá en el ramal de San Marcos a Ixcaquixtla, y allí tenían casas como ésta que está usted mirando, porque se las daba ferrocarriles porque estaban fuera de su terminal que era Apizaco.

P. J. ¿Qué hacía el fogonero de fija?

A. B. El fogonero de fija, había una caldera vertical que proporcionaba vapor para mover las tijeras, los martinets, las compresoras, el silbato todo allí y para proporcionarle el baño a los trabajadores ferrocarrileros, el fogonero de fija, había un encendedor que pasaba vapor, primero calentaba las máquinas y agua y luego ya encendía la máquina que tenía que salir a las 6:01 de la mañana, de San Marcos iba a Ixcaquixtla, cerca de Oaxaca, porque allí cerquitita, a un kilómetro está Huajuapán de León, allí llegaba el ramalito y regresaba nuevamente a San Marcos, pernoctaba diario y allí salía en la mañana, 26 días trabajaban y descansaban cuatro o cinco según el mes, de 30 o 31. Pues ya le digo, es hermoso haber trabajado en esto y andar desde chico entre las ruedas, mis hijos actualmente me dicen: ¡Oye papá cómo es posible que estés allí sin salario y sin nada! Pues les digo déjenme porque revivo mis recuerdos, valga la redundancia, recuerdo muchísimos mi vida, recuerdo la estación, evito que me caiga la depresión, o que me vaya yo al billar o a tomar con mis compañeros, estoy en lo que me gusta, entonces le repito toda la vida me la he pasado en el ferrocarril y luego tuve la fortuna de que me hayan seleccionado para venir aquí al Museo Casa de Piedra, dentro de las instalaciones del ferrocarril.

P. J. ¿Qué movimientos o quiénes llegaban cuando usted llevaba el itacate de su papá? ¿Sí cómo era el movimiento en la estación o en los alrededores?

A. B. Fabuloso, sencillamente cuándo trabajaba mi papá así le llamaban itacate o retenida o comida diferentes nombres, pero lo hermoso eran los trenes de pasajeros, pues a la hora de los trenes de pasajeros era una romería completa en los andenes, confluían muchos vendedores: de antigüedades, de artesanías,

VIDA FERROCARRILERA

pan, chalupas, quesadillas, pulque, sarapes, aquí tenemos cerca Santa Ana, confluía mucha gente y era verdadera romería cuando llegaba un tren de pasajeros, posteriormente salía el tren ya mucha gente se quedaba, se quedaba a mirar el movimiento de los trenes, máquinas, inclusive en alguna ocasión, en 1907, cuando Apizaco empezaba a desarrollarse, había un jefe de estación que les permitía los domingos después de pasar los trenes, inclusive en la pasada de los trenes les permitía que lo tomaran así como de paseo, se paseaban por todo el andén, pues las parejas y lo que conformaba la sociedad, entonces la sociedad lo conformaban los maquinistas, los conductores, jefes de estación, y se permitía eso, era hermoso porque veía usted movimiento, cuando venía aquí a dejar el itacate, las máquinas de patio estaban haciendo movimiento, formando trenes, desarticulando trenes, trayendo carros, poniéndolos al público o a la bodega, los trabajadores de vía que atravesaban, sí había bastante movimiento aquí en Apizaco, otra romería que se desarrollaba aquí era entre las siete y media y cuarto para las ocho, en que el llamado de los silbatos de siete a cuarto para las ocho era para los talleristas y se veía desfilar a mucho talleristas en las calles, vestidos de azul, perfectamente almidonado con su gorra, su yumper, pero bien almidonado, limpiecitos, esos silbatos muchas veces nos normaron la puntualidad de las escuelas, de las pequeñas industrias, de las oficinas, aparte del ferrocarril, todos los pueblos, los conurbados se regían por esos silbatos, luego a las tres y cuarto, creo que era hora de comer, al cuarto para las diez la casa redonda hacía el llamado al turno nocturno, al cuarto para las diez, y luego silbaba a las seis de la mañana; el del taller siete y media, cuarto para las ocho y a las ocho y hasta la tres y cuarto que salían, en cuanto entraba la gente oía usted el ruido de la sierras mecánicas, el martinete, las tijeras, el vapor, todo era muy fabuloso. Esta estación tenía movimiento, este centro de trabajo tenía vida, por eso da tristeza ver los cadáveres de los edificios, unos edificios que si usted observara, por dentro es una infraestructura mecánica, remachada que va a durar otros cien años, y da tristeza ver lo que otrora fuera una gran industria ferrocarrilera. Platicando con el gobernador le decía en una ocasión que ya que estamos prestando el suelo mexicano para la economía de empresas extranjeras,

siquiera nos dieran chamba y que se volviera a reavivar el taller con compañía nacional.

P. J. ¿Cómo labora actualmente, si hay alguna actividad en los talleres?

A. B. Para nada, nada, únicamente hay once trabajadores según tengo entendido, hay un maestro mecánico que se dice ingeniero, le hace honor y adorna un poco más el puesto, lo conozco, no es ingeniero, pero él se dice ingeniero, es el que se dedica, esos trabajadores que tienen los tres turnos, se dedica a la revisión de los trenes de paso y a reparaciones ligeras, muy ligeras, porque ahora ya no hay talleres que se dediquen a hacer las reparaciones, ahora son compañías particulares.

P. J. ¿En otros lugares de la República?

A. B. Sí, en México.

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
425	Informes anuales	Informes anuales de 1906 y 1909.	1906-1909	2, 5152	33
426	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 2 abril	1906-1906	2, 6106	33
427	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 21 de octubre	1907-1907	2, 6107	33
428	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 19 de octubre	1908-1908	2, 6108	33
429	Asamblea anual de accionistas del FCIM	1. O 18 de octubre; 2. E 18 de octubre	1909-1909	2, 6109	33
430	Asamblea anual de accionistas del FCIM	1. E 25 de abril; 2. O 17 de octubre	1910-1910	2, 6110	33
431	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 16 de octubre	1911-1911	2, 6111	33
432	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 21 de octubre	1912-1912	2, 6112	33
433	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 20 de octubre	1913-1913	2, 6113	33
434	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 16 de octubre	1914-1914	2, 6114	33

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Fondo Amorós Denegre

702. *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885. Tomo III. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887, 1038 p. + i-vi p.*

703. *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885. Tomo IV. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887, 850 p. + i-ii p.- Encuadernación mestiza.*

704. *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882. Tomo I. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, 2 hs. + i-iv p. + 656 p. + 4 láminas.- estados despls.*

705. *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882. Tomo II. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, 1 h. + 906 p. + 2 láminas despls. + 2 estados despls.*

706. *Memoria presentada al Congreso de la Unión.- Por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana, general Carlos Pacheco...- Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882. Tomo III. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, 1 h. + 1040 p. + 5 láminas despls. + 1 lám.- Encuadernación mestiza.*

707. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República mexicana presenta al Congreso de la Unión.- Conteniendo documentos hasta el 30 de junio de 1873. México, Imprenta de la Calle de Tiburcio, 1873, 1068 p.- Estados despls.- Encuadernación mestiza.*

708. *Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas presentada por el ciudadano secretario del ramo, general de División, Maximino Ávila Camacho. : [Comprende el periodo que va de] septiembre de 1941 - agosto de 1942. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 5 hs. s. n. + 3 retratos. + 1 plano de color despl. + 196 p. + estados despls.- Encuadernación rústica.*

709. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República Mexicana, Ramón Ros...- Comprende el período transcurrido del 1º de agosto de 1927 al 31 de julio de 1928. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, [1928], 46 p. - Encuadernación rústica.*

710. *Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.-Presentada por el ciudadano Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, Walter C. Buchanan.- [comprende el periodo que va de] septiembre - agosto 1956 - 1957; 1957 - 1958 y resumen del sexenio 1953 - 1958. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 516 hs. S.n.*

711. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República mexicana, licenciado Leandro Fernández. Corresponde al período transcurrido de 1º de julio de 1906 a 30 de junio de 1907. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1908, 274 p. + i-vi p.- estados despls.- Encuadernación mestiza.*

712. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas de la República mexicana, licenciado Leandro Fernández. Corresponde al período transcurrido de 1° de julio de 1902 a 30 de junio de 1903.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1904, 2 hs. + 258 p. + i -viii p.- Encuadernación mestiza.

713. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Unión por el Secretario del ramo, Melquiades Angulo.- Secretaría de Comunicaciones y Obras.- septiembre de 1938 - agosto 1939.* México, Talleres Gráficos de la Nación, 1939, 264 p. + 2 estados despls. + 1 plano despls.- Encuadernación rústica.

714. *Memoria presentada al Honorable Congreso de la Unión por el Secretario del ramo, Jesús de la Garza.- Secretaría de Comunicaciones y Obras.- septiembre de 1940 - agosto 1941.* México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Oficina de Información y Propaganda, 1941, 228 p. + 7 estados despls. + 1 plano despl. - Encuadernación rústica.

715. *Realizaciones 1965 - 1970.* México, Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V., 1970, 16 hs. Ilustrs a color.- Encuadernación rústica.

FOTOTECA

Fondo Donaciones

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001496	Convoy de furgones, carros tanque y plataformas.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001497	Instalaciones de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001498	Patios de la estación de carga del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001499	Vías en la estación de carga del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001500	Mesa giratoria de la casa redonda. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001501	Andenes de la Terminal de Buenavista, D. F.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001502	Panorámica de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001503	Torres de abastecimiento de arena para locomotoras diesel. Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001504	Panorámica de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001505	Bodegas de carga de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001506	Interior de la bodega Express en la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001507	Vía elástica.	Blanco y negro	10 x 8"
03-001508	"Aspecto de patios de carga en Pantaco".	Blanco y negro	4 x 7"
03-001509	Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001510	Torres de abastecimiento de arena para locomotoras diesel.	Blanco y negro	7 x 4"
03-001511	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001512	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001513	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001514	Maquinaria para vía.	Blanco y negro	8 x 10"
03-001515	Patios de la Terminal del Valle de México.	Blanco y negro	8 x 10"

PLANOTECA

Fondo Puebla

núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
401	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Pavón.	febrero 8 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
402	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Velasco.	febrero 10 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
403	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Baquedano.	febrero 12 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
404	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Póstigo.	febrero 14 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
405	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Tecoaç.	febrero 17 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
406	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Balcón.	febrero 18 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
407	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Rosario.	febrero 19 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
408	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Santo Domingo.	febrero 21 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
409	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Cerón.	febrero 24 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
410	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Pérez.	febrero 26 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
411	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Mazarraza.	diciembre 10 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
412	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Vega.	febrero 28 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
413	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Junguito.	marzo 10 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25

414	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Oriental.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	47 X 24
415	Resumen. Vías auxiliares.	1930	cianotipo	Sin escala	bueno	48 X 25
416	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Veloz.	enero 14 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
417	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Iturbe.	enero 12 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
418	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación La Luz.	enero 24 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
419	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Bernal.	enero 29 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
420	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Sanz.	octubre 30 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25

Y con ellas se escribía en ferrocarriles

María de la Paz González

Jefe de Departamento de Almacén de Colecciones.

Estamos dentro de una de tantas oficinas, pasillos largos, escritorios próximos uno del otro, el ir y venir de los empleados, pilas de documentos colocados sobre los escritorios, y al lado, las máquinas de escribir.

En Ferrocarriles Nacionales de México, el trabajo secretarial era básico e importante; ninguna orden de trabajo, factura o informe de área se libraba de ser tecleado en las máquinas de escribir de cada uno de los departamentos que conformaban a la empresa.

El escribir largos legajos de documentos con gran rapidez y eficiencia se convirtió en un verdadero desafío que se cumplió gracias al activo fijo cuidadosamente adquirido por los Ferrocarriles Mexicanos.

La compra de mobiliario, artículos de trabajo y herramientas fue una tarea cotidiana que realizaron los trabajadores adscritos al departamento de compras y se puede afirmar gracias a que hoy en día es posible apreciar máquinas de escribir de muy diversas marcas ADAKLE, FERGUSON, SMITHSON, YALE, KEUFEL & ESSER CO., DATER, BLEYING, OLIVETTI, HUMMAN, BAKER Ó REMINGTON.

REMINGTON fue uno de los proveedores más importantes que tuvo Ferrocarriles Nacionales. Por años esta empresa vendió y actualizó las máquinas de escribir que se utilizaron en casi todas las oficinas ferroviarias. A diferencia de todas las demás compañías productoras de mecanismos para escribir, REMINGTON evolucionó en diferentes modos la cansada tarea de transcribir documentos “manuales” a mecánicos. Construyó, por ejemplo, la primera máquina de carro para llenado de nómina que se utilizó en FNM. Dicha máquina medía alrededor de 75 centímetros y con ella se abolió la tediosa tarea de pegar hojas y ensamblar escritos para lograr la lectura ordenada y cronológica de las mismas.

Por otro lado, cabe señalar que REMINGTON era una empresa innovadora que continuamente ofertaba nuevos modelos que llegaron de manera consecutiva hasta el número 47.

De los bienes que se resguardan en el acervo del Museo es posible admirar los modelos que van del 1 hasta el 17. No es difícil imaginar la belleza de cada uno de los modelos en la colección. Tampoco será difícil comprender que dentro de los bienes muebles, las máquinas de escribir ocupan un lugar ponderante. No solo son de los objetos con mayor belleza estética, sino que también la complejidad de sus mecanismos las hacen únicas para coleccionistas y estudiosos de la historia ferroviaria en nuestro país.

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero
Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1.- NÚMEROS DE REGISTRO. K48 00158 Z5.

No. INVENTARIO CNCA. No es visible.

No. INVENTARIO FNM. CB: I40060000000071.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta alta, estante D, cajón 6, andén 3, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

INSTITUCIÓN	BM	INVGADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO
-------------	----	----------	--------	-------	-----------

OTRO No.

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Estado de México. Municipio: Huhuetoca Localidad: México

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Máquina de escribir.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: REMINGTON.

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Fierro y acabados en moldes de plástico.

6.- INSCRIPCIONES REMINGTON Co.

7.- MEDIDAS.

Alto 28 Largo 40 Ancho 36 Diámetro Peso aprox. 24 Kg.

8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ Estado de México.

Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique () _____

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno (X)

Regular ()

Malo ()



10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO. Si (X) No ()

9.- NOTAS Y OBSERVACIONES. Durante las décadas de 1850 y 1860 muchos inventores trataron de crear una máquina de escribir más práctica, pero ninguno lo consiguió hasta 1868, cuando Christopher Sholes patentó una máquina. En 1873, E. Remington and Sons, de Ilion, Nueva York, fabricó el primer modelo industrial. La primera máquina de escribir Remington fue producida por los estadounidenses Sholes y Glidden. Contena casi todas las características esenciales de la máquina moderna. El papel se sujetaba en un carro entre un rodillo y un pequeño cilindro, ambos de caucho, colocados paralelos entre sí. El carro se movía de derecha a izquierda por medio de un muelle (resorte) al tiempo que se oprimían las teclas; el movimiento estaba regulado por un mecanismo de escape, de forma que el carro recorría la distancia de un espacio para cada letra. El carro volvía a la derecha por medio de una palanca, que servía también para girar el rodillo a un espacio de una línea mediante una carraca y un trinquete. Las líneas de linotipia estaban colocadas en círculo; cuando una de las teclas, dispuestas en un teclado en hilera en la parte frontal, era oprimida, la línea de linotipia correspondiente golpeaba contra la parte inferior del rodillo por acción de la palanca. Una cinta entintada corría entre la línea de linotipia y el rodillo, y el carácter, al golpear esta cinta, efectuaba una impresión en tinta en el papel que estaba sujeto sobre el rodillo. La cinta se transportaba por un par de carretes y se movía de forma automática después de cada impresión.

10.- REGISTRÓ: _____ FECHA. _____.

María De la Paz González,
Departamento de Control y
Depósito de Bienes Muebles Históricos.

Referencias: http://www.eltrenhistorico.com/mexico-vizcaya/20070629/mexico-Vizcaya/portalitas_20070629.html

CURADURÍA DE COLECCIONES

Terminología referida a las vías de ferrocarril

Jorge Ramón Gómez Pérez*

La vía de ferrocarril es un sistema de apoyo y guía especial para las ruedas de vehículos ferroviarios o tranviarios con ruedas de llanta metálica, pero este sistema también puede utilizarse para vehículos con neumáticos. La vía constituye un camino de rodadura, elástico, liso y de pequeña resistencia al movimiento y distingue a los transportes sobre carriles con respecto a los transportes de carretera.

Las explicaciones, comentarios, notas e imágenes que aquí se presentan bien pueden contribuir a un mejor conocimiento tanto de los materiales y las características de las vías férreas mexicanas como de los hombres que las han construido y reparado.

*Jorge Ramón Gómez Pérez es Doctor en Antropología y curador de colecciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Para realizar este glosario ilustrado, realizaron labores de registro fotográfico y acopio de información: Erika Xolaltenco Flores, Mariana Cuacuas Galeana y Ricardo D. Andrade Jiménez, estudiantes de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Alcantarillas

Obras que permiten el paso del agua de riachuelos y canales, a través del terraplén (ver), con el fin de que el agua no se estanque a los lados de este, dañándolos y poniendo en peligro la seguridad de los trenes. Las alcantarillas pueden ser: cuadradas, rectangulares, circulares (como las de tubo) y de arco (llamadas también de bóveda).



Fuente: CEDIF, Fototeca. FNM, Comisión de Avalúo e Inventarios, Km. B – 914, ca.1926.

Accesorios de vía

Son piezas que, al hacer vía, se utilizan para unir los rieles por sus extremos, fijarlos a los durmientes, evitar que se apoyen directamente sobre estos y que no se recorran o deslicen en dirección longitudinal o transversal. Estos son: planchuelas, tornillos, tuercas, roldanas, clavos, placas de asiento y anclas (ver).



Fotos: Erika Xolaltenco Flores y Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Anclas para riel

Accesorios que se emplean para evitar que los rieles (ver) colocados en la vía se muevan o deslicen en sentido longitudinal al paso de los trenes. Estas anclas se apoyan en una o en las dos alas del patín del riel y se sujetan a las placas de asiento (ver) o presionan ambas caras del patín y se apoyan en los costados de los durmientes (ver).

En las vías férreas mexicanas se han utilizado, por lo menos, 4 tipos de anclas para vía clavada: tipo Fair, True Temper, Unit y tipo Wooding.



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Árbol de cambio

Accesorio por medio del cual se mueven las agujas y se permite el paso de los trenes de una vía a otra. Los árboles de cambio pueden ser de dos clases: altos o bajos. Los primeros se utilizan en vías principales y los bajos en vías secundarias. Desde el punto de vista de su operación pueden ser: de operación manual, semi-automática y automática.



Fotos: Erika Xolaltenco Flores, 2011

Balasto

Material pétreo colocado debajo de la vía ferroviaria para asentarla y sujetarla al suelo, se trata de fragmentos duros que son fácilmente compactados, permeables y resistentes al crecimiento de plantas.

(FNM, 1970: 15)



Calibre del riel

Unidad de medida que permite determinar el peso por unidad de longitud de los rieles (ver), usualmente la unidad empleada son libras / yarda. Los rieles de mayor calibre son más modernos y contribuyen a una mejor marcha de trenes.



(FNM, 1996: 61)

Cambio de vía

Conjunto del juego de madera y del juego de herraje que permite a los trenes pasar de una vía a otra ya sea de una troncal o vía principal a otra igual; de una vía principal a una secundaria, ya sea ladero, espuela etc. O bien de una vía secundaria a otra igual, como en el caso de los patios.



Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011.

Candados para cambios de vía

Cerraduras móviles que tienen por objeto evitar que los sieres de los árboles de cambio de vía puedan ser movidos por personas no autorizadas y así asegurar que permanezcan en su posición correcta. Estos candados deben estar encadenados al árbol de cambio (ver).



foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Catenaria

Soporte para el cable de corriente en un sistema aéreo de conducción de energía dispuesto para abastecer a locomotoras eléctricas.



Foto: CEDIF, Fototeca, Cumbres de Maltrata, ca. 1925

Casas de sección

Casas habitación que se encuentran a lado de la vía férrea para el uso de reparadores de vía (ver).



Foto: CEDIF, Fototeca, FNM, Comisión de Avalúo e Inventarios, Km. N - 314 , Casas portátiles para albañiles N° 3- en Andocutín, Mich., ca. 1928

Clavo de vía

Barra afilada en uno de sus extremos y que en el otro tiene una cabeza alargada hacia un lado, la cual se apoya sobre el patín del riel (ver). Los clavos de vía sirven para evitar que los rieles se volteen y para mantener la adecuada distancia entre los rieles paralelos de la vía.



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Clavos “cabeza de perro”

Son usados para clavar vía angosta, la cabeza de estos clavos se asemeja a la cabeza de un canino.



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Cortes

Tajos que se hacen en los cerros para que pase la vía del ferrocarril.



(Yanes, 1994: 142)

Cuadrilla

Grupo de trabajadores dirigidos por un mayordomo.



(FNM, 1996: 151)

Contra-rieles

En un cambio de vía (ver) cuando las cejas de las ruedas pasan sobre los canales de los sapos (ver), necesitan ser guiadas; esto se logra mediante el empleo de los contra-rieles que se colocan frente al sapo y sujetos a los rieles de la vía principal y del ladero o vía secundaria.



Durmientes

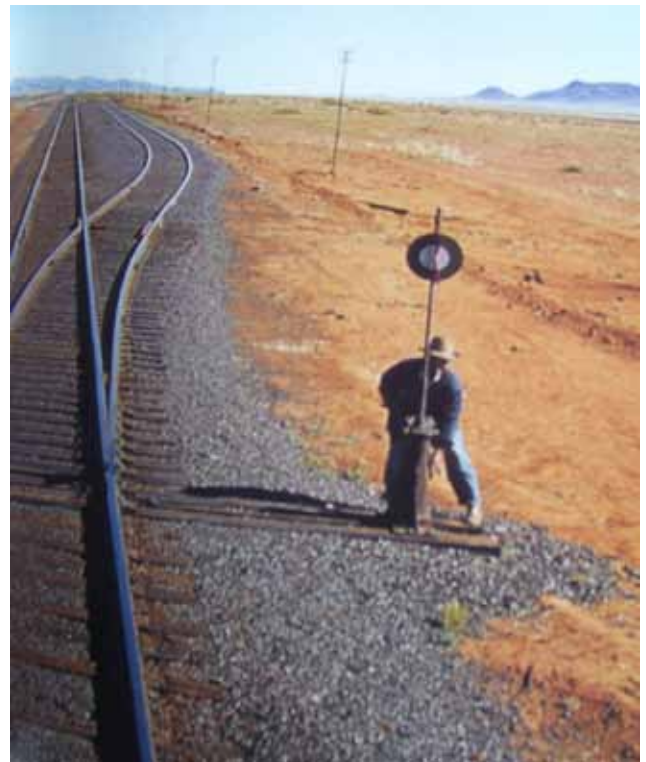
Piezas de madera o concreto que se colocan en ángulo recto al eje de la vía, se apoyan directamente en el balasto y soportan los rieles de la vía.



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Guardavía

Trabajador encargado de vigilar la vía en un tramo determinado.



(FNM, 1996: 183)

Infraestructura de vía

Elementos que forman una vía de ferrocarril, entre ellos se consideran túneles, puentes, alcantarillas, y catenarias (ver).



Foto: Jorge Ramón Gómez Pérez, 2012.

Ingeniero residente

Encargado de la administración del personal de vía de una división y de la supervisión del mantenimiento de la infraestructura de vía (ver).



(FNM, 1996: 211)

Línea troncal

Principal vía férrea de un ferrocarril, de ella se desprenden los ramales (ver).

Fuente: (SCOP, 1895). Línea troncal del antiguo Ferrocarril Mexicano y ramal a Puebla.



Foto: Ricardo D. Andrade Jiménez, 2012

Placas de asiento

Láminas rígidas de metal que, al hacer vía, utilizando clavos (ver), se colocan sobre los durmientes (ver), en los lugares en que se apoya el riel (ver) y que por ser más anchas que el patín del riel, ayudan al durmiente a soportar mejor las cargas al paso de los trenes.



Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011.

Planchuela

Accesorio de vía utilizado para unir los rieles (ver). Las planchuelas se sujetan a los extremos de los rieles utilizando tornillos, tuercas y arandelas de presión o roldanas (ver).



Puente

Obra de ingeniería destinada a poner en comunicación dos puntos separados por una corriente de agua, haciendo pasar la vía de una orilla a la otra. Los puentes ferroviarios pueden ser, de madera (provisionales) y de hierro o concreto (definitivos).

(FNM, 1994: 46)

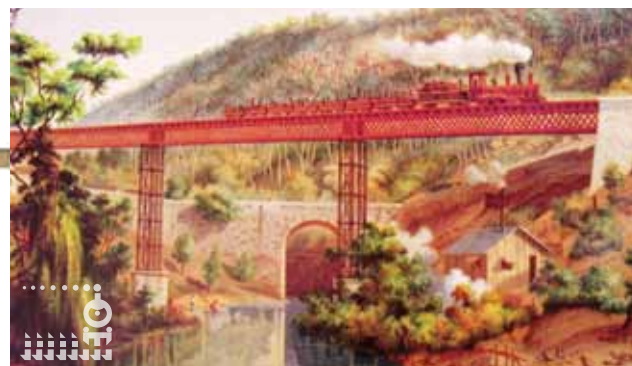


Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011.

Ramal

Línea férrea definida como tal, que parte de cualquier punto de la línea troncal (ver).

(FNM, 1996: 104,105)



Trabajador dedicado a la conservación de la vía.

Rieles



(FNM, 1996: 151)

Reparador de vía

Barras de acero laminado que se utilizan en las vías de ferrocarril para soportar y guiar a los trenes.



(FNM, 1994: 86)

Riel continuo

Método moderno de unión de los rieles mediante soldadura, de esta manera se sustituye el uso de planchuelas; (ver).



(FNM, 1987: 209)

Roldanas

Ruedecillas metálicas que junto con tornillos tuercas y planchuelas (ver) se utilizan para unir entre si los extremos de los rieles al hacer vía.

Las roldanas permiten ampliar el área o superficie que está en contacto con la cabeza del tornillo, lo que reduce los esfuerzos puntuales que pueden maltratar los elementos a juntar o ensamblar, y que son susceptibles a daño, permitiendo que se le aplique una presión de apriete o torque más uniforme.



Foto: Ricardo D. Andrade Jiménez, 2012

Señal enana

Una señal que se encuentra colocada en un pequeño pedestal y que sirve para gobernar el movimiento de los trenes o máquinas para salir del escape de trenes a la vía principal.



Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011

Sapo de vía

Es un conjunto armado con barras de acero laminado que se utiliza en las vías de ferrocarril para soportar y guiar a los trenes. Este elemento del cambio de vía (ver), provisto de canales, permite el paso de las ruedas de los carros que cambian de dirección al moverse las agujas, al llegar al lugar donde fue instalado el sapo, las ruedas siguen corriendo y continúan sobre los rieles hasta un punto en el cual tienen que cruzar uno de los rieles de la vía principal y cambiar de trayectoria.



Foto: Ricardo D. Andrade Jiménez, 2012

Señal fija

Una señal de localización fija que sirve para indicar una condición que gobierna el movimiento de trenes o máquinas. Se consideran señales fijas: las de cambios, de órdenes, automáticas, semiautomáticas, de aproximación, semáforos, placas de límites de patio, de precaución y señales, de velocidad máxima, entre otras.



(FNM, 1996: 111)

Soldadura de riel

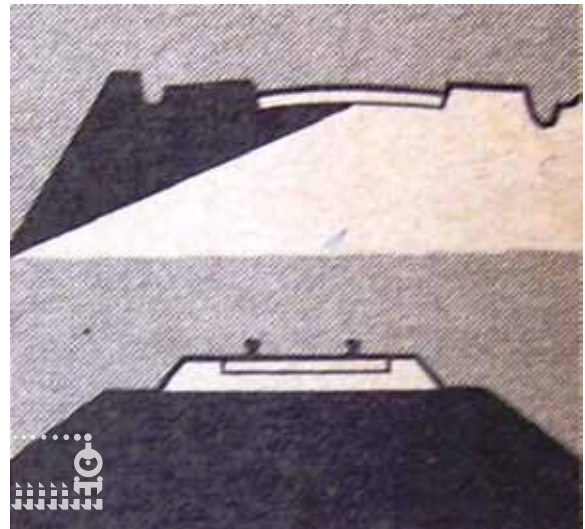
Es aquella que se usa para unir un riel con otro, a lo largo de la vía.



(FNM, 1996:191)

Terraplenes

Bordos de tierra sobre la que se apoya la vía de un ferrocarril, los cuales tienen la función de soportar el peso de los trenes y transmitir las cargas al terreno natural. Además en terrenos planos, mantienen la vía elevada para evitar que cuando llueva muy fuerte, las corrientes de agua que se formen lleguen hasta la vía, impidan el paso de los trenes o dañen el alineamiento y la nivelación.



(De Galiana, 1975: 997)

Tornillo

Se emplea, al hacer vía, para unir los extremos de los rieles, usando también planchuelas, tornillos, tuercas y roldanas (ver).



Foto: Ricardo D. Andrade Jiménez, 2012

Tornillos tirafondo

Se emplea para sujetar los rieles (Ver) a los durmientes (ver), en vez del clavo de vía (ver). Se dice que tiene mayor resistencia a la tracción que el clavo pero requiere igualmente una conservación esmerada, con reapretados periódicos y sistemáticos.



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Tuerca

Pieza mecánica taladrada y roscada interiormente para adaptarse al tornillo y conformada exteriormente de modo que permita su giro por medio de llaves. Se utiliza, al hacer vía para unir los extremos de los rieles. Usando también planchuelas, tornillos, y roldanas (ver



Foto: Ricardo D. Andrade Jiménez, 2012

Túnel

Galería subterránea abierta artificialmente para construir vía y dar paso a trenes en terrenos escarpados.



Foto: Jorge Ramón Gómez Pérez, 2008

Vía ancha

Vía ferroviaria cuya distancia entre los bordes superiores internos de los rieles es de 1.435 m.



Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011

Vía angosta

Vía ferroviaria cuya distancia entre los bordes superiores internos de los rieles es menor a 1.435 metros.



Foto: Erika Xolaltenco Flores, 2011

Vía clavada

Consiste básicamente en durmientes (ver) de madera blanda en su mayoría, en número de 2000 por kilómetro, los cuales soportan rieles (ver) frecuentemente sin placas de asiento (ver), solo con la necesaria fijación lateral para conservar la adecuada distancia entre los rieles paralelos, mediante clavos de vía (ver) en número de 8 por durmiente. Los rieles de 39 pies de largo van unidos entre sí por planchuelas (ver) sujetas por tornillos, tuercas y roldanas de presión. (ver).



Foto: Mariana Cuacuas Galeana, 2011.

Vía elástica

Moderna vía ferroviaria que se construye empleando riel soldado (ver) en largos tramos, generalmente de 800 metros, con sujeción riel – durmiente por medio de grapas elásticas, una placa de hule entre el riel y el durmiente y utilización de durmientes de concreto armado.



(FNM, 1996: 195)

Referencias bibliográficas y documentales.

Barnat, J., Hernandez J.L. y Merino A. *Enciclopedia de la ciencia y de la técnica*, Ediciones Nauta, Barcelona, 1979.

Brockhampton Reference. *Dictionary of Rail & Steam*, Brockhampton Press, London, 1997.

CEDIF (Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias) Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero / Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, CNCA.

De Galiana Mingot, Tomás. *Pequeño Larousse Técnico*, Editorial Larousse, México, 1975.

Ferrocarriles Nacionales de México (Administración de los). *Reglamento de transportes*, México, 1944.

Ferrocarriles Nacionales de México. *Caminos de Hierro*, México, 1996.

Ferrocarriles Nacionales de México. *Los ferrocarriles de México 1837 – 1987*, México, 1987.

Ferrocarriles Nacionales de México. *Los ferrocarriles mexicanos en el arte y en la historia*, México, 1994. .

Ferrocarriles Nacionales de México. *Realizaciones 1965 – 1970*, México, 1970.

Sandoval Romero, Eufrasio. *Curso por correspondencia de Vía*; Ferrocarriles Nacionales de México, Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, Subdirección de adiestramiento de Vía, México, 1964.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, Imp. y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, México, 1895.

Togno, Francisco M; *Ferrocarriles*; Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A. México; 1982.

Yanes Rizo, Emma. *Los días del vapor*, México, 1994.

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
brecoder@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