

# MIRADA Ferroviaria

REVISTA DIGITAL

Año 2013, Mayo-Agosto No. 20



## Estaciones

La dialéctica del tiempo y el espacio:  
ferrocarriles y tecnología en el siglo XIX.

## Cruce de Caminos

La Guía para el docente de primaria. Una forma  
alternativa de relación del museo con la escuela.

# Directorio

## Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez  
**Directora**  
 Tel.: (222) 774 01 03 / (55) 41 55 05 25  
 tmarquez@conaculta.gob.mx

Rosa María Licea Garibay  
**Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión**  
 Tel.: (222) 774 01 04  
 rlicea@conaculta.gob.mx

Ana Belén 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

## Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

**Subdirección de Investigación y Proyectos Culturales**  
 Tel.: (222) 774 01 15  
 cedif2@yahoo.com.mx

María Isabel Bonilla Galindo  
**Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada**  
 Tel.: (222) 774 01 17  
 ibonilla@conaculta.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha  
**Jefa del Departamento de Fototeca**  
 Tel.: (222) 774 01 16  
 cvelez@conaculta.gob.mx

Alfredo Nieves Medina  
**Jefe del Departamento de Orgamapoteca y Planoteca**  
 Tel.: (222) 774 01 00 ext. 7392  
 anieves@conaculta.gob.mx

Patricio Juárez Lucas  
**Jefe del Departamento de Archivo Histórico**  
 Tel.: (222) 774 01 16  
 pjuarezl@conaculta.gob.mx

### Oficinas en Puebla

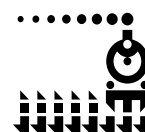
11 Norte 1005, Centro Histórico, C. P. 72000  
 Puebla, Puebla. Conmutador (222) 774 01 00

### Oficinas en México

Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16,  
 Col. Cuauhtémoc, c. p. 06500, Distrito Federal, México.  
 Tel.: (55) 41 55 05 25



Consejo Nacional para la Cultura y las Artes



Mirada Ferroviaria es una publicación trimestral gratuita del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por conducto del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para las Cultura y las Artes.

Correspondencia y colaboraciones: 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue. C.P. 72000. Teléfonos (222) 774 01 05 y CEDIF:774 01 15, 774 01 16 y 774 01 17. [cedif2@yahoo.com.mx](mailto:cedif2@yahoo.com.mx)

Certificados de licitud de título y contenido, en trámite. ISSN: en trámite.

# Índice

▲ <b>PRESENTACIÓN</b> .....	2
▲ <b>ESTACIONES</b> .....	4
La dialéctica del tiempo y el espacio: ferrocarriles y tecnología en el siglo XIX. Alejandro Semo	
▲ <b>TIERRA FERROVIARIA</b> .....	14
Un expediente del Archivo histórico. Notas sobre la vida de Hernán Laborde. Isabel Bonilla	
▲ <b>CRUCE DE CAMINOS</b> .....	21
La Guía para el docente de primaria. Una forma alternativa de relación del museo con la escuela. Rosa María Licea	
▲ <b>SILBATOS Y PALABRAS</b> .....	31
El telegrafista El jefe de estación Estación de paso. Vicente Gallego	
▲ <b>VIDA FERROCARRILERA</b> .....	39
Testimonio de la señora Margarita Castro. Segunda parte. Patricio Juárez	
▲ <b>ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES</b> .....	49
Archivo histórico Biblioteca especializada Fototeca Planoteca Control y depósito de bienes muebles históricos	
▲ <b>LOS TRENES HOY</b> .....	55

# Presentación

El número 20 de *Mirada Ferroviaria* está de gala. En la sección “Estaciones” contamos con la colaboración del maestro Alejandro Semo, quien nos comparte el texto “La dialéctica del tiempo y el espacio: ferrocarriles y tecnología en el siglo XIX”, en el que señala que durante la segunda mitad del siglo XIX la percepción entre el tiempo privado y el tiempo público único se fue reduciendo. Esta afirmación queda claramente reflejada en los cambios sociales, económicos y políticos, en la medida que las ciudades se acercaron más gracias al surgimiento del teléfono, el telégrafo con sus cables y líneas de extensión y el ferrocarril, el cual requería un horario de servicio muy preciso. Afirma que con la adopción de un sistema de tiempo único y universal coordinado fue posible percibir el “mundo moderno”. Durante la segunda mitad del siglo XIX, México incorporó el ferrocarril como medio de transporte moderno y con él se trastocaron las antiguas percepciones del tiempo que la población tenía, en particular la que vivía en amplias zonas rurales que al paso de los años se fueron incorporando hasta reconocer el horario único.

En la sección “Cruce de caminos”, la maestra Rosa María Licea nos ofrece “La *Guía del docente de primaria*. Una forma alternativa de relación del museo con la escuela”.

En la sección “Tierra ferroviaria” Isabel Bonilla presenta algunos datos relativos al papel que el ferrocarrilero Hernán Laborde desempeñó en los movimientos de huelga de la década de 1930. Se trata de una recopilación de datos de la vida de uno de los personajes que dejaron huella en nuestro país. A partir de una revisión documental, plantea que Laborde dio lecciones de tenacidad y entrega desde sus primeros años de combate. Participó activamente en las luchas ferroviarias que derivaron en la huelga de 1927 y en el despido de un grupo importante de trabajadores del gremio. Por aquel tiempo no sólo exaltó la combatividad de los ferrocarrileros, sino que fomentó la reflexión y el análisis de los problemas sociales de los obreros frente a la empresa y el país. Plantea que Laborde fue un hombre que participó de forma activa en los movimientos sindicales; algunas veces lo hizo desde la clandestinidad, otras más se mostró abiertamente y logró influir de modo poderoso en otros gremios adquiriendo con ello el estatus de líder comunista.

“Silbatos y palabras” es la sección en la que las composiciones literarias se dan cita. Así, en este número ofrecemos dos reseñas que describen las funciones que el jefe de estación y el telegrafista tenían en la década de 1930,

además del poema *Estación de paso* escrito por Vicente Gallego, ganador del concurso los Premios del tren efectuado en 2002.

Con el objetivo de enriquecerlos y mantenerlos actualizados en los temas ferroviarios, en la sección “Los trenes hoy” ofrecemos unos links de las revistas que se ocupan de la problemática actual de los ferrocarriles en el mundo.

En “Vida ferrocarrilera” presentamos el testimonio de la señora Margarita Castro, una de las pocas mujeres que ingresó a Ferrocarriles Nacionales de México por el año de 1961, que se desempeñó en el cargo de telegrafista en Aguascalientes, Donají, Oaxaca y Matías Romero, y llegó a ser jefe de estación en Contreras, Distrito Federal.

La sección “Archivos documentales y de bienes” contiene una selección de registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del CEDIF, así como una reseña del teléfono selectivo que hoy se resguarda en el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricas. El teléfono selectivo que aquí se describe es una pieza singular que se localizó en los Talleres de Tierra Blanca, Veracruz.

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 nuestra revista digital *Mirada ferroviaria*.



Visita dramatizada en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Visita dramatizada en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

## ▲ La dialéctica del tiempo y el espacio: ferrocarriles y tecnología en el siglo XIX

por Alejandro Semo  
Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Sabemos que tiempo y espacio son dimensiones diferenciadas. Son realidades establecidas por los sujetos y sujetos-consensos, no dependientes de nosotros, y a las cuales no podemos afectar de manera significativa.<sup>1</sup>

En la segunda mitad del siglo XIX, la contradicción entre el tiempo privado y un tiempo público único, y la definición de su naturaleza heterogénea y fluida se percibieron de forma visible. Esta afirmación quedó claramente reflejada en los cambios sociales, económicos y políticos en la medida que las ciudades se acercaron más. El poder de las burocracias y los gobiernos aumentó. Estos fenómenos se deben en gran medida al surgimiento del teléfono, el telégrafo —con sus cables y líneas de extensión— y el ferrocarril, el cual requería un horario de servicio muy preciso. Esto se hacía posible con la adopción de un sistema de tiempo único y universal, coordinado para el “mundo moderno”. En México, el crecimiento del aparato burocrático porfirista reflejó este fenómeno.

Desde el momento en que el ferrocarril cambia la percepción de singularidad y aislamiento de amplias zonas rurales e impone el establecimiento del horario único, modifica las experiencias en el tiempo privado. Fue una sutil intrusión de lo público en lo privado que, al verla en perspectiva, resultó ser de gran impacto.<sup>2</sup>

En qué medida trastocó este cambio la idea del tiempo de los pobladores rurales y las pequeñas aldeas? El cambio de la apreciación en la tecnología quedó ilustrado por la noción de Durkheim respecto a que las percepciones de tiempo y espacio de una sociedad están en “función de su ritmo social y de su territorio”.<sup>3</sup> El ferrocarril trastocó sus antiguas percepciones del tiempo con sus horarios.

El concepto más significativo que distingue la diferencia en el ritmo de trabajo y sus horarios de actividades no queda establecido por las horas de

un reloj sino de acuerdo con horarios determinados por su cultura en las civilizaciones que no se rigen por el reloj mecánico. La diferencia reside entre el “tiempo del reloj” y el “tiempo del evento”.<sup>4</sup>

En las latitudes medias a nivel mundial, el “tiempo del evento” fue computado con la observación del Sol.

Como afirma Edward T. Hall: “Buscamos la manera de expresar nuestros pensamientos con precisión o pronunciarlos a través de nuestra imaginación por medio del paso del tiempo, lo que nos permite controlarlo, experimentarlo, ahorrarlo, o desperdiciarlo. Tenemos la percepción —por ejemplo— de que el proceso de ‘llegar tarde’ es real y tangible porque lo podemos asociar a un valor numérico”. De ahí la subjetividad del tiempo y el espacio, lo mismo en lo biológico, lo histórico, lo físico y lo geográfico.



Reloj reglamentario. CONACULTA/CNPPCF/MNFM

Antes de la aparición del ferrocarril, la producción y el consumo de productos era fundamentalmente regional. Con la irrupción del transporte moderno se crea una distancia espacio-temporal de los bienes de consumo, aparecen nuevos mercados sin arraigo local. Marx ya había destacado en el *Grundrisse* la relación entre la distancia espacio-temporal y el consumo de los artículos. Es así como las nuevas tecnologías de transporte cambiaron la percepción de los bienes. Su desplazamiento permitió la circulación de éstos, excepto en los casos en los cuales el punto de producción era el mercado mismo, lo que permitió que los productos adquirieran un mayor valor y aprecio entre los consumidores. Así, con el desplazamiento de las mercancías hacia nuevos mercados, los productos perdieron su identidad local.

<sup>1</sup> Immanuel Wallerstein, “El tiempo del espacio y el espacio del tiempo: el futuro de la ciencia social”, en Boris Berenson y Georgina Calderón Aragón (coords.), *Coordenadas sociales. Más allá del tiempo y el espacio*, México, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2008, p. 17.

<sup>2</sup> Stephen Kern, *The culture of time and space*, Estados Unidos, Harvard University Press, 2003, pp. 12 y 34.

<sup>3</sup> Emile Durkheim, *The elementary forms of the religious life*, Glencoe III 1947, pp. 10-11, 440.

<sup>4</sup> Robert Levine, *A Geography of Time*, Estados Unidos, Basic Books, 1997, p. 82.

El concepto de la destrucción del “aura” desarrollado por Walter Benjamin tiene como sustento la idea del desplazamiento original de las obras de arte y su reproducción masiva. Es una expresión de la misma tendencia que asoció el ferrocarril con que un mayor número de personas tuviera acceso a lugares que antes eran inaccesibles. Lo mismo sucedió con las mercancías, que fueron desplazadas de su lugar de origen a través del transporte moderno con mucho mayor rapidez y compartiendo el destino de la pérdida de su herencia local y su tradicional espacio-temporal.<sup>5</sup>

En el concepto de aura, podremos decir: en la época de la reproducción técnica de la obra de arte lo que se atrofia es el aura de ésta. El proceso es sintomático; su significación señala por encima del ámbito artístico. *Conforme a una formulación general de la reproducción técnica desvincula lo reproducido en el ámbito de la tradición. Al manipular las reproducciones instala su presencia masiva en el lugar de una presencia irrepetible. Y confiere actualidad a lo reproducido al permitirle salir desde su situación respectiva al encuentro de cada destinatario.* Ambos procesos conducen a una fuerte conmoción de la tradición, que es el reverso de la actual crisis y de la renovación de la humanidad. Están además en estrecha relación con los movimientos de masas de nuestros días. Su agente más poderoso es el cine.<sup>6</sup>



Tren de carga en el patio de Buenavista, 1932. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

Vicente Fuentes Díaz destaca a este respecto que el gobierno de Porfirio Díaz permitió a las empresas ferrocarrileras extranjeras señalar la dirección, la longitud y las características de las líneas del ferrocarril. Esto determinó que las compañías trazaran las grandes rutas troncales —el Nacional, el Internacional y el Central— como una simple prolongación en el territorio mexicano de los

ferrocarriles norteamericanos con fines exclusivamente de exportación hacia los Estados Unidos. Por otra parte, las nuevas vías de comunicación ofrecieron a los hacendados la oportunidad de enviar los productos agrícolas de su región hacia los grandes centros urbanos, aumentando sus ganancias muchas veces a costa del volumen de mercancías que se requerían en los mercados locales.<sup>7</sup>

El desplazamiento de mercancías y equipaje antes del ferrocarril no sólo estaba limitado por el volumen, sino también por los tiempos en el desplazamiento y su seguridad.

Las crónicas mencionan las dificultades que los viajeros tenían con su cargamento antes del ferrocarril. Citando a un diplomático inglés llamado Ward, quien hace un detallado relato de cómo en su primer viaje del puerto de Veracruz a la ciudad de México, en 1823, tuvo dificultad para conseguir suficientes mulas para las maletas, debido en parte al voluminoso equipaje pues se requirieron cincuenta mulas y tres carruajes. Al llegar los arrieros con las mulas, los carruajes se habían hundido en la arena de la playa de tal manera que tuvieron que cavar hoyos para destrabarlas. Otro inconveniente era que al ir arribando a cada una de las ciudades en las que pernoctaban en el trayecto o se quedaban como invitados por las autoridades locales, una parte de los equipajes aún no había llegado. En el segundo viaje que realizó unos años más tarde, desde Londres a la ciudad de México, Ward tomó “las precauciones necesarias” dividiendo su cargamento en pequeños baúles. El tiempo de transporte dependía de la eficiencia en el manejo del cargamento, pero aún así los inconvenientes del camino no dejaban de presentarse.<sup>8</sup>

El tiempo y esfuerzo que implicaban los desplazamientos de cargas y equipajes en el sistema de transporte animal imposibilitaban la expansión de un mercado interno y de exportación para el desarrollo de la economía.

<sup>7</sup> Vicente Fuentes Díaz, *El problema ferrocarrilero en México*, México, Editorial del Autor, 1951, pp. 33 y 53.

<sup>8</sup> Henry George Ward, *Mexico in 1827. His majesty's charge d' affaires in that country during the years 1825, 1826, and part of 1827*. London: Henry Colburn, New Burlington Street, 1828. Vol. II, pp. 415-441 y 490. A este respecto es interesante mencionar las medidas “precautorias” que Henry George Ward tomó en los diferentes viajes que realizó al norte del país para evitar al máximo los contratiempos con el transporte. Según este autor, las mulas de carga deberían ser las de mejor raza, “Durango”, ligeras, activas y capaces de mantener un trote de treinta o cuarenta millas delante de los caballos, con una carga de 150 o 160 libras. Era común que la carga estuviera amarrada a los animales de manera descuidada, simplemente balanceando los bultos sobre una albarda de cueros y arpillera rellena de paja, y cinchada después tan fuertemente que con frecuencia se lastimaba a la mula ocasionándole mataduras bajo los cinchos o sobre la cruz que soporta toda la carga, la cual requiere de todas atenciones durante el viaje, fundamentalmente cuando se viaja a paso rápido. A fin de evitar estos inconvenientes y demoras fue que decidió implementar el sistema inglés de carga. Para ello le encargó a un talabartero francés hacerle cuatro albardas inglesas según el modelo que había sobrevivido de la Guerra de Independencia y proveer a cada albarda un fuste, para evitar que la carga descansara de plano sobre el lomo de la mula dotando a su vez el fuste con ganchos de hierro a cada lado de los que se sujeta un portamantas o una cama por medio de los correspondientes anillos y correas. En la estación de lluvias, se cubre todo con una lona encerada y se asegura por medio de un ancho cincho de cuero; esto sirve para mantener firme la carga, en tanto que la retranca y el pretal evitan que la albarda misma se resbale en los caminos más empinados. Uno de los fustes estaba construido de manera diferente al resto, provisto de soportes de fierro adecuados para que cupiera una cantina que se metía entre ellos y que se sujetaba con una sola correa.

<sup>5</sup> Wolfgang Schivelbusch, *Railway Journey*, Estados Unidos, University California Press, 1986, p. 41.

<sup>6</sup> Walter Benjamin, “La obra de arte en la época de su reproductividad técnica”, en *Conceptos de filosofía de la historia*, La Plata, Argentina, Terramar Ediciones, 2007, pp. 151-152.

Muchas veces la carga de mercancía recorría los senderos más accidentados a lomo de mula limitándose a un peso relativamente pequeño, lo que impedía el traslado de volúmenes grandes. Eso obstaculizaba la conformación del sistema de distribución de productos a nivel nacional y de exportación.

En su descripción del viaje que hizo del puerto de Veracruz a la ciudad de México en 1841 Brantz Meyer ironizó sobre las limitaciones que implicaba la carga de mercancías.

Aunque era obligación del gobierno el conservar en buen estado esta carretera, sin embargo como generalmente se hacen los viajes a caballo y se transportan a lomo de mula las más de las mercancías dejan que los animales se las arreglen como puedan. Tardas y seguras van cruzando las bestias por entre breñas y barrancas; y sus amos están demasiado acostumbrados a las molestias del camino para que se les ocurra quejarse. Fuera de esto, en caso de rebelión vale más que los caminos se hallen en mal estado porque con ello se dificultan las comunicaciones entre las diferentes regiones de México; y las piedras sueltas sirven a los insurrectos para formar barricadas y fortificaciones como a menudo los han hecho.<sup>9</sup>



A diferencia de los países cuya orografía no es tan accidentada y que cuentan con redes fluviales adecuadas, en México los animales siguieron cumpliendo un papel esencial en el transporte. Aquí sólo los viajeros con mayores recursos podían contratar diligencias o literas; los sectores medianos se desplazaban a caballo o burro y los más marginados se movían a pie. En términos de la economía de transporte ello significó la disminución del espacio. Las distancias

<sup>9</sup> Brantz Mayer, *México lo que fue y lo que es*, México, Fondo de Cultura Económica, 1953, p. 23.

<sup>10</sup> Wolfgang Schivelbusch, *Railway Journey*, Estados Unidos, University California Press, 1986.

se redujeron en la exacta proporción que la diferencia entre la velocidad del ferrocarril y la de la locomoción a pie o a caballo.<sup>10</sup>

Lo que transformó el ferrocarril fue la idea tradicional del espacio-tiempo como un continuo (*continuum*), que se caracterizó por la nueva tecnología del transporte y el aumento proporcional de la velocidad como sinónimo de innovación y modernidad. Un ejemplo de ello quedó plasmado en el párrafo escrito por Manuel Gutiérrez Nájera en 1887. “Los hombres de nuestro siglo quieren estar al mismo tiempo en todas partes; verlo todo, oírlo todo y gozar de todo en un instante. Casi lo han conseguido con los vapores, los ferrocarriles y los telégrafos”.<sup>11</sup>

Así, una de las grandes ironías de los tiempos modernos con todas sus creaciones tecnológicas para ahorrar tiempo es que la gente vio disminuido su tiempo libre, en contraste con la vida rural. Un fenómeno similar se dio durante el periodo medieval europeo. La gente dedicaba en promedio 115 días al año para los tiempos de asueto. De hecho, todas las evidencias sugieren que hasta la Revolución Industrial hubo un aumento de las horas dedicadas al trabajo.<sup>12</sup> En 1880, Manuel Gutiérrez Nájera describe sus impresiones del viaje de excursión que realizó de la ciudad de México a Puebla.

El tren corría, corría. En esta época de los caminos de hierro, los viajes son un mito. Sale usted y llega. No hay aventuras, no hay incidentes. La maleta y el viajero deben experimentar las mismas sensaciones. No puede uno ni siquiera quejarse de la dureza del carruaje. Un excelente sillón a la Voltaire convida al sueño. Las poblaciones pasan, los árboles vuelan y cuando vuelve uno a su casa apenas si ha tenido tiempo de leer la tercera plana del periódico, de visitar a algún amigo o de salir al teatro.<sup>13</sup>

Nájera destaca la velocidad al disminuir de forma “muy” considerable el tiempo de viaje, así como la pérdida en la experiencia del traslado; subraya la ausencia de “aventuras e incidentes” haciendo referencia directa a los trayectos que se hacían a caballo o en carruaje.

Así, al haberse sustituido en parte los animales como medio de comunicación por la fuerza del vapor y el carbón, los viajeros experimentaron “la pérdida del sentido de espacio y el movimiento basado en los medios de comunicación tradicionales”. Las irregularidades naturales que los viajeros percibían en los caminos con el empleo de los animales y su intensa interrelación con éstos durante el viaje fueron reemplazadas por la experiencia lineal del ferrocarril. El viajero apreció una “pérdida de contacto con el paisaje”.

<sup>11</sup> Manuel Gutiérrez Nájera, “El caminero del progreso”, en *El Partido Liberal*, Mexico, 2, 1, 1887.

<sup>12</sup> Robert Levine, *op. cit.*, p. 12.

<sup>13</sup> El recuerdo de primer viaje por ferrocarril y su estancia en la ciudad de Puebla los deja registrados en dos artículos publicados. Véase Manuel Gutiérrez Nájera, “Una excursión a Puebla”, en *La Voz de España*, México, 31 de enero y 12 de febrero de 1880.

Las carrozas tiradas por caballos y los barcos impulsados por velas o remos estaban asimilados a la misma naturaleza y permitían al viajero mimetizarse en su relación con el espacio que atravesaba, para que aquél lo percibiera como una “entidad viviente”. Con el ferrocarril esa noción se perdió. Lo que Bergson llamó “*dureé*” (duración del tiempo utilizado entre un lugar y otro



Tren de pasajeros del Ferrocarril México, Cuernavaca, y Pacífico, 1896. Fondo Méndez-Quijano. Biblioteca Especializada. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

sobre un camino) no es una unidad matemática, es más bien una percepción subjetiva del tiempo y el espacio.

La introducción del ferrocarril dio lugar a un nuevo desarrollo del campo de la filosofía que aborda los conceptos de tiempo y espacio.<sup>14</sup>

Así, la experiencia de la duración es multifacética. Hay una tendencia a reexperimentar el mismo periodo de tiempo de forma retrospectiva, lo que Richards Block refirió como “la duración experimentada en oposición a la duración recordada”. Existe una considerable diferencia en estas dos visiones del tiempo pasado no sólo por su divergencia, sino porque ambas son sujetas a

<sup>14</sup> Véase Henri Bergson, *An Introduction to Metaphysics* (1903, rpt. New York 1955), pp. 23-26, citado por Stephen Kern, *The culture of time and space*, Harvard University Press, 2003.

Bergson abordó el tema de la naturaleza fluida del tiempo distinguiendo dos categorías: la relativa y la absoluta. La primera se gesta a través del desplazamiento de objetos, símbolos o palabras que se ejecutan por medio de su propia naturaleza. El conocimiento absoluto se da sólo a través de la intuición, la que definió como “la emoción intelectual que se le otorga a un objeto único y por lo tanto inexpresable”. Bergson hace un planteamiento complejo: ¿si la meta del conocimiento absoluto es indecible, cómo podemos descifrarlo? El autor utiliza la metáfora para compartir sus experiencias intuitivas: “nuestra propia personalidad fluye a través del tiempo – así nuestro ser perdura. Cuando el ser se contempla a sí mismo, encuentra un flujo continuo, una sucesión de estados, los cuales cada uno preceden al otro. El yo interno, se balancea como un péndulo”. Pero en el fondo hay una idea engañosa en la “sucesión de estados” porque no se refieren a objetos espacio-temporales sino a pensamientos mentales que no abarcan el espacio, pero sí el tiempo. Bergson pide al lector que se imagine un cuerpo elástico infinito (que no puede ser fácilmente imaginado), el cual no se puede contraer. “Démonos la libertad de soltar nuestra imaginación, entonces tendremos una idea más precisa de la duración”. Y aunque parezca incomprensible, se traduce en nuestra propia experiencia a través del tiempo; eso es lo que él llamó “duración” (*dureé*).

<sup>15</sup> R. A. Block, “Temperature and psychological Time”, en R. Block (ed.), *Cognitive Models of Psychological Time*, 1.36 Hillsdale N. J.: Lawrence Erlbaum.

una gran distorsión.<sup>15</sup> “Lo que es decisivo –dijo Erwin Strauss cuando debatía la psicología de las distancias– no es la longitud o las medidas de las distancias, sino la relación de su potencialidad”.

La tecnología del transporte es la base potencial de la igualdad material en la percepción del tiempo y el espacio. Si algo cambió el concepto sociocultural de la experiencia continua –a través del viaje– fue la estructura vivencial; nuestra percepción del tiempo-espacio perdió la acostumbrada orientación que solían brindar las antiguas tecnologías de transporte. Aleksandrovich Sorokin,



Estación en la línea del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, 1896. Fondo Méndez-Quijano. Biblioteca Especializada. CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

siguiendo las ideas de Durkheim, distingue entre socio-cultura y las nociones psico-matemáticas del tiempo-espacio al describir los efectos hipotéticos de un repentino reemplazo por un tiempo sociocultural (por la costumbre) a partir de ecuaciones matemáticas. Si intentamos reemplazar el tiempo sociocultural por un tiempo cuantitativo, el tiempo pierde su “vitalidad”, “extravía su realidad, y nos encontramos a nosotros mismos desorientados en el proceso del tiempo y surgen las preguntas: ¿dónde estamos?”, ¿en dónde están los fenómenos sociales?, perdemos “el puente del tiempo”. Qué es el imaginario de la medición precisa.

La tecnología del transporte tradicional frente a la del ferrocarril aparece, en última instancia, como abstracta y desorientada porque los ferrocarriles

cambiaron las reglas del tráfico de los vehículos en movimiento. El tren no aparece como parte de la imagen campirana a la manera de las antiguas carrozas jaladas por caballos; todo lo contrario, parece irrumpir en el paisaje como si lo golpeara.

Tenemos ahora claro las dos caras contradictorias del mismo proceso; por un lado, el ferrocarril abrió nuevos espacios a los cuales no era fácil acceder antes, y, por otra parte, destruyó ese mismo espacio, entendido como la distancia entre dos puntos alejados. El ferrocarril desarrolló la idea de “salida y destino” a un punto definido. Este concepto asoció los puntos de partida y llegada directamente con las “estaciones del tren” y sus terminales, las cuales generalmente se encontraban a ciertas distancias unas de otras.

En muchas obras literarias referidas al ferrocarril el argumento narrativo está delimitado por este concepto. El relato de P. Miranda Carnero publicado en 1895 en el periódico *El Tiempo* sigue esta estructura:

Salí de Madrid dejando en él mi pensamiento; una mujer, Ángela, ipobrecita! La guardaba con cariño, se me figura que con verdadero amor. La locomotora dió un silbido agudo y penetrante, y rugiendo como una fiera cuajó el aire de montañas y humo. Entonces miré á mis compañeros de viaje. Eran tres. Un pobre y viejo fraile de la orden de San Francisco y dos mujeres de elegante porte. Una de ellas, hermosa como la ilusión, me miraba con candorosa sonrisa. Sus ojos, negros como la tempestad, eran dos flechas candentes encadenadas entre los flecos de sus pestañas, y de entre sus labios manaba el deleite, fruto embriagador destilado por las perlas de su boca.

Poco a poco iba envolviendo mis ideas y fascinando mi alma con su atractivo encantador. El silencio nos protegía; nuestros compañeros, con la vista baja el uno y la cabeza inclinada sobre el pecho, parecía abstraído en serias reflexiones; la otra leía en un pequeño libro. Entre tanto el tren corría, la imaginación volaba y mi alma se abrasaba en el fuego de aquellas miradas rutilantes. No nos habíamos dirigido la palabra, y nuestros corazones se entendían. El amor no se expresa, se siente. El monstruo de hierro interrumpió su precipitada carrera. Llegábamos al Escorial.

El fraile levantó la cabeza con impasible serenidad y fijo su vista en el maravilloso monasterio, contemplando las cúpulas de aquellas torres que pretendían escalar el cielo buscando en el infinito genio del artista.<sup>16</sup>

Como el espacio entre dos puntos –el viaje tradicional– fue desapareciendo de forma paulatina, esos puntos se acercaron uno al otro de manera inmediata haciéndose con el ferrocarril –por decirlo de modo metafórico– vecinos, que incluso llegaron a colisionar. Perdieron su propio sentido de identidad local, formalmente determinados por el espacio entre los dos puntos. El aislamiento

de las localidades, el cual era creado por las distancias espaciales, fue la esencia de su verdadera identidad; ellas mismas asumían y se complacían con su individualidad. La visión de que una ciudad distante irrumpe en otra fue un presagio que el ferrocarril impuso porque antes de éste aún se presentaban en su mutua individualidad: “dos mundos aparte”. Hasta mediados del siglo XIX, su colisión irá irrumpiendo la segunda mitad del siglo. Esta clase de conciencia de pérdida de la “localidad aislada” había desaparecido.

La velocidad y la dirección lineal con las cuales procede el ferrocarril a través del terreno destruyeron la relación entre el viajero y el espacio viajado. En el paisaje –utilizando el concepto de Erwin Strauss–, el ferrocarril transformó el espacio del entorno en geografía del espacio:

Nos desplazamos de un punto a otro: cada lugar está determinado sólo en relación al punto de destino dentro de un círculo de visibilidad. El espacio geográfico es más cerrado, y por consiguiente es más transparente. Cada punto en un espacio es determinado por su posición respecto a la totalidad de su entorno y en última instancia por el sistema de coordenadas a través de las cuales ese punto obtiene un referente determinado. El espacio geográfico es sistematizado.

El siglo XIX halló una nueva adecuación de la continuidad; el tren fue descrito como “un proyectil” que atraviesa el paisaje. Este cambio afectó la relación del viajero con el paisaje y se hizo más evidente con el cambio que experimentó a través del sentido de la vista. Con excepción del maquinista, que va al frente, los viajeros tienen una visión muy limitada hacia delante; así, todo lo que ven es una visión desvanecida del paisaje.

<sup>16</sup> P. Miranda Carnero, “Al vapor”, en *El Tiempo*, t. V, México, 28 de julio de 1895, p. 240. Biblioteca AGN.



# Notas sobre la vida de un sindicalista ferrocarrilero.

## El expediente de Hernán Laborde

Isabel Bonilla

Jefe Departamento de Biblioteca Especializada

¿Es posible hablar de una “mentalidad homogénea” en la izquierda partidaria? Por lo menos de 1919 (la fundación del Partido Comunista Mexicano) a nuestros días, sí es evidente una expresión dominante, única en los momentos de crisis se vuelve única. Lo homogéneo viene de la profesión de fe marxista, de la creencia en la versión soviética del socialismo, del culto a la Revolución. En los veinte y en los treinta la meta es la condición del bolchevique, recio como el acero, abnegado, dispuesto a darlo todo por el Partido (así, a secas) que es la vanguardia de la humanidad, el depositario —a través del centralismo democrático— de la sabiduría colectiva. Son numerosos los testimonios de entrega, de interpretación religiosa de la militancia.<sup>1</sup>

### Introducción

El acervo documental que conserva el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) está lleno de testimonios que pueden ayudar a armar el rompecabezas de nuestro México contemporáneo. Gracias a los expedientes de personal que se resguardan en su archivo histórico pueden esclarecerse algunas de las interrogantes de la cultura e historia de los ferrocarriles.

Este artículo de aproximación biográfica no es sólo una recopilación de datos ni busca reinterpretar la vida de uno de los personajes que han dejado huella en nuestro país. Es, sobre todo, una construcción con base en realidades públicas de uno de los muchos trabajadores ferrocarrileros que participaron en las luchas sindicales de las décadas de 1920-1940. Es, además, como apunta Carlos Seco Serrano, una biografía que parte, en primer lugar,

de una búsqueda documental exhaustiva.<sup>2</sup> Para su construcción se recurrió a las Nóminas del Archivo Histórico, al expediente 21-L-87-A. Asunto: Hernán Laborde, Secretaría Local de Ajustes, STFRM, Sección 21; así como a los documentos bibliográficos que hacen referencia a este personaje y que están en la Biblioteca especializada del Centro de Documentación disponibles para su consulta.

### Notas sobre la vida de Hernán Laborde ¿Quién es y qué hizo Hernán Laborde?

Nació en Veracruz en 1896 y murió el 1 de mayo de 1955 en la ciudad de México. Comenzó a trabajar para ferrocarriles en la Terminal de Veracruz en octubre de 1912, cuando apenas contaba con dieciséis años.

Algunos años después sintió que tenía varias cosas que decir mediante el lenguaje escrito y en

este sentido publicó en 1922 su primer libro al que tituló *Tabernarias*, en el que se recuerdan las formas satánicas de Baudelaire. En Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) se desempeñó como taquígrafo del Superintendente General de Transportes desde 1916 y unos años después, en 1924, como secretario del Oficial Mayor, en la Oficinas Generales de los Nacionales de México, donde percibía un sueldo de 170 pesos quincenales y pagaba una cuota a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos con un valor de 3.50 y un impuesto de 1.40 pesos.<sup>3</sup> Por esos años comenzó su participación como activista en la vida sindical, situación que le acarreó problemas en su entorno laboral. El 12 de enero de 1926 se le destituyó de su cargo por haber firmado una excitativa a los trabajadores de las oficinas de la calle de Bolívar, en la ciudad de México, llamándolos a la lucha por la defensa de sus intereses económicos.<sup>4</sup> Por aquel tiempo se desempeñó como presidente de la Sucursal 27 de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos; además, fue director del periódico *Alianza* y fundador de la Liga Pro-Sindicato Único.

Al lado de Elías Barrios, Valentín Campa, Gudelio Morales y Leopoldo M. Ayala,<sup>5</sup> sólo por mencionar algunos de los más importantes representantes obreros, participó en los movimientos sindicales que se desarrollaron en nuestro país durante las décadas de 1920 a 1940. En enero de 1927 se le nombró delegado organizador de las sucursales del Ferrocarril Sud Pacífico por parte de la Alianza de

Ferrocarrileros Mexicanos, que le asignó un sueldo mensual de 350 pesos. Se estableció en Empalme, Sonora, y logró convencer a los empleados de unirse a la Confederación de Transportes y Comunicaciones (CTC), central obrera que buscaba representar a todos los ferrocarrileros del país.<sup>6</sup>

En estas organizaciones propugnaba por la defensa de los derechos laborales de los ferrocarrileros, que los directivos de las empresas veían como ataques a sus intereses. En varias ocasiones intentaron detenerlo, como sucedió el 26 de febrero de 1927, cuando Laborde fue puesto a disposición del inspector general de policía de Ferrocarriles Nacionales de México, general Roberto Cruz, acusado de agitador y autor intelectual de distintos actos de sabotaje que se cometieron en contra de la empresa.<sup>7</sup> Pero su activismo no sólo le acarreó malos momentos sino que en algunas ocasiones contó con el reconocimiento del gremio ferrocarrilero. El 26 de marzo de 1927 se le declaró héroe de los principios de liberación obrera a iniciativa de Onésimo Garrido, miembro de la Unión Mexicana de Mecánicos, Sucursal 33, en Salina Cruz, Oaxaca,<sup>8</sup> y un mes después recorrió la ruta de San Luis, Cárdenas y Tampico, donde organizó los comités de huelga. En palabras de Valentín Campa:

En octubre de 1926 recibimos un telegrama por la red de los ferrocarriles, a través de la cual nos comunicábamos siempre en estos casos, en el que la CTC nos anunciaba el paso por Ciudad Victoria de Hernán Laborde, ferrocarrilero de mucho prestigio en el gremio por su actuación destacada y por la cual fue destituido

<sup>3</sup> Estos datos fueron tomados de la nómina correspondiente a la primera quincena de septiembre de 1924. Para más información, véase Fondo Nóminas de Ferrocarriles Nacionales de México, Archivo Histórico/CEDIF/CNPPCF/Conaculta.

<sup>4</sup> Según se consigna en el Exp. 21-L-87-A. Asunto: Hernán Laborde, Secretaría Local de Ajustes, STFRM, Sección 21, Av. 10 Poniente #1300. Archivo Histórico/CEDIF/CNPPCF/Conaculta, “La extinta Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos hizo las gestiones necesarias a fin de conseguir su reinstalación, sin obtenerla. Se demandó a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y la misma falló en contra del señor Hernán, con lo cual quedó conforme el interesado. En el expediente hay un oficio en el que se afirma que durante 10 años no hizo ninguna gestión sobre el particular y no existen papeles que muestren su inconformidad.

<sup>5</sup> Para más información, véase Gudelio Morales, *Tres años de lucha sindical. Informe rendido a la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos, en su carácter de presidente de la misma. 1928-1931*. México, Talleres Linotipográficos Hijos de J. Aguilar Vera, 282 pp.; Valentín Campa, *Mi testimonio, memorias de un comunista mexicano*, México, Ediciones de Cultura Popular, 406 pp. + apéndice fotográfico; Elías Barrios, *El escuadrón de hierro*, México, Ediciones de Cultura Popular, 1978, 182 pp.

<sup>6</sup> Exp. 21-L-87-A. Asunto: Hernán Laborde, *op. cit.*

<sup>7</sup> Asunto: Consignación, Exp. CP-7-121-2190. Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista.

<sup>8</sup> Exp. 21-L-87-A. Asunto: Hernán Laborde, *op. cit.*

<sup>1</sup> Carlos Monsiváis, “La izquierda mexicana: lo uno y lo diverso”, en *Fractal*. Revista trimestral, núm. 5, abril-junio, 1997, año 2, volumen II, pp. 11-28.

<sup>2</sup> Carlos Seco Serrano, *La biografía como género historiográfico*, Madrid, Col. Ensayos, Fundación Juan March, 1976.

del servicio. Laborde demostró capacidad organizativa agrupando sindicalmente a los compañeros del Sud Pacífico en el occidente, cuando esta empresa aún no terminaba la construcción de sus vías [...] Una numerosa comisión del Consejo Divisional habló con Laborde a bordo del tren durante veinte minutos de estancia de éste en la terminal...<sup>9</sup>

A principios de febrero de 1927 Laborde fue aprendido y se le llevó a la prisión de Santiago Tlatelolco, en la ciudad de México, donde manifestó su

inconformidad por su detención con una huelga de hambre que duró 14 días.<sup>10</sup> Al ser liberado retomó su participación en el movimiento, realizó giras promoviendo la huelga y fue destituido como delegado de la Alianza por sus tendencias radicales. Por ese tiempo dirigió el periódico *El Baluarte*.

Conferencia del Partido Comunista Mexicano en abril de 1929. Atrás, entre otros, Valentín Campa, María del Refugio García, Luis Islas García, Roberto



Conferencia del Partido Comunista Mexicano en abril de 1929. Atrás, entre otros, Valentín Campa, María del Refugio García, Luis Islas García, Roberto Reyes Pérez, Alfonso Flores, Luz Ardizana; Miguel Ángel Velasco, Jorge Fernández Anaya, Marco Arturo Montero, Rafael Carrillo, Manuel Díaz Ramírez, Elías Barrios, Hernán Laborde y Rosendo Gómez Lorenzo.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Valentín Campa, *op. cit.* pp. 34-35.

<sup>10</sup> En 1926, el presidente Plutarco Elías Calles puso en marcha una política de fuerza en contra de los movimientos sindicales independientes. En agosto de ese año, con el apoyo de la oficialista CROM, ordenó la represión de la huelga de mecánicos ferrocarrileros, la cual provocó la reacción de los ferrocarrileros, que en masa se unieron a la causa. En febrero de 1927, los trabajadores ferrocarrileros acordaron hacer estallar la huelga general si Calles no daba marcha atrás en su política represiva. Apunta Elías Barrios que el Comité General de Huelga designó a Laborde para que hiciera un recorrido por los centros ferroviarios de San Luis Potosí, Cárdenas, Tampico, Ciudad Victoria, Monterrey y Saltillo. Señala que durante el recorrido fue seguido por dos polizontes a los que logró evadir en San Luis, Cárdenas y Tampico, pero al llegar a la estación Doña Cecilia fue aprendido por un policía vestido de overol, se le trasladó a Altamira y de ahí viajó en auto hasta Tampico para después tomar el ferrocarril que lo llevó a la ciudad de México. Para más información, véase Elías Barrios, *El escuadrón de hierro*, México, Ediciones de Cultura Popular, 1978, pp. 119-124.

<sup>11</sup> Imagen tomada de Valentín Campa, *op. cit.* apéndice gráfico.



Hernán Laborde, diputado federal por el Partido Comunista Mexicano, en un mitin relámpago de protesta por el asesinato del destacado revolucionario cubano, cofundador del Partido Comunista Cubano, Julio Antonio Mella.<sup>14</sup>

Reyes Pérez, Alfonso Flores, Luz Ardizana; Miguel Ángel Velasco, Jorge Fernández Anaya, Marco Arturo Montero, Rafael Carrillo, Manuel Díaz Ramírez, Elías Barrios, Hernán Laborde y Rosendo Gómez Lorenzo.

En julio de 1927 fue electo diputado por mayoría en el Distrito XIV de Orizaba por el Partido

Ferrocarrilero Unitario, cargo que tomó el 20 de agosto de 1928 en la Legislatura Federal XXXIII.<sup>12</sup> Cabe señalar que fue el primer diputado federal comunista en el Congreso mexicano y el primero en ser desaforado tras un discurso en solidaridad con el general nicaragüense César Augusto Sandino.<sup>13</sup> Hernán Laborde, diputado federal por el Partido Comunista Mexicano, en un mitin relámpago de protesta por el asesinato del destacado revolucionario cubano, cofundador del Partido Comunista Cubano, Julio Antonio Mella.

Reunión del Bloque Obrero y Campesino, 1929. Primera fila, de pie: Hernán Laborde.<sup>17</sup>



En 1929, asumió el cargo de Secretario General del Partido Comunista de México, Sección de la Internacional Comunista y, en paralelo, participó como secretario de la Confederación Sindical Unitaria de México.<sup>15</sup> Por aquel tiempo, Laborde permaneció oculto en una amplia casona del sur de la ciudad de México<sup>16</sup> debido a que los gobiernos

<sup>12</sup> [http://www.diputados.gob.mx/cedia/biblio/virtual/dip/leg27-60/Legislatura\\_33.pdf](http://www.diputados.gob.mx/cedia/biblio/virtual/dip/leg27-60/Legislatura_33.pdf)

<sup>13</sup> Alejandro Encinas Rodríguez, "El desafuero", en *El Universal*, 22 de diciembre de 2010, y Alejandro Encinas Rodríguez, "Izquierda partidaria y movimiento social", en <http://formacionpolitica.prd.org.mx/documentos/partidaria.pdf>. En dichos documentos menciona que Laborde mostró una bandera americana arrancada en combate tras la invasión yanqui que Sandino regaló al PCM el 27 de mayo de 1929. Para más información, véase a Elías Barrios, *op. cit.*, p. 146-147.

<sup>14</sup> Imagen tomada de Valentín Campa, *op. cit.* apéndice gráfico.

<sup>15</sup> Moisés González Navarro, *Efectos sociales de la crisis de 1929*, en [http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18\\_1/apache\\_media/HBV-JHQ3GE7LDC5NLN8BIEYIKSIQYK9.pdf](http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/HBV-JHQ3GE7LDC5NLN8BIEYIKSIQYK9.pdf).

<sup>16</sup> La crisis de 1929 ocasionó que numerosos mexicanos fueran repatriados de los Estados Unidos, además de que originó numerosos paros. "Los resultados de la crisis en lo que a situación de masas trabajadoras se refiere no podían ser más desastrosos. Según datos oficiales en 1929 se registraron 14 huelgas con la participación de 3473 huelguistas; en 1931, 15 huelgas con 3718; en 1931, el año más duro de la crisis, se registraron 11 huelgas con 227 huelguistas"; para más información, véase Arnaldo Córdova, *La clase obrera en la historia de México. En una época de crisis 1928-1934*, México, Siglo XXI, 2005, p. 82, [http://books.google.com.mx/books?id=kP7h6ym7od4C&printsec=frontcover&source=gb\\_s\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.mx/books?id=kP7h6ym7od4C&printsec=frontcover&source=gb_s_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false).

<sup>17</sup> Imagen tomada de Valentín Campa, *op. cit.* apéndice gráfico.

federal y estatal incrementaron la presión y represión a la clase trabajadora y, en particular, a los dirigentes del Partido Comunista. Esta situación provocó que los integrantes del partido tomaran medidas precautorias que garantizarán la seguridad de sus dirigentes.

Entre 1929 y 1934 apoyó, desde la clandestinidad, a obreros ferrocarrileros, textiles y mineros que por reajustes y reducción de salarios veían afectados sus intereses,<sup>18</sup> y participó activamente en la organización del periódico *El Machete*, órgano de difusión del Partido Comunista, que por esos años se imprimió de manera ilegal. En 1931, de

regreso a la vida pública, presentó su candidatura para gobernador de Veracruz.<sup>19</sup> En agosto de ese mismo año, durante una manifestación, sufrió un atentado en el que resultó muerto su camarada Benjamín Jiménez, secretario general del Socorro Rojo en el Distrito Federal.<sup>20</sup> En 1934 contendió en las elecciones como candidato a la presidencia de la República por el Bloque Obrero y Campesino en contra de Lázaro Cárdenas, del Partido Nacional Revolucionario.<sup>21</sup> Durante abril y junio de ese año dirigió el periódico político electoral *Bandera Roja*, órgano que dio seguimiento y difusión a su campaña política.<sup>22</sup>

<sup>18</sup> Moisés González Navarro, en *Efectos sociales de la crisis de 1929*, op. cit., señala que en 1931 la crisis afectó a 11 mil trabajadores de los Ferrocarriles Nacionales de México, pero el problema se resolvió mediante un reajuste del personal en el Ferrocarril Mexicano y en el Sud-Pacífico, reduciendo la jornada de trabajo a 36 horas por semana.

<sup>19</sup> Aurora M. Ocampo (dir.), *Diccionario de escritores mexicanos, Siglo XX desde las generaciones del Ateneo y Novelistas de la Revolución hasta nuestros días*, t. IV (H-LL), México, UNAM/Instituto de Investigaciones Filológicas, 1997, pp. 252-253.

<sup>20</sup> Para más información, véase: [http://histmove.ouvaton.org/imp/chr/pag\\_003/es/movi\\_obre.htm](http://histmove.ouvaton.org/imp/chr/pag_003/es/movi_obre.htm).

<sup>21</sup> Con la crisis de 1929 se desató una violenta represión de los gobiernos del maximato. El 4 de marzo de 1934, en el salón Gloria, ubicado en la esquina de Ferrocarril de Cintura y Hortelanos, de la capital federal, fue reorganizado el Bloque Obrero y Campesino Nacional (BOCN). En el programa político y de gobierno, la asamblea reorganizadora del BOCN llamó a luchar por las reivindicaciones de los obreros y empleados: seguro social a costa exclusiva del gobierno y de los patrones abarcando todos los riesgos: desocupación, accidentes, enfermedad, maternidad, invalidez, vejez y muerte; pago del seguro a los desocupados, por todo el tiempo que dure la desocupación sea cual fuere su causa, inclusive huelgas, paros, etc.; y salarios íntegros para los obreros y empleados que trabajan semana o mes incompleto, entre otras propuestas. Además, se enarbolaron demandas y objetivos para las mujeres, jóvenes y niños trabajadores, entre otras peticiones. En la reunión participaron dirigentes de la talla de Vicente Guerra, Manuel Díaz Ramírez, Carlos Sánchez Cárdenas, Leopoldo Arrenal, Hernán Laborde, Andrés García Salgado, Valentín Campa, Gastón Lafarga y Miguel Ángel Velasco. La asamblea lanzó la candidatura de Hernán Laborde para la presidencia de la República. Para más información, véase "Partido comunista: su historia electoral", en <http://apiavirtual.net/2011/09/19/partido-comunista-mexicano-su-historia-electoral/>.



El líder comunista Hernán Laborde, candidato a la primera magistratura del país electo en la Convención Nacional de Obreros y Campesinos, en el mitin celebrado en el Salón Palacio durante el mes de abril de 1933.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Javier Mac Gregor Campuzano, "Bandera Roja: Órgano comunista de información político-electoral, 1934", en *Signos históricos*, núm. 9, enero-junio de 2003, pp. 101-122.

<sup>23</sup> Imagen tomada de Gustavo Casasola, *Historia gráfica de la Revolución mexicana, 1900-1960*, 3ª, reimp., México, F. Trillas, 1965, p. 2096.

Colaboró en la *Revista Mexicana de Cultura*, el *Diario del Sureste* y en las revistas *Antena* y *Ariel*.<sup>24</sup> El 20 de noviembre de 1935 publicó el artículo "Las etapas de la Revolución mexicana" en el diario *El Día*.<sup>25</sup> Hacia 1936, el PCM apoyó las medidas revolucionarias del gobierno de Lázaro Cárdenas, pero en diciembre protestó porque se le había concedido asilo político a León Trotsky y junto con la CTM inició en su contra una campaña que culminó con su asesinato.<sup>26</sup> El 21 de enero de 1937 el PCM ratificó su apoyo a la política seguida por Cárdenas y en febrero siguiente suscribió, con el PNR, la CTM y la CCM, el Pacto del Frente Racional Popular; no obstante, a los pocos días el PNR se negó a apoyar la candidatura de Laborde para diputado. En diciembre del mismo año, el comité central decidió que los comunistas se afiliaran individualmente al PNR. En marzo de 1938 el PCM apoyó la nacionalización petrolera y en octubre propuso que en Ferrocarriles Nacionales fuera sustituida la administración obrera por la administración del Estado bajo control obrero. En diciembre del siguiente año, el comité central se reunió con representantes de la Internacional Comunista y fue integrada una "comisión depuradora" de la cual formaron parte Laborde y Campa.

El 29 de febrero de 1940, en el VII Congreso Extraordinario del PCM, los dirigentes condenaron el asesinato de Trotsky, acordaron apoyar al candidato del PRM a la presidencia de la República, Manuel Ávila Camacho, y expulsar a Hernán Laborde y Valentín Campa del Partido Comunista. En 1940 solicitó y obtuvo de la Administración Obrera el reconocimiento de sus derechos de escalafón. Sin embargo, su reinstalación motivó un sinnúmero de

protestas de diferentes oficinas que se encontraban bajo la jurisdicción de la Sección 16 del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana con sede en Encino 17, de la ciudad de México.

Para junio de ese año, los trabajadores descontentos nombraron a Román Gutiérrez, Roberto Escobar y Joaquín Rueda Truebas, como comisionados para dar seguimiento a las protestas. Así, mediante la circular número 32, dirigida a Enrique G. Martínez, Secretario General de Ajustes, informaron que el Cuerpo Local de Ajustes era competente para conocer de las protestas; que no procedía el reconocimiento de derechos de Hernán Laborde por estar el asunto total, legal y contractualmente prescrito y por lo tanto solicitaban la cancelación de la carta donde se había reconocido sus derechos. Además, se le solicitó a Martínez que enviara copias a los Comités General y Locales de Vigilancia de las secciones 16 y 34, y se le exigió proceder a enjuiciar a los representantes sindicales que intervinieron en el reconocimiento contraviniendo las estipulaciones del Estatuto, del Contrato Colectivo de Trabajo y de la Ley Federal del Trabajo.

En el expediente se consigna que el 8 de marzo de 1936 Laborde solicitó al Consejo Local de Vigilancia de la Sección 16 el reconocimiento de sus derechos sindicales, aunque no existen documentos que comprueben tal dicho. Se señala también que Enrique Torres, ex presidente del consejo local de vigilancia, ordenó a la Tesorería Local que se recibieran sus cuotas. Laborde afirma que con el expediente CLV-110-330 le fueron reconocidos sus derechos sindicales en la asamblea celebrada el 10 de marzo de 1937, aunque no aparece acta ni

<sup>24</sup> Aurora M. Ocampo (dir.), op. cit.

<sup>25</sup> Para más información véase [http://bicentenario.pueblo.blogspot.mx/2010\\_11\\_07\\_archive.html](http://bicentenario.pueblo.blogspot.mx/2010_11_07_archive.html).

<sup>26</sup> "Asume Dionisio Encina la dirección del Partido Comunista Mexicano PCM", en *Memoria política de México*, <http://www.memoriapolitica-demexico.org>.

expediente, por lo que se sospecha que los hicieron desaparecer. Para el 28 de abril de 1939, el señor Jesús Martínez, ayudante del Secretario Local de Ajustes de la Sección 16, solicitó del representante general por oficinistas el reconocimiento de escalafón. Sin embargo, el 14 de agosto de ese año la gerencia señaló que no era posible reconocer sus derechos porque los perdió totalmente con el fallo adverso que en su caso dictó la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje. Finalmente, para el 7 de septiembre de ese año, el representante general por oficinistas dio por terminado el asunto. El 5 de abril de 1940, el señor Ignacio Segura y Gama, representante de oficinistas, señaló que en el expediente no estaban todos los antecedentes de ese asunto y que de la documentación existente se desprendería al respecto que el caso estaba contractual y legalmente prescrito.

La mayoría de los expulsados del Partido Comunista difícilmente iba a tomar una posición pacífica frente a la vida política del país. Por esta razón, Laborde y Valentín Campa decidieron formar el grupo Acción Socialista Unificada, que representaba un esfuerzo por revertir el proceso de pulverización del movimiento comunista.

Al continuar con sus actividades editoriales en 1945, realizó la traducción del libro *Teoría del desarrollo capitalista*. Por ese tiempo publicó el artículo "¡México está en peligro! Necesitamos un programa de emergencia para salvar a México!",<sup>27</sup> en el que hace un balance de la situación económica del país. En 1954 publicó *Estrella de Oriente y Madre del hombre*, poemarios en los que expresa sus preocupaciones revolucionarias, como la lucha social y política de la época, la explotación y el desamparo infantil.

### A manera de conclusión

Para muchos, hablar de sindicalismo es sinónimo de falta de ética y principios, de abuso y enriquecimiento. Sin embargo, cuando ponemos en la palestra a una figura como la de Hernán Laborde, líder ferrocarrilero y defensor de las causas proletarias, aquella percepción crece por contraposición. Laborde, desde sus primeros años de combate, dio lecciones de tenacidad y entrega. Participó activamente en las luchas ferroviarias que derivaron en la huelga de 1927 y en el despido de un grupo importante de trabajadores del gremio. Por aquel tiempo no sólo exaltó la combatividad de los ferrocarrileros, sino que fomentó la reflexión y el análisis de los problemas sociales de los obreros frente a la empresa y frente al país. Años después, la entereza de sus días de combate al frente del Partido Comunista, en el que creyeron muchos hombres dispuestos a jugarse la vida por México, le permitió ocupar una curul en la Cámara de Diputados y ser candidato a la presidencia de la República.

Lo que es innegable es que fue un hombre que participó de modo activo en los movimientos sindicales; algunas veces lo hizo desde la clandestinidad, otras más se mostró abiertamente y logró influir de forma poderosa en otros gremios adquiriendo con ello el estatus de líder comunista.

Al reconstruir algunos pasajes de su vida podemos ver al hombre de carne y hueso, de claroscuros. Gracias a este ejercicio biográfico apreciamos algunos rasgos de su personalidad y carácter, además de conocer cómo, al paso de los años, su presencia en el escenario nacional se fue diluyendo y hoy en día ha quedado casi en el completo olvido.

<sup>27</sup> Unificación ferroviaria. Órgano del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros, época V, núm. 2 53, 1 de julio de 1947, pp. 3-4.

## ▲ La Guía para el docente de primaria.

### *Una forma alternativa de relación del museo con la escuela.*

**Rosa María Licea Garibay**

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión.

“El museo no se contenta con acoger al público, sino que tiene que ir a él”.

*Georges Henri Rivère*

Dicen Córdova y Cuadra con razón que “Los museos pueden ser lugares tediosos o atractivos; lugares donde se pueden aprender cosas nuevas, pertinentes a la vida, o lugares ininteligibles, que se visitan para cumplir con un rito social. La percepción genera actitudes e influye en la decisión de visitar o no un museo”.<sup>1</sup> Por ello vale la pena reflexionar sobre algunos aspectos que se han discutido en torno a la búsqueda de puntos de encuentro entre la función educativa de estas instituciones y la que tienen las escuelas.

Al respecto Pulkrose, especialista inglés de la didáctica de la historia, señala que los museos pueden considerarse como “espacios privilegiados en los que cohabitan objetos y experiencias que han sido destacadas por las sociedades como importantes para ser guardadas, exhibidas o experimentadas. Y en este sentido, además de sensibilizar a los estudiantes sobre lo que son las culturas, permiten al maestro encontrar en ellos verdaderos laboratorios de enseñanza-aprendizaje para contextualizar temas, aprovechando los edificios y objetos de colección; hacer conexiones entre la escuela y la vida real e incluso aspirar al ideal de la Nueva museología, de generar espacios de reflexión crítica”.<sup>2</sup> En otras palabras, los museos pueden proveer contextos que se aproximen más a los laboratorios científicos, a los institutos de investigación o a los talleres de creación artística.

Por su parte, Marie-Francoise Chavane plantea que la visita escolar a los museos es un acontecimiento social que da posibilidades de establecer

<sup>1</sup> Julia Córdova y Alejandro Cuadra, citado en Luis Alegría, “Museo y escuela. Necesidad cultural e integración”, en *Revista Nuevas Dimensiones. Investigación Didáctica, Histórica y Geográfica*, año 1, Vol. 1, Universidad de Chile, 2010, en [www.nuevasdimensiones.org].

<sup>2</sup> Pulkrose, citado en Silvia Alderoqui, “Museos y escuela. Una sociedad que fructifica”, ponencia presentada en el Seminario sobre Interdisciplinariedad y Proyectos Educativos. Escuela-Universidad”. Bogotá, Colombia, 2000, p. 5. en: [http://www.cienciayjuego.com].

nuevas relaciones entre el docente y los alumnos. Es por eso que dicha visita debe dejar de verse como una simple forma de romper la rutina, como una recompensa prometida a los alumnos, o como una actividad extraordinaria que se realiza cuando ya no hay nada más que hacer en el salón de clases.<sup>3</sup>

En este mismo orden de ideas, Silvia Alderoqui y Constanza Pedersoli destacan que las visitas escolares a los museos pueden constituir la posibilidad de abordar contenidos esenciales para el desarrollo integral de los estudiantes, que no forman parte de la currícula escolar y que pueden contribuir en el aprendizaje significativo de los alumnos, en la medida en que les ayude a vincular sus experiencias previas con nuevos conocimientos, así como contribuir a su formación integral.

De lo anterior se desprende la importancia de promover en los docentes la planificación de sus recorridos a los museos, en el contexto de una pertinencia de sentido y de contenidos, pues tal como lo afirman Alderoqui y Pedersoli “No se trata de salir por salir. La visita al museo tiene que ser una elección preparada, decidida, que se inscribe en la duración de la enseñanza, en sus tiempos, que se apoya en el curso, en los contenidos enseñados y que se enriquece con los saberes encontrados o reencontrados en el museo”.<sup>4</sup>

Es prudente, sin embargo, dejar en claro que en este tema se debe ser muy cuidadoso, a fin de no caer en la escolarización del museo, tanto en su oferta de actividades como en la forma de concebir y abordar la educación. Al respecto, se debe pensar también en los procesos pedagógicos aplicables dentro de los recintos museísticos y que no tienen que ser necesariamente los mismos de la escuela, pues en el museo “se trata de descubrir más que de demostrar, de hacer sentir más que de explicar y de hacer actuar más que de exponer”.<sup>5</sup>

Ahora bien, una parte fundamental en la planeación de una visita escolar al museo, implica proponer a las escuelas actividades para desarrollar antes, durante y después del recorrido, en virtud de que las tareas preparatorias ayudan a motivar a los estudiantes sobre la importancia de este espacio y lo que en él podrán ver y descubrir. De igual forma, es posible prolongar las experiencias vividas en el museo por los niños y jóvenes con actividades de seguimiento a realizar en la escuela o en casa con la familia.

Otro elemento esencial para valorar la importancia de la relación museo-escuela es comprender que la visita escolar a este tipo de espacios culturales puede ser quizá la única oportunidad de amplios sectores de la población de acceder a ellos, debido a situaciones de carácter económico, social, cultural, o incluso físico. Aquí hay que reconocer que si bien en las últimas dos

<sup>3</sup> *Idem.*

<sup>4</sup> Silvia Alderoqui y Constanza Pedersoli, *La educación en los museos. De los objetos a los visitantes*, Buenos Aires, Paidós, 2011, p. 194.

<sup>5</sup> *Idem.*

décadas, los museos han mostrado un mayor compromiso comunitario y una disposición para el diálogo con su entorno, aún persisten en muchos de ellos barreras que impiden su real aprovechamiento social. Con base en lo anterior se plantean algunos aspectos que los espacios museísticos deben tomar en cuenta para establecer alianzas sólidas de intercambio y colaboración con las escuelas.

Entre ellas destacan las siguientes:

- Ser un museo que reconozca y valore la educación como un elemento fundamental para cumplir su misión y no como una serie de actividades complementarias que aparecen una vez que han concluido los procesos de planeación y diseño de las exhibiciones.
- Ser un museo incluyente que escuche las distintas voces de sus visitantes y sepa dialogar con ellas; ser un espacio que propicie la participación y el aprendizaje significativo y que coloque por encima de la información la experiencia de los visitantes. En otras palabras, que “El museo se convierta en un lugar de intercambio personal, de ganancia de elección y de aspiraciones; un lugar en el que se pueda reconocer el visitante, y sentirse reconocido; que suscite el deseo de participar, de comprender, de conocer cosas nuevas y de ampliar el espectro de sabiduría y de experiencias”.<sup>6</sup>
- Ser un museo en el que los educadores se involucren y trabajen por su comunidad, estableciendo relaciones con otras instituciones, entre ellas, por supuesto, las escuelas. El museo puede convertir al maestro en su aliado, y para ello debe estar dispuesto a ofrecerle información y formación a partir de charlas, pre-visitas, cursos de capacitación sobre contenidos específicos de arte, ciencia, historia o tecnología. También se le pueden brindar recursos didácticos como juegos o videos. De esta manera, “los estudiantes verán el museo a través de los ojos del maestro y si para ellos el museo es un espacio en el que es posible adquirir conocimientos de un modo lúdico o atractivo, tal vez querrán volver en un futuro. Asimismo, los maestros estarán interesados en asistir a los museos no sólo en función de la formación de sus estudiantes sino de la suya propia”.<sup>7</sup>
- Ser un museo que fundamente sus prácticas educativas y de comunicación en el rol activo que debe tener el visitante, al tiempo que privilegie el diálogo como recurso para abrir y consolidar una auténtica participación del mismo, apoyándose para ello en las aportaciones de distintas corrientes pedagógicas, tal es el caso del humanismo, el constructivismo, el cognitivismo y el movimiento de educación popular, sólo por mencionar algunas.

Hoy, como acertadamente lo apunta Eilean Hooper Greenhill, “la presión ejercida para que los museos cambien, desarrollen relaciones más cercanas con sus públicos y encuentren nuevas formas de comunicación efectiva, han dado como resultado una coyuntura donde por fin se considera apropiado utilizar

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 196.

<sup>7</sup> Ángela García, citado en Bertha Abraham, *Museos y democracia. Los museos como espacios de experiencias comunitarias*, en *Red de Revistas Científicas en América Latina, el Caribe, España y Portugal*, México, Universidad Autónoma del Estado de México, 2008, p. 132. en [<http://www.redalyc.org>].

ideas tomadas del campo de la educación en los museos. Existe una necesidad urgente de releer la teoría educativa con relación al potencial de los museos y las galerías de arte.<sup>8</sup>

Bajo estas premisas, es importante revalorar el papel de los museos en su relación con las escuelas en este país, por eso nos dimos a la tarea de hacer un análisis acerca de ese vínculo entre la escuela y un museo enfocado a un medio de transporte como lo es el ferrocarril, de este ejercicio surgió un importante documento que a continuación describiré y explicaré.

### Guía para el docente de primaria del MNFM.

Dice John Cotton Dana: "Si te atreves a enseñar, no dejes nunca de aprender", y este fue el espíritu que impulsó, aunado a lo anteriormente descrito, el proyecto de la *Guía para el docente de primaria*, que desarrolló y editó el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en el año 2010, y que comenzó a pilotar en el 2011.

La *Guía para el docente de primaria* surgió como una estrategia de atención a los grupos escolares, que sin duda son uno de los públicos tradicionalmente más representativos de los museos. Dicha estrategia se fundamentó en la participación de los maestros como guías-mediadores entre sus estudiantes y los contenidos, colecciones, recursos didácticos y experiencias que ofrece nuestra institución. En el caso específico del Museo Nacional de los Ferro-



Atención de g Atención de grupos escolares en el Vagón de la ciencia

carriles Mexicanos, la demanda de las escuelas ha ido creciendo de manera significativa. Para ejemplificar lo anterior tenemos que en el 2007, al iniciar el sexenio pasado, se atendieron 57 visitas de grupos escolares y para el 2010, año en el que se editó la guía se dieron 151 visitas guiadas a las escuelas, lo cual representó un incremento de más del 100%. Esto se convirtió en un tema

<sup>8</sup> Eilean Hooper Greenhill, *Pasado, presente y futuro de la educación en los museos*, España, Ediciones Trea, 1998, p. 52

importante de preocupación para el área, en consideración a que el museo cuenta formalmente sólo con dos guías, quienes tienen, además otras responsabilidades institucionales, la atención a la Ludoteca y el Vagón de la ciencia, así como la organización de ciclos de talleres en primavera, verano y otoño.

Otro dato que nos ayuda a apreciar con mayor claridad el crecimiento en la demanda de las escuelas, es el número de estudiantes atendidos bajo la modalidad de visita guiada. Así tenemos que en el 2007 los niños y jóvenes atendidos por un guía o facilitador fue de 4561, para el 2010 la cifra se incrementó



Una de las tareas de área educativa del Museo se orienta al desarrollo de materiales lúdicos y didácticos relacionados con el tema del ferrocarril.

a casi 9500 y en el 2011 alcanzó los 10000 alumnos. Asimismo, vale destacar que el porcentaje de público atendido en visita guiada, con respecto al público total que recibe el Museo, representó en el 2007, el 4.2 %; en el 2010, el 10.1 %, y en el 2011, el 10.7 %. Por otra parte, hay que mencionar que las escuelas que más visitan el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos son las de nivel preescolar, que representan el 37.2 % de los grupos que atendemos y las de primaria con el 34 %. Le siguen las secundarias con un 9.6 %, y los bachilleratos con apenas el 5.5 %. En el 13.7 restante está los públicos escolares menos frecuentes como son los de licenciatura y posgrado, así como los grupos de educación especial, adultos mayores, hospitales psiquiátricos y bibliotecas.

Tomando en cuenta la creciente solicitud de visitas guiadas de las escuelas, así como el escaso personal con el que cuenta la institución para atender satisfactoriamente esta demanda, también se consideró a la *Guía para el docente* como un instrumento didáctico fundamental, cuyos objetivos serían:

- Promover la participación de los profesores como guías-mediadores de sus propios grupos durante los recorridos por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Lo anterior a través de información, pero también de actividades y recursos multimediales, contenidos en este material.
- Propiciar un cambio de terreno para el aprendizaje, creando situaciones para que los estudiantes puedan analizar información que los lleve a pensar en la

dimensión histórica de sus vidas, a la luz de la experiencia humana acumulada y presente en el museo.

- Despertar la inquietud investigativa de docentes y estudiantes en torno a la construcción del conocimiento sobre la cultura ferrocarrilera.
- Brindar a los maestros de primaria un amplia diversidad de contenidos y recursos didácticos, que apoyen y enriquezcan su trabajo dentro del aula.

Para lograr lo anterior la guía del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos se trabajó en un formato flexible integrado por 10 tarjetas temáticas, en la que se propuso el mismo número de opciones para hacer el recorrido. En este punto hay que señalar, que el museo cuenta con una extensión de más de 8 hectáreas e innumerables colecciones, además de las exposiciones temporales y servicios que se ofrecen en los espacios de animación cultural infantil y juvenil, por lo cual la selección es necesaria, porque no se puede ver y experimentar todo en una sola visita.



La Guía para el docente de primaria surgió como una estrategia de atención a los grupos escolares, considerados como uno de los públicos más representativos del MNFM.

Con la Guía, el docente puede elegir libremente uno de los recorridos propuestos, ya sea por algún interés particular vinculado al programa escolar o como se le recomienda, considerando los intereses y expectativas de su estudiantes. En este punto es importante mencionar que los contenidos y actividades buscan que la relación de los alumnos con el museo sea también personal y no sólo de grupo, por esta razón se orientan a promover en ellos su capacidad de

elección, así como despertar su impulso de ir a conocer, para que posteriormente tengas ganas de volver, de comentar, y recomendar a otras personas este espacio.

Cada tarjeta que forma parte de la Guía, ofrece información sintética relevante de los ejes temáticos y principales colecciones del Museo, así como fragmentos de poemas, cuentos corridos, dichos y adivinanzas, que dan cuen-

El maestro puede elegir libremente uno de los 10 recorridos propuestos en las tarjetas temáticas que conforman la Guía.



ta de la cultura ferrocarrilera, y que los profesores puedan compartir con sus grupos a lo largo de la visita. Este material que se ubica en secciones como "La extra", el "Trovador" y "Para recordar", tiene propósitos fundamentales, como despertar la motivación de los niños y niñas, al tiempo de abrir espacios donde los chicos puedan compartir sus experiencias, dudas o comentarios.

La Guía para el docente de primaria incluye también una serie de tarjetas que proporcionan datos y sugieren actividades en los espacios de animación sociocultural con los que cuenta el Museo como: el Vagón de la ciencia, el Vagón de la radio, la Biblioteca pública y la Ludoteca. En la próxima edición se tiene contemplado agregar un espacio de reciente apertura que es la Bebeteca, donde se realizan actividades de promoción de la lectura con niños de 0 a 6 años.

Otros elementos que forman parte del material impreso de la Guía son el mapa en formato de ilustración en el que los docentes pueden ubicar, con gran



Mapa de ubicación del Museo.

facilidad, los distintos espacios y colecciones del Museo, así como una serie de preguntas generadoras y analogías que pueden favorecer la conexión de las experiencias y conocimientos previos de los estudiantes frente a los contenidos y vivencias que les aporta la visita, y que permiten en todo momento, establecer los vínculos entre los ferrocarriles de hoy y de ayer. De esta forma la *Guía* hace énfasis en que ningún aprendizaje parte de cero, y que en todo proceso educativo se debe tener presente que lo que una persona sabe o intuye sobre algún tema determina, invariablemente, su disposición y capacidad para construir nuevos conocimientos.

Un apartado medular de la *Guía para el docente de primaria*, son las actividades sugeridas para antes, durante y después de la visita. Éstas tienen como finalidad lo siguiente: motivar a los estudiantes en su acercamiento al Museo, apoyar a los docentes en la planeación de su recorrido poniéndolos en contexto de lo que pueden ver y hacer, así como brindarles a estos últimos una serie de recursos lúdicos y didácticos, contenidos en un disco compacto, con los que pueden prolongar la experiencia en el Museo e incluso, enriquecer su práctica docente.

Los recursos adicionales que la *Guía* ofrece en el disco compacto son:

- Un video introductorio en el que se muestran aspectos generales del Museo, cuyo objetivo es generar expectativas en los niños y docentes antes de su visita a este espacio.
- Un fichero de dinámicas en el que se amplía la cantidad de actividades que

los maestros pueden llevar a cabo con sus grupos durante los recorridos por el Museo.

- Un importante material sonoro que incluye entrevistas con trabajadores jubilados del ferrocarril, cápsulas informativas relacionadas con la historia y tecnología de los trenes en México y en el mundo, así como adaptaciones radiofónicas de cuentos y fragmentos de novelas, donde el tren es un personaje protagónico. Cabe destacar que estos materiales se localizan en secciones como "Narraciones del tren", "Los tesoros del ferrocarril", "El tren de inventores" y "En las vías del conocimiento". Todos ellos forman parte de las producciones que el Museo ha realizado para la serie infantil "El vagón de la radio", la cual se transmite, desde el 2007, a través de la radio estatal de Puebla.
- Cronologías en las que se muestra los hechos más significativos de la historia del ferrocarril en México y, en particular, de la estación de pasajeros del Ferrocarril Mexicano, hoy sede del Museo.
- Literatura y ferrocarril. Esta es una sección que incluye una serie de referencias bibliográficas para los docentes y recomendaciones de cuentos o novelas para los niños, que se relacionan con este medio de transporte.
- Cine y ferrocarril. Aquí los docentes encuentran las fichas técnicas y sinopsis de películas inspiradas en los trenes, tanto para ellos como para los niños y niñas.
- Por último, el disco compacto de la *Guía para el docente de primaria*, cuenta con un amplio glosario de términos ferrocarrileros y un catálogo en el que se muestran las colecciones de equipo rodante con las que cuenta el Museo, tal es el caso de las locomotoras, los coches de pasajeros y carros de carga, y distintos equipos de trabajo ferroviario como grúas y martinets, entre muchos otros.

Estampas revolucionarias y ferrocarrileras, materiales didácticos para la atención de los estudiantes.



La *Guía para el docente de primaria*, comenzó a promocionarse en el 2012, mediante invitación directa a los planteles educativos que forman parte del entorno barrial del Museo, y a las escuelas que nos habían visitado anteriormente.



Asimismo se concertaron reuniones con las Coordinaciones Regionales de Desarrollo Educativo del Estado (Cordes), para presentarle a los directivos de viva voz este material y con ello alcanzar una mayor cobertura en su distribución y aprovechamiento. Otra forma de promocionar la Guía fue con las escuelas que en el 2011 llegaron al Museo, sin haber concertado previamente su visita y finalmente a través del sitio web institucional, desde el cual los maestros de otros estados pueden tener acceso a todos los recursos que ofrece este material. Gracias a estas acciones se logró un impacto en 432 escuelas, 2592 maestros y 63 199 estudiantes de los estados de Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Morelos, Estado de México y Veracruz.

La forma en que está organizado el material de la *Guía*, sus contenidos, actividades y recursos, buscan que las visitas de los maestros y estudiantes al museo sean, ante todo, experiencias participativas, lúdicas y reflexivas, con actividades dentro y fuera de este espacio, que permitan convertir la información en conocimiento y sobre todo en experiencia, entendida ésta en términos de lo planteado por John Dewey, “como la capacidad de reflexionar sobre las actividades, ideas, decisiones y acciones.”<sup>9</sup> En consecuencia el gran reto del Museo, con este proyecto es continuar replanteando su misión educativa en términos de formación más que de información.

## Bibliografía

- Abraham, Bertha, “Museos y democracia. Los museos como espacios de experiencias comunitarias”, en *Red de Revistas Científicas en América Latina, el Caribe, España y Portugal*, núm. 14, México, Universidad Autónoma del Estado de México, 2008, en: [<http://www.redalyc.org>].B
- Alderoqui, Silvia, “Museos y escuela. Una sociedad que fructifica”, ponencia presentada en el Seminario sobre Interdisciplinariedad y Proyectos Educativos. Escuela-Universidad. Bogotá, Colombia, junio, 2000, en: [<http://www.cienciayjuego.com>].
- Alderoqui, Silvia y Constanza Pedersoli, *La educación en los museos. De los objetos a los visitantes*. Buenos Aires, Argentina, Paidós, 2011.
- Alegría, Luis, “Museo y escuela. Necesidad cultural e integración”, en *Revista Nuevas Dimensiones. Investigación Didáctica, Histórica y Geográfica*, año 1, Vol. 1, Universidad de Chile, 2010, en: en [[www.nuevasdimensiones.org](http://www.nuevasdimensiones.org)].
- Dana, John Cotton, *The New Museum: Selected Writings*. Newark, Wiliam A. Peniston, The Newark Museum Association.
- Dersdepanian, G. “¿Hay una participación activa en los museos?”, en: Vallejo, M. A., *Educación y museos*. México, Conaculta-INAH, 2002.
- Hooper-Greenhill, *Pasado presente y futuro de la educación en los museos*, España, Ediciones Trea, 1988.
- Sáenz Obregón, Javier, “Edición y Estudio Introductorio”, en *Experiencia y Educación*. Madrid, Biblioteca Nueva, 2004.
- Varine, Bohan Hugues. *Los museos en el mundo*, Barcelona, Salvat editores, 1979.

<sup>9</sup> John Dewey, citado en Javier Sáenz Obregón, “Edición y Estudio Introductorio”, p. 27 en *Experiencia y Educación*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2004.

# El telegrafista<sup>1</sup>

por María Presseguer

Carrera ferroviaria por excelencia, es tal vez la de trenista trafiquero y alguna otra, la que mejor identifica al hombre con esa organización consagrada al transporte de personas y mercancías, privados de la cual nuestra moderna civilización no podría vivir y menos aún en las grandes urbes.

Interesante por demás es la escuela que sigue la formación de telegrafista. Sinceramente creo que es de las actividades ferroviarias que menos se presta para ejercitar favoritismos. Porque en la carrera telegráfica huelgan las recomendaciones que en ningún caso son capaces de suplir ese factor antiguamente característico de los empleados ferroviarios y que hoy, quizá por el periodo de transición que enfrenta el mundo y afecta tan notablemente a los trabajadores de todas las clases, va siendo cada vez más rara la competencia. Competencia y disciplina eran factores indispensables para el buen telegrafista. A ser sincero diría que no se comprendía la una sin la otra. Pero... veamos cómo se hace un telegrafista.

Sin olvidar que en todas las actividades de la vida es preciso tener vocación, para el telegrafista lo es como en las que más. Porque, aun cuando el aserto parezca extraño o exagerado, el telégrafo no se puede enseñar: se aprende. Es un aprendizaje que mucho tiene de espontáneo o más claramente, que primordialmente es intuitiva. Ciertamente, muy cierto, que se puede enseñar la técnica del telégrafo, la teoría de las conexiones y de la localización de daños; los sistemas, procedimientos y reglas de transportes y telégrafos que el meritorio o el telegrafista, en su caso, deben conocer al dedillo, puesto que forman parte integrante de sus obligaciones pero también es una verdad inconclusa que “transmitir” o “mandar” y principalmente “oír” o “recibir” no es susceptible de inculcación, sino que se adquiere a fuerza de práctica y no se puede transmitir a otra persona, por más buena voluntad que en ello se ponga, por ser tal cosa tan difícil, digamos como enseñar a dibujar, pintar o cantar a quien carece de aptitudes para esas artes bellas.

<sup>1</sup> *Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México*, t. IX, núm. 8, agosto de 1938.

Quedamos pues, en que el telegrafista, como el poeta: nace, no se hace. El telegrafista ferrocarrilero empieza generalmente muy temprano en la vida. Es poco común que un “chícharo”, como se llama al meritorio o aprendiz en el riel, haya rebasado los catorce o quince años cuando empieza sus estudios.

No se ha escrito todavía la historia del telegrafista ferrocarrilero. Aunque quien esto escribe lo haya intentado ya, siquiera haga muchos años, en el órgano de la Sociedad Mutualista de Telegrafistas y Despachadores, que llevó el nombre de *Trenes y Alambres*, el ensayo quedó inconcluso por causas que nada tuvieron que ver con su voluntad. Y es una lástima, porque tema hay y muy rico, para una serie de obras que a la vez de ser de intenso interés, serían profundamente instructivas.

Por ahora, sigamos con el “chícharo”. La generalidad empieza por estudiar el alfabeto Morse usado en nuestros ferrocarriles, el cual difiere ligeramente del empleado en los telégrafos nacionales, y radicalmente del antiguo internacional que usó largos años el cable, y del internacional moderno, o abreviado, que está hoy en boga allí mismo, igual que para las transmisiones por radio y por telegrafía inalámbrica.

Semanas, y a la vez meses y aun años suele exigir el aprendizaje del alfabeto, signos y numeración, formados por rayas o “pulsaciones largas” y puntos o golpes cortos y secos del trasmisor o llave, que casi siempre se improvisa con un aparatito de madera, consistente en una palanquita suspendida entre dos montantes fijos en una base de madera. Este aprendizaje requiere perseverancia y cierta habilidad. Después se pasa a la llave telegráfica efectiva, que ofrece alguna diferencia y puntos nuevos a dominar.

Y siguen las horas de práctica, muchas, muchas hasta que a fuerza de escucharse a sí mismo, el aprendiz va distinguiendo, primero letras, luego palabras cortas, y un día logra el muchacho captar en la línea alguna palabra característica, como que, como, pero... ¡El hielo se ha roto! Más... Entiéndase que estoy hablando del grueso de los aprendices, muchos de los cuales cierta inclinación, no pocas veces interesada, confunden con vocación, que implica disposiciones especiales. De los avocados al arte telegráfico, citaré, por conocidos a OU, EG, NC y otros, en los que esta vocación se tradujo en un aprendizaje tan rápido, que a los cuatro meses sabían de calle cuanto era menester para trabajar. Tales, las excepciones.

El telegrafista nato domina esta etapa preliminar en un período de tres a seis meses como dejo indicado. El que se hace telegrafista por fuerza —para decirlo así— requiere, como dijimos, mucho tiempo, fastidiosos meses de práctica aburrida y cansada.

Dominada esta fase del aprendizaje, empieza la relativa a los reglamentos de transportes y telégrafos, manejo de trenes, estaciones y oficinas

telegráficas exclusivas, datos no estipulados en las reglas, que no es tarea despreciable, porque hay que aprender a conciencia esos detalles y disposiciones para no vacilar al aplicarlos en un momento dado.

Entiéndase que el telegrafista tiene que saber hacer frente a las situaciones imprevistas. Sus primeros años los pasa generalmente en estaciones enclavadas en las regiones desérticas del país, sin más compañero hábil que él mismo y sus amigos los aparatos telegráficos, sin más recurso que su iniciativa, especialmente cuando “se caen los hilos” y se dañan, y llegan los trenes solicitando órdenes e instrucciones que el Despachador está imposibilitado para dar por la incomunicación.

Y sin embargo, esas situaciones críticas, que suelen trocarse a menudo en angustias en infinidad de casos, son resueltas por jovencuelos que frisan en los tres o cuatro lustros... ¡y son resueltas satisfactoria y rápidamente!

Cumple advertir, que después del Despachador, es el telegrafista quien tiene a su cargo y responsabilidad el buen movimiento de los trenes. Y cabe añadir, que el telegrafista no se limita a recibir y transmitir telegramas, como sucede con el de las redes nacionales. El telegrafista ferrocarrilero es, básicamente, manejador de trenes. Los mensajes ajenos al movimiento de convoyes son contados en el ferrocarril.

Supongámonos al lado de uno de esos chiquillos, de servicio de una estación con movimiento de cierta importancia, como son los de subdivisión: al hacérsele el traspaso, recibe diez o doce “órdenes de precaución o despacio” y tres o cuatro para movimientos de trenes, amén de dos o tres docenas de mensajes pendientes de entregar a los trenes por llegar y para transmitir, los cuales por haches o por erres no se han enviado.

A la llegada de un tren le entrega sus órdenes, sus telegramas, le extiende su “boleta de despacho” así que ha obtenido los completos de las órdenes que afectan de la Oficina de Despachadores, detalle que en beneficio de los profanos, diremos consiste en una especie de recibo del conductor y maquinista, que implica la obligación ineludible por parte de éstos, de dar cumplimiento a los movimientos dispuestos en la “orden”, que es el nombre por el que se conoce en el ferrocarril, el telegrama o mensaje que compete exclusivamente a movimientos de trenes, y que puede ser de cruzamiento, paso de otro tren en la misma dirección, espera, o correr a poca velocidad por encontrarse la vía en malas condiciones, sea cual fuere la causa.

En seguida, cuida de que su señal o semáforo esté en la posición debida, y simultáneamente suele ser solicitado por alguna otra oficina para que reciba un mensaje, que quizá es para el mismo tren que está despachando o bien le afecta directamente, o bien se ocupa de la transmisión de los despachos que le

fueron traspasados y en cuanto el tren parte, de dar al Despachador el informe OS, sobre su llegada o salida y los datos del registro de trenes, donde lo hay.

Además, tiene que vigilar que sus aparatos telegráficos y la línea, hasta donde queda a su alcance, se encuentren en buenas condiciones procurando ver si existe algún daño, cuando los hilos funcionan mal.

Si es de noche, queda en el aislamiento y la soledad, que en ocasiones se prolongan horas y horas, para volver a entrar en febril actividad cuando se aproximan trenes que han de ser despachados, y para los que dan órdenes, mensajes, etcétera, que precisa atender en seguida, cuando no también, en determinados lugares, hay que entregar al conductor guías o carga "local", o sea, en partidas menores de carro por entero y adicionalmente, aun cuando no es común, despachar los boletos para los trenes de pasajeros.

La disciplina a que el telegrafista está sujeto es muy semejante a la militar, de férreos perfiles, que no permite rebeldías, ni desobediencias. Sólo así se comprende que el movimiento de trenes no sufra interrupciones, ni sean frecuentes los choques.

El reglamento dispone terminantemente que el telegrafista ha de permanecer en su puesto hasta ser relevado por su compañero, y que no puede abandonar el servicio aun cuando hayan transcurrido sus horas de trabajo a menos que entregue la oficina a persona autorizada, o se le faculte para cerrarla. No se admite excusa para faltar al fiel cumplimiento de estas disposiciones; no puede eximirse de marchar sin demora al camino, cuando ocurre algún accidente, a bordo del tren de auxilio o como se le indique por los superiores, y llegado allí, a campo raso, en plena intemperie ha de trabajar continuamente, día y noche, hasta que la obra de rescate termina.

Ocasión conozco en que el pobre chiquillo de quince años ha permanecido en un descarrilamiento tres días, sin comer apenas, sin protección alguna contra sol y lluvia, horrorizado por los cadáveres extraídos de entre los escombros de la catástrofe, solo, rendido, sin desprenderse del aparato telegráfico. Comportamiento que no vacilamos en calificar de heroico el de aquel niño.

Pasemos a las grandes oficinas, a las centrales telegráficas exclusivas que atruenan la baraúnda de los resonadores, en un estrépito confuso que llena el ambiente, donde los mensajes que se transmiten y reciben se cuentan por centenares en cada hilo...

En terminales, en donde hay cinco aparatos y un solo hombre. En las que hay que localizar daños y arreglar repetidores, parchar líneas en el conmutador, a la vez que se atienden cuatro o cinco trenes y hasta dos o tres Despachadores, cada uno de los cuales reclama preferencia al mismo tiempo...

Bien sentada ha de tener la cabeza quien vaya allí, para no perder el dominio de sí mismo. Como la tienen que poseer bien firme, los muchachos que trabajan en estaciones pequeñas de noche.

¿Imagina el lector lo que sería si éstos, cediendo al señuelo tentador, durmieran? ¿Se da cuenta del esfuerzo que de ellos se demanda cuando trabajan en las glaciales horas invernales, o cuando la tempestad eléctrica desgarras las nubes y retumban los rayos, haciendo chirriar espantosamente los aparatos, o cuando los hilos dañados por la humedad y la lluvia funcionan difícilmente, trinando y perdiéndose las transmisiones?

El teléfono ha venido en ayuda del telegrafista. Pero el teléfono tiene el enorme inconveniente de que se interrumpe con mayor facilidad que el telégrafo, pues es más susceptible a los cambios atmosféricos, razón por la cual ahora no ha podido desplazar al telégrafo por completo, siendo ésta la causa por la que todavía siguen usándose ambos sistemas en las líneas que han adoptado el sistema de transmisión hablada.

Así, con la llegada del teléfono, con su adopción en los ferrocarriles, el telegrafista tiene un detalle más que cuidar, y no se disminuye su responsabilidad.

Por eso decíamos que el telegrafista, identificado con el movimiento de trenes, con el de estaciones, con los asuntos que se tramitan telegráficamente, es uno de los elementos más típicamente ferrocarrileros que se conocen.

## ▲ Estación de paso<sup>1</sup>

por Vicente Gallego

Aunque el tiempo parezca que se detiene aquí  
en espera del tiempo que vendrá,  
en éste el escenario nuevo  
de la vieja tragedia.

Deambulamos de paso por los largos andenes,  
pero se ve que el alma está ya en otra parte.

Mientras el sol arranca de las vías  
esa eléctrica esquirla que es asombro del ojo,  
en paralelo huye la mirada,  
sobre el metal pulido del raíl,  
hacia el cálido hogar  
donde habita y nos salva nuestro sueño.  
Dispuesto regadío es este espacio  
donde el hombre cultiva  
la flor de su ilusión sobre la tierra fértil  
de su último mayo.

Muchacha misteriosa  
que no quieres mirar al que te mira,  
¿aceptarán los tuyos –en qué ausencia de mí, sin que yo lo vislumbre–  
la mendiga limosna de tus ojos?  
Y no hay nadie que ofrezca una moneda  
en este templo impío  
donde una muchedumbre, solitaria,  
se arracima y la cuesta silenciosa.

Aguardemos la hora  
–¿desde cuándo, hasta cuándo?–  
de partir ya por fin con rumbo cierto.  
Una voz apremiante  
anuncia la salida de otro tren.  
Y no parece nadie recordar  
–bendita y sabia desmemoria–  
que habremos de perder un día el nuestro.

<sup>1</sup> Poema tomado de *Premios del tren 2002*, España, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2003, pp. 13-14.

## ▲ Jefe de Estación<sup>1</sup>

Hay un elemento en la organización ferrocarrilera, con el que el público está constantemente en contacto: el jefe de estación. ¿Qué es el jefe de estación? Sencillamente, el representante de la empresa, el representante de la organización, si se prefiere. Y el representante de un organismo como el ferrocarril, de una institución que tiene por objeto el transporte de pasajeros y mercancías, que tiene a su cuidado el desempeño de un servicio público de importancia tanta, tiene un cúmulo de obligaciones y deberes, así con el ferrocarril como con los favorecedores de éste, del que mucha gente ni siquiera se da idea porque el ferrocarril, favorecedores y clientela, esperan y exigen un servicio satisfactorio.

De ahí que el jefe de estación deba ser un elemento capacitado para llenar todos los requisitos que un puesto de tanta responsabilidad y trascendencia implica. Porque el jefe de estación, especialmente en las oficinas pequeñas, es una especie de comodín o hazlo todo, como en seguida veremos.

Hay quien cree que el jefe de estación no tiene más objeto en la vida que despachar boletos o expedir conocimientos, talones o vender pasaje... Pero ¿qué conocimientos se necesitan para expedir, para checar o documentar equipajes, para atender al telégrafo, para cuidar del express, como acontece en las estaciones de poca importancia?

Por otra parte, no se concretan a eso las obligaciones del jefe de estación consciente de sus deberes. Esto no debe limitarse a eso. Porque el buen jefe de estación ha de estar al tanto de las industrias y negocios que se desarrollan en su distrito, en la zona denominada por su oficina; de las ferias y fiestas de toda clase que se celebran en la velocidad, del monto de las cosechas que se siembran y producen en los terrenos tributarios a su estación y de todo debe tener al corriente a sus superiores, porque todo eso es fuente de ingresos para el ferrocarril, porque todo eso puede redundar en entradas para la empresa sea por flete o por pasaje.

Este flete y estos pasajes de no ser solicitados a tiempo pueden ir a parar a manos de los competidores. El descuido de cualquier detalle, por mínimo que se antoje, puede significar pérdidas para el ferrocarril y en determinados casos malograr fuentes de ingresos que cultivadas, atendidas con oportunidad, podrían traducirse en ruina de negocios que pudieron ser pingües. De ahí que

<sup>1</sup> Texto tomado de *Revista Ferronales. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México*, t. IX, núm. 5, mayo de 1938, pp. 10-11.

el jefe de estación tenga que desarrollar una gran actividad en su medio para estar al corriente de toda la campaña de fomento de industrias o mejoramientos agrícolas, a la vez que de los planes y desarrollo de líneas de competencias, de construcción de caminos, de instalación de fábricas de cualquier índole.

También es responsabilidad del jefe de estación, sugerir tarifas de competencia o modificaciones a las ya existentes, o supresión de las que no tienen razón de subsistir porque su aplicación perjudica al ferrocarril. Y es altamente inmoral que calle o tome parte en la creación de esa clase de negocios cuando no son complemento del movimiento ferrocarrilero que le tiene a su servicio, como ha sucedido en algunas ocasiones.

Por lo que toca al renglón de cortesía, es importantísimo que el personal de los ferrocarriles, sin excepción, use del mejor comportamiento en su trato con el público y entre sí...

“

**Los empleados que como el jefe de estación y cierta rama de los trenistas y de las oficinas generales tienen contacto directo, más o menos frecuente, con el público están obligados imprescindiblemente a ser corteses y atentos en su trato y aseados y pulcros en su presentación...**

”

Es obligación también, del traído y llevado jefe de estación, saber que aun cuando el servicio de pasajeros no es la principal fuente de ingresos del ferrocarril, sí es el mostrador que atrae los fletes, integrantes de la partida principal. Por tanto, un buen servicio de pasajeros, así por la limpieza de los trenes, como por puntualidad, seguridad y garantías se traduce, según comprueba la experiencia, en mayor volumen de flete. Y ya que hablamos de fletes, diríamos también que el jefe de estación cuenta entre sus obligaciones la nada despreciable de cuidar que las mercancías que el ferrocarril transporte, bien por carga, bien por express, sean manejadas con buen tino y cuidado para evitar daños que luego se convierten en pérdidas para la empresa, porque cuando el personal falla, no queda recurso válido, sino pagar las reclamaciones originadas por los daños, pérdidas o averías.

Por lo descrito someramente en estas líneas, se verá la extrema importancia que para el negocio ferrocarrilero en general significa ese colaborador que se llama: **Jefe de Estación**.

## ▲ Testimonio de la señora Margarita Castro. De telegrafista a jefe de estación. Segunda Parte

Entrevista a la señora Margarita Castro realizada por Patricio Juárez, jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 22 de mayo de 2012 en la estación Contreras, Distrito Federal.

Transcripción: Patricio Juárez

### **P. J. En Julia, ¿cuánto tiempo estuvo todavía?**

**M. C.** Estuve como un año; sufrí un accidente y por eso me incapacitaron. Ahí había muchos empleados, como ocho empleados; había cajero, tres tomadores de patio, uno de demoras, los vigilantes. Sí, había varios empleados. Yo hacía distintos trabajos, porque los lunes el empleado de carros no se presentaba a trabajar y tenía que ir a tomar el patio porque no había más que el jefe de estación, y me aventaba caminando dos o tres kilómetros tomando los carros y rápido. Si había un robo de un carro, tenía que irme en la máquina de patio adonde estuviera el furgón que habían detectado como robado para levantar el acta. Entonces, el médico me dijo que ese trabajo ya no lo iba a poder hacer, que no podía andarme subiendo a la máquina de patio, bajar y caminar tantos kilómetros. Sí, porque me caí de la escalera eléctrica yendo al trabajo en el metro San Joaquín. No fui a ver al médico luego, luego, sino que dije: “no me pasó nada”, me levanté, pude caminar así. Bueno, me levantaron dos muchachos y pude caminar; entonces me dije: “no me pasó nada”; el pie se me puso gordo, gordo, así. Cuando llegué aquí, mandé a traer al quiropráctico y ya como a los dos días ya caminaba más o menos bien; dije: “no me pasó nada”. Pero como al año empecé a cojear, un canijo dolor que no sabía

de dónde era. Me dolía y ya fui a ver al médico, y me dijo: "cirugía. Usted sufrió un accidente". Le dije: "pues sí, me caí feo". "¡Ah, bueno, pues éstas son las consecuencias! Entonces la pierna se me hizo así, el fémur se me metió así con el sentón que me di, y pues dijeron que cirugía, y cirugía. Cuando me operaron de la cadera estuve incapacitada como un año, y en ese año cancelaron la vía aquí, No, usted me hubiera visto, mis hijos iban a la universidad y me quedaba solita, y cuando vi que vinieron a cancelar la vía no dejaba de llorar. ¡Están cancelando mi estación, están cancelando mi estación!, ¡qué tristeza me dio! Entonces ya cuando fui a ver al médico me dijo: "¿quiere que la incapacite, que le dé su incapacidad permanente ya o quiere entrar a trabajar?" Me preguntó: ¿qué hace usted?, ¿cuál es su trabajo?", y le dije: "mi trabajo es recibir y dar telegramas, atender la contabilidad de la estación, llevar la estación, todo lo de la estación, pero cuando falta un empleado lo tengo que suplir, y como los lunes regularmente falta el de carros, pues tengo que caminar los patios". Entonces él me dijo: "pues eso ya no lo puede usted hacer porque la cadera ya no la va a dejar". ¿Cómo la ve? Cuando me dijo eso, "¡ay, dios mío!, ya no voy a poder seguir trabajando". "¡Sí, ya no se puede usted subir a la máquina, ya no, es mucho riesgo.

Así que le voy a dar su incapacidad permanente". Fue entonces cuando me incapacitaron. Ya había hablado con el jefe de los jefes de estación, el jefe del departamento allí en Valle de México, y me dijo: "¡mira, Margarita, no te me vayas a salir. Te voy a dar el puesto de jefe de estación de Julia, vas a ir a cubrir a Julia, pero no me vayas, a los pocos meses, que ya te van a incapacitar; no me vayas a salir con eso". Pues creo que él me echó la sal, porque entre mis planes no entraba que me jubilaran. No, porque todavía estuve rogándole al médico. Luego, un empleado de carros de allá de Julia me dijo: "¡qué barbaridad con usted, yo que le ando ofreciendo dinero al médico del seguro para que me dé mi incapacidad y usted rechazándola. ¡Qué barbaridad! ¡No puede ser! ¡Yo que la quiero y usted que rechaza la jubilación!" Yo que le digo: "es que para mí Ferrocarriles (1: 25) qué barbaridad con usted. Bueno, habrá otras cosas que hacer, y me ofrecieron un puesto después de jubilada en una estación, en Pantaco. Allá me dijeron: "trae tus papeles y vente, vente aquí a Pantaco" cuando se concesionó Ferrocarriles, ya no era "Nacionales de México", ya era "terminal Valle de México". Querían que me fuera allá como jefe de estación. Nunca me imaginé cuántos minutos me haría de aquí hasta allá, porque no me iba a cambiar de casa. De mi casa hasta allá era una excursión de ida y una de regreso, y todos los días era así.

Allá estaban los dinosaurios que eran todos los empleados viejos; me iban a echar allí. No. Dije: "éstos me van a hacer la vida de cuadros, con una investigación diaria; me tengo que aprender el reglamento", y las investigaciones de

jefes de estación para empleados eran mi coco. No podía mostrarme exigente con un empleado, no podía ver que le echaran la culpa al empleado; solamente que lo conociera y que supiera que él tenía la culpa, órale pues, pagas, ¿no?, pero de otra manera no podía, no era mi tipo. Eran mi coco las investigaciones. Con decirle que la primera vez que hice una investigación en Jesús Carranza, Veracruz, fue cuando fui a trabajar a la estación. Al telegrafista lo había reportado el despachador, y él dio una disculpa tonta, pero yo se la agarré como buena para que no lo castigaran a él, pues me llamaron a mí la atención porque me puse del lado del empleado. "¡Ay, pobre muchacho, lo van a castigar!" y así fue. Luego me mandó llamar mi superintendente y me dijo: "Margarita, por esta vez sólo le voy a llamar la atención por escrito, le va a llegar una llamada de atención porque usted dejó de cumplir tal y tal artículo".

En otra ocasión, con todo el dolor de mi corazón, allá en Lagunas, Oaxaca, estuve investigando a un empleado de carros y lo corrieron. Bueno, pero si me van a llamar la atención a mí, me van a cargar el muertito a mí, mejor que se lo carguen a él, a otro señor que estaba allí. Por eso no me gustaba a mí investigar.

### **P. J. Las marcas de demérito, ¿a cuánto equivalían o cuántas tenía que alcanzar uno para que lo corrieran?**

**M. C.** En un año tenía uno que alcanzar muchas, unas treinta o cuarenta, algo así. Eran muchas, pero había empleados que sí las alcanzaban porque tomaban mucho o no se presentaban. Los varones eran los que más tenían; tuve varios empleados malos. En Villa de Comaltitlán había un empleado de exprés que les cobraba en una nota de gastos a los usuarios y por debajo de la mano cobraba él tanto, y nomás reportaba tanto, hasta que un señor se fue a quejar conmigo, y le dije: "traígame la nota de gastos que le dio y dígame usted cuánto le dio", y me lo andaban corriendo, pero el empleado se puso listo y fue al usuario, le regresó su dinero y le dijo que ya no hiciera nada porque se había arrepentido y no sé qué. Le dije al usuario que este chaparro iba a seguir haciendo de las suyas y a mí no me conviene porque hace quedar mal a Ferrocarriles. Y por eso que le daba miedo a mi papá: "¡ay, hija, no quiero que tengas problemas con ese señor!". "Mire, papá, es un trácala, está haciendo quedar mal a la estación". "¡Ay, hija, no haga eso, que no sé qué!". ¡No le digo!, es que hay que poner orden, que se vea que hay jefe de estación, porque él estaba haciendo sus chanchullos allá en la oficina del exprés y yo acá sin saber las cosas.

### **P.J. De sus hijos, ¿nada más uno se dedicó a los ferrocarriles?**

**M. C.** Sí, el más grande, el mayor; estuvo con Caso Lombardo cuando era el gerente de Ferrocarriles. Estuvo con él en las oficinas; lo jaló para su escolta. Ya ve que todos los directores tenían su escolta; con él le tocó ir a Aguascalientes, le tocó ir a varios lugares; se iba con él en el tren especial que había. Después, cuando cambiaron a Caso Lombardo, en paz descansa, a la Secretaría de Comunicaciones, se fue con él y le dijo: “¿cuántos de Ferrocarriles se vienen conmigo?”. “No, pues que somos cuatro”; entonces les dijo: “renuncien a Ferrocarriles y se vienen conmigo, porque no quiero ferrocarrileros aquí”. Me dijo mi hijo: “ay, mamá, no quiero renunciar a Ferrocarriles”. Entonces ya había rumores de que ya se iba a acabar Ferrocarriles, y le dije: “piénsalo, hijo, piénsalo bien, porque tú ya estás en edad de tomar tus decisiones”. Entonces me respondió: “con el señor Caso Lombardo ya me acostumbré”; le dije: “ah, bueno, pues tú sabes”.

Entonces él los metió a la nómina de la Secretaría de Comunicaciones, y hasta la fecha está allí en la SCT. Ahorita es supervisor de obras; se encarga de vigilar que lleguen todos los vigilantes y que todas las puertas estén bien, y con eso de que ya les dieron radio bueno, pues les pregunta: “puerta fulana, ¿estás bien?”, y le llaman a él: “oye, mira, aquí está un individuo que se quiere meter a la fuerza, ¿que hago? Vente para acá, ya él va corriendo”. Sí, dice él que hace poco llegó Víctor Flores. ¿Sí conoce usted quién es Víctor Flores? Dice que llegó y que le dijo: “necesita usted identificarse” y que llamaron luego luego a mi hijo. Como a mi hijo le he dicho que ese señor es un ratero, entonces ya lo conoce. En esa ocasión le dijo: “necesito su identificación, señor, si no, no puede entrar”, y él le respondió: “¡pues que no me conoces, soy Víctor Flores!”. “No, señor, discúlpeme pero no lo conozco. Usted necesita identificarse.

Estoy cumpliendo con mi trabajo; aquí, el que no se identifica, no pasa”. Que entonces se enojó y le dijo: “¡ídame tu nombre!” “Soy Arturo Fuentes Castro, jefe de Supervisión de acá. Soy el encargado de supervisión de las puertas y estoy a sus órdenes”. “¡Pues esto no se va a quedar así y te voy a reportar!”. “Muy bien, señor, repórteme, porque estoy cumpliendo con mi trabajo. Tengo por escrito esto, mire”. Y le enseñó las órdenes que tiene él. Pues que se le puso bien enojado porque no lo dejó pasar. Sí, dice que algunos hasta lo quieren golpear, pero como él es luchador en sus ratos libres, su *hobbie* es luchar; se llama *Psique*, así se llama. Ayer lo fui a ver en una lucha allá en Peñón de los Baños, allá luchó. Entonces él dice: “a mí no me espantan.

Algunos se quieren poner muy bravos, pero no”. Por eso los muchachos le llaman: “¡mira, Arturo, aquí hay un señor que se está poniendo muy bravo, no quiere entender”, entonces les contesta: “¡allá voy!” Y se va rápido a la puerta donde lo necesiten, que a fulana puerta, que a la puerta zutana y así; él anda así por todos lados, ése es su trabajo, la vigilancia en la Secretaría de Comunicaciones.

### **P. J. Sus otros hijos, ¿qué estudiaron?**

**M. C.** Uno estudió Ciencias de la Comunicación y trabaja en un banco. Dice que aquí, con el gobierno que tenemos, no se puede decir la verdad porque luego castigan, como a la Aristegui; porque mi sueño era que él diera las noticias, las verdaderas, pero él se decepcionó mucho cuando la huelga, a él le tocó la huelga. Entonces él dijo: “¡aquí dicen puras mentiras!”. Ahora es ejecutivo de un banco. No me acuerdo cuál es el puesto que tiene; él no es cajero, creo es ejecutivo. Mi hija estudió pedagogía y estaba trabajando en una editorial, pero ahorita no trabaja porque se casó y tiene niños chiquitos, así es, ¿cómo ve?

### **P. J. ¿Cuándo le llegó su jubilación?**

**M. C.** El día 1 de mayo de 1998, ese día nos jubilaron. Casi a todos los que trabajábamos en Valle de México nos jubilaron. Casi todos salimos, incluso mi esposo salió en esa fecha, en 1998, pero no gozó de su jubilación porque ya andaba un poco enfermo por esas fechas. Él falleció en el 2002. Sí alcanzó a jubilarse bien, le dieron muy buen bono; alcanzó muy buen bono. Ya quedan pocos compañeros. Por otro lado, Matías Romero era un lugar de puro ferrocarrilero, que ahorita le pregunto a mi cuñado: “de todos los que quedaron de Ferrocarriles, ¿qué son?”. “Pues son comerciantes, Margarita”. Se dedicaron al comercio y a ser maestros, porque hay varias escuelas ya. Los que ya no pudieron entrar al ferrocarril estudian para que sean maestros. Hay COBAO, hay secundarias, hay preparatorias, hay varias escuelas de estudios superiores, pero universidad todavía no hay. Ya deberían de abrir una para que ya no vinieran a México, a Oaxaca o a Veracruz, porque allí es neto, neto de Ferrocarriles. Cualquiera persona que tenga una tiendita dice: “mi papá fue ferrocarrilero”, que “fui peón de vía”, “trabajé como telegrafista”; todos eran ferrocarrileros, como en Aguascalientes, San Luis Potosí y Matías Romero, ferrocarrileros casi todos.

### **P. J. Sus hermanas, ¿dónde trabajaron?**

**M. C.** En Pantaco. Te digo, una trabajó en el Departamento de Vía y la otra trabajó en el Departamento de Aguas y Combustible; no sé qué hacía allí, pero ella era oficinista. Ella había trabajado como secretaria en el campamento

porque ya ve usted que en los campamentos siempre hacía falta un secretario y mayordomo. Le digo, mi papá era muy estricto cuando era jefe de un secretario, porque no permitía una falta de ortografía; nosotros aprendimos ortografía de él. Ahorita, veo los anuncios y me admiro, ¡ah, caray!, pero no; antes, por ejemplo, si se equivocaba y borraba, tenía que volverlo a hacer de nuevo porque le decía que eso era una mentada de madre; así decía él: “no, no, bórralo, quítale eso; vuélvelo a hacer de nuevo”; así era él.

Sí, le digo porque él era listito. Me daba cuenta porque fíjese que una vez allá en Arriaga, en Mapastepec, Chiapas, estaba él un sábado y llegó el ingeniero, cosa rara porque el ingeniero residente ¿cómo iba a llegar? Entonces acababan de salir de trabajar, mi papá se estaba disponiendo a acostarse en su hamaca, tan sabroso, ¿no?, cuando le dijo un peón de vía compañero: “maestro, maestro, le habla el ingeniero residente; dice que quiere hablar con usted”, y que se levanta: “¡ah, caray, mi jefe!”. El ingeniero residente era su jefe inmediato; entonces dijo: “voy a ver qué quiere”. Y yo dije: “algo pasó, alguien se murió”; en la curiosidad, dije: “¿qué pasó?, ¿por qué llaman a mi papá ahorita”, y me acerqué haciéndome la disimulada por allí a ver qué hacía, y entonces oí: “mire, mayor, tenemos este problema con este puente. Quiero que le meta usted tal cosa”, y ya él le respondió: “no, inge.

No, jefe, discúlpeme, pero si le ponemos eso no aguanta el peso de la grúa y se nos viene abajo, ¿cómo ve? Se nos va a caer y se nos va un empleado allí, se nos va un operador”. “¡Ah, bueno, maestro, cómo usted diga y cómo usted vea que quede bien!”. O sea que el ingeniero le dejó la responsabilidad a él. Él tomó la decisión de cómo iba a quedar ese puente, así. Entonces dije: “ah, bueno”, pues entonces le tenía mucha confianza a mi papá ese señor, porque si no le hubiera discutido “es que mire, mayor, así y así”. Él hubiera atacado lo que decía el otro, pero no, el ingeniero, como era joven, creo que recién desempacado, “¡cómo usted diga, maestro. Usted hágalo como crea conveniente que quede bien!”. “No, así va a quedar seguro”, o que “le vamos a meter esto y esto para que quede bien centrado, le vamos a meter este refuerzo y acá esto”. “¿Y para cuándo va a quedar terminado este puente, para que pueda dar aviso?”. “Usted no se preocupe. Delo por hecho que el fin de mes está listo, le vamos a poner entusiasmo”, le dijo él. “Vamos a terminar rápido”. “Sí, porque lo necesito en tal lugar, mayor”. Veía que sí le tenía confianza, así es, y fíjese que mi papá tuvo muchos empleos antes, porque vi su expediente cuando empecé a trabajar.

Él fue juez tercero, cajero, encargado de una pedrera de Ferrocarriles; trabajó como superintendente de esa pedrera, pero como allí tenía mucha vigilancia, y la vigilancia de mi abuelo también, que estaba muy cerca de él. Pero donde

se acomodó bien para echarse sus tragos era en el campamento, porque allí nadie lo vigilaba, porque como andaba de aquí para allá y de allá para acá. Creo que mi papá hubiera ascendido bien si no hubiera tenido ese maldito vicio. Porque cuando estaba chica me acuerdo que, a mis hermanas y a mí que lo queríamos mucho, mucho, cuando estaba en juicio, pero cuando estaba borracho nos escondíamos de él. “Ya va a venir papá”, órale, a escondernos para que no nos viera. Así era mi jefe. Sin embargo, cuando ya estábamos grandes me decía mi mamá: “déjalo, ya va a venir tu papá”, estaba hable y hable. Cuando empecé a trabajar sentía como que él me consideraba algo, no sé, la cosa es que a mí me hacía caso; sí le decía: “váyase a acostar ya, papi, le voy a quitar sus zapatos, ya no quiero que salga”, me decía: “sí, hijita; sí, hijita”, me hacía caso y se quedaba dormido; pero antes no, me decía: “usted no me va a decir lo que voy a hacer”. Mi mamá me decía: “¡ya vente a dormir, déjalo!”, y le contestaba: “me quiere platicar, mamá. Voy a platicar con él un rato”, entonces le daba de cenar y nos poníamos a platicar, pasaban dos, tres horas, y decía: “bueno, ¿qué no me va a dar usted de cenar? Necesito comer algo o necesito cenar para irme a dormir” y ya, o sea que cenaba dos o tres veces cuando estaba platicando con él, así hacía, fíjese.

### **P. J. ¿Tuvo otros familiares en Ferrocarriles?**

**M. C.** Sí, mi papá, mi mamá también. Mire, mi mamá tenía unos hermanos. Ora verá, ¿cuántos fueron?: un sobrino; casi todo les arregló mi papá para que entraran a trabajar al ferrocarril. Tenía un tío herrero allá en Arriaga, Chiapas, que entró al ferrocarril como herrero porque en el ferrocarril ocupaban herreros; el otro era soldador, hermano de mi mamá. Un sobrino que fue cableero, no sé cómo le llamaban a eso que él hacía; se colgaba de la grúa y hacía piruetas para acomodar las cosas que bajaban abajo del puente. Sí, mucha familia de mi mamá; varones, mujeres no; varios hermanos de mi mamá y sobrinos que entraron al ferrocarril. Y por parte de mi papá también, mi tío Elías y sobrinos, también varones. Las mujeres no sé por qué no les dio por trabajar, pero sí tenían muchas sobrinas; también mi papá, hermanas, pero no entraron a trabajar a Ferrocarriles, pero varones sí. Recuerdo, tengo un primo era oficinista aquí en Valle, y mi hija figuró como mensajera, pero en realidad nunca fue mensajera. Lo que pasa que me dieron a mí un curso de inglés, y como no podía ir... mi horario de aquí de la estación no se acomodaba con el horario del inglés y dijeron que todos los ferrocarrileros que quisieran tomar el curso que se apuntaran, y me apunté y le dije a mi hija: “no vamos a desperdiciar esto”. Ella estaba en la prepa, y le dije: “vete tú, hija. Le hablo al maestro y le digo que vas cubriendo mi lugar, ¿qué te parece?”. Ya ella me dijo: “bueno, voy a ver qué tal está este maestro, a ver si me conviene”, porque era muy



exigente, tenía que ser muy bueno el maestro para que ella fuera. Ya estuvo yendo e hizo amistades con los oficinistas y empezó a llevar un producto para ayudarse ella, un producto para la gripa o para el asma, no recuerdo cómo se llama, que hacen de un lagarto en Apizaco; ajolote, creo, para la tos, llevaba veinte frascos y los veinte los acababa, y al día siguiente llevaba otros veinte y se acababan con los oficinistas de allí. Entonces mi hijo el más chiquitito tenía como once o doce años y no había quien fuera a traer el producto a Apizaco, y le dije: “te vas así, te vas ir acá”. No, mi esposo puso el grito en el cielo cuando supo que él iba a ir a traer el producto a Apizaco. “¡Cómo lo vas a mandar solo, pero que no estás viendo que las cosas. Cómo te atreves! Me hizo un tango que le dije: “el chamaco sabe leer y escribir, está en la secundaria para que lo sepas. Necesita movilizarse y ponerse listo aquí”, pues dice que hasta sus compañeros de la escuela le decían: “¿fuiste solo a Apizaco?”, “¿pero fuiste solo a Buenavista?” Sí. Ya se sentía realizado, pero así. Ésas son mis aventuras en Ferrocarriles.

Viví muy feliz a pesar de que no tuve fiesta de quince años, cuando cumplí los quince años no tuve fiesta, pero era muy feliz de vivir en el campamento con mi mamá y con mi papá, y luego me dicen mis hijos: “¿no tuvieron fiesta de 15 años?”. “No, sólo me compraron mis vestido y me mandaron a misa, y mi mamá hizo mole en la casa y arroz; ese día comimos mole y arroz. Fui a misa temprano, y el mejor regalo que tuve en mi fiesta de quince años fue que mi papá me dio permiso de tener novio”. “¡Eh, mamá, te dieron permiso!” “Sí, me dieron permiso de salir con los muchachos, ése fue el mejor regalo” (*risas*). Ya no necesitaba fiesta. Sin embargo, cuando veía llorar a mi mamá, olvídense, para mí el mundo se me acababa, decía: “tengo que ser alguien para ayudar a mi mamá a que ella sea feliz”. Venía a verla, ella se vino a vivir acá porque mi papá falleció de un síncope cardiaco en Pozo Blanco, Guanajuato, cuando estaba trabajando en Donají, Oaxaca, ya como jefe de estación y mi esposo trabajaba como despachador de trenes en Matías Romero.

Teníamos un niño de año y medio, iba a cumplir dos años. Mi mamá se quedó en El Llanito, le decíamos nosotros, dónde está ahora la estación del Suburbano en Tultitlán; por allí tenía un terreno y allí se quedó con mis hermanas; fue cuando entraron mis hermanas a trabajar a Ferrocarriles, allí estaban ellas. Venía de Lagunas, todas las navidades venía a verla aquí, que se quedó ella, una sola vez fue ella a verme a Donají, ya después solamente venía a verla; ella falleció nueve años después que mi papá.

### **P. J. ¿En qué fecha nació?**

**M. C.** Nací el 9 de junio de 1943. Ya estoy grande, bastante grande. Y eso que trabajé mucho de madrugada, de doce a siete. Pero, eso sí, cuando era soltera; después de casada no aceptaba turnos de madrugada, me daba flojera porque tenía que hacer el desayuno. No me gustaba, luego me dormía. Trabajaba en Azueta de una a ocho, soltera todavía. También trabajé casi toda la línea de Chiapas, casi toda la línea del Tehuano; por la división Pacífico, la división México. Anduve por otras divisiones con mi familia. En la subdivisión Durango no trabajé, nada más practicaba; pero ya trabajando bien, bien, todo el Tehuano, el VCI. En el VCI casi estación por estación, Rodríguez Clara, Azueta, Tres Valles, Tierra Blanca, Omealca, Córdoba, todas esas estaciones, todos esos lugares. En Córdoba trabajé como telegrafista, no como jefe de estación. En Matías Romero sí trabajé como jefe de estación; también es conflictivo allí, había muchos empleados, ya los viejos, que están todos maleados; cuando eran un empleado grande ya, no querían que les dijera uno lo que tenían que hacer, lo veían a uno y decían: “¿cómo ésta me va a venir a decir qué es lo que tengo que hacer?”, no les gustaba.

### **P. J. ¿Más o menos cómo lidiaba con ellos?**

**M. C.** Pues les daba por su lado; luego luego les decía: “mire, compañero, esto es así, y así tiene que hacerlo. ¿Qué más quiere usted? Conmigo tiene usted la facilidad, si quiere usted salir algún día, le protejo, pero siempre y cuando trabaje bien. Porque si usted me va a ir almacenando trabajo, ¿cómo le hacemos después para sacarlo? No estamos autorizados con el tiempo extra, entonces tiene usted que sacarlo. No quiero chamba para el día siguiente, tiene que salir la chamba del día, tiene que salir”. No les gustaba que les llegara una corrección, “entonces hay que trabajar bien”, les decía, porque era un problema, una corrección por demoras, les decía: “si aquí está muy claro, usted cobró mal: el tiempo libre termina a tal hora, y de tal hora a tal hora ya es un día de demora. ¿Por qué cobró usted tanto?”, y aquí ya estaba el IVA, “¿y por qué no le puso el IVA? Aquí se le olvidó cobrar el IVA, por eso está la corrección aquí. Tiene que sacarla hoy, porque si no ¿cómo?, ¿cómo le hacemos?, se va almacenando allí la corrección”. Como cuando llegué a Julia, así de correcciones, de este tanto, no, hombre, ¡qué cosa!, luego me dijo el empleado: “le saca cinco correcciones diario, pero eso sí, me da una hora extra, pues sí, ¿y quién lo va a pagar? A ver, ¿quién lo va a pagar?”. “No, pero es que, mire, tanto trabajo que hay aquí y soy el de las demoras, soy el de pagos”. Y le dije: “el jefe de estación que estuvo antes debió checar esto. Usted le pasó estos gastos y él debió ver si estaba bien cobrada, pero no lo hizo, ¿qué culpa tengo?, ¿qué quiere usted que haga? no le autorizo el tiempo extra. Le recibo la boleta pero me la van

a cobrar a mí, así que no lo puedo autorizar". Y para eso se amachaban. Los empleados viejos siempre eran muy conflictivos; en cambio, a un empleado joven le doraba uno la píldora y sí trabajaba bien. Había buenos empleados también y malos empleados.

**P. J. Entre los empleados de abajo o subordinados, ¿tuvo mujeres?**

**M. C.** Sí, tuve una mujer, rebelde.

**P. J. ¿En dónde?**

**M. C.** En Lagunas. Era una señora que tenía tiempo de trabajar allí, con mayores derechos que yo, pero era rebelde, rebelde, rebelde. Por ejemplo, metía ella una hoja en la máquina para hacer un cobro de demora y decía: "NM fulana llegó tal fecha, NM fulana descargada tal fecha", y luego en ese momento que iba ir descargada tal fecha le daban las 14:00 horas y se iba, dejaba eso allí y decía: "ya me voy", "ya salí". Dejaba a medias esa hoja y ya no podía entrar al día siguiente. Yo salía más tarde que ella. Si llegaba el empleado y decía: "jefa, hubo demora del carro, o qué se va a pagar mañana o cuándo se va a pagar, si es la demora", le decía: "sí, hubo demora, pero todavía no está terminada la hoja", entonces tenía que terminar la hoja en ese momento para que él me la firmara de una vez. Pero ella no, la dejaba a las 14:00 horas cuando ella salía, y decía: "ya me voy", así me dejaba los trabajos, siempre a medias.

- Continuará...

# ▲ Archivo Histórico

	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
445	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 17 de octubre	1932-1932	2,6132	33
446	Asamblea anual de accionistas del FCIM	O 18 de octubre	1933-1933	2,6133	33
447	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1905-1905	2,6205	33
448	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1906-1906	2,6206	33
449	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1907-1907	2,6207	33
450	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1908-1908	2,6208	33
451	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1909-1909	2,6209	33
452	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1910-1910	2,6210	33
453	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM	1911-1911	2,6211	33
454	Actas de sesiones de la JD del FCIM	1. Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la JD del FCIM; 2. O 27 de diciembre	1912-1912	2,6212	33

# Biblioteca

**731.** *Importancia del sistema de ferrocarriles y su relación con las carreteras y los otros sistemas de transportes*, México, s.p.i., [1930], 12 hs.- (trabajo mecanográfico).

**732.** *Rules of the transportation department. United National Railroads of Mexico. Reglamento para el Departamento de Transportes*, México, Imp. Lacaud, [1908], 77 hs.- De la pág. 78 a la 103 ilustrs.- Enc. tela.

**733.** *Reglamento para gobierno de los empleados del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*, México, Imprenta y litografía "La Europea", 1908, 1 h. + 76 p.- Enc. tela.

**734.** *Reglamento para empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México.- Este reglamento principiará a surtir sus efectos en todas las líneas a contar del 15 de enero de 1908*, México, Tipografía y Litografía de Muller Hnos, 1907, 1 h. + 48 p. + 17 láms. + 6 láms. Despls.- Enc. tela.

**735.** *Mapa de los Ferrocarriles de la República Mexicana firmado por el Secretario Ramón P. de Negri*, México, Secretaría de Agricultura y Fomento, 1 plano de 68.5 x 68.5 cm.- Enc. tela.

**736.** *Mapa de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, s.p.i., 1928, 1 plano de 79.0 x 74.5 cm.

**737.** *Chemins de fer et voies de navigation du Mexique*, 1 plano de 34.6 x 24.0 cm.

**738.** *Carta de los Ferrocarriles de la República Mexicana*, México, Secretaría de Agricultura y Fomento, s.f., 1 plano de 73.2 x 69.3 cm.

**739.** *Memoria presentada al S.M. El Emperador por el Ministro de Fomento, Luis Robles Pezuela, de los trabajos ejecutados en su ramo el año de 1865*, México, Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, 1866, 2 hs. + 656 p. + 10 láms. lit. + 3 planos despls.- Rúst. De la pág. 572 a la 596 se refiere a caminos y de la 597 a la 633 a ferrocarriles.

**740.** *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Segundo trimestre.- Núm. 14. Abril de 1905*, México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1906, 1 h. + 262 p. + 6 planos despls. + 4 estados despls. + 11 ils.- Enc. mestiza. Incluye el texto "Ferrocarriles de la República Mexicana: Breves apuntes históricos, discusiones sobre el ancho de las vías", por el Ing. Mariano Téllez Pizarro.

# Fototeca

Núm. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001536	Tren eléctrico de los ferrocarriles suecos	Blanco y negro	4 x 6"
03-001537	Trabajadores soldando rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001538	Soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001539	Herramientas para soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001540	Soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001541	Soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001542	Soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001543	Soldadura de rieles	Blanco y negro	3 x 4"
03-001544	Vía	Blanco y negro	6 x 4"
03-001545	Detalle de vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001546	Vía de tren eléctrico	Blanco y negro	4 x 6"
03-001547	Maquinaria para vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001548	Vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001549	Reparación de vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001550	Reparación de vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001551	Reparación de vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001552	Maquinaria para vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001553	Reparación de vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001554	Maquinaria para vía	Blanco y negro	4 x 6"
03-001555	Maquinaria para tendido de vía	Blanco y negro	4 x 6"

# Planoteca

Núm	Título	Fecha de elaboración	SopORTE	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
441	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Nanacamilpa	Noviembre 26 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
442	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Arroyo	Noviembre 27 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
443	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Contadero	Noviembre 28 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
444	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Lagunilla	Noviembre 29 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
445	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Dolores	Noviembre 30 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
446	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Tláloc	Diciembre 2 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
447	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillow	Diciembre 3 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
448	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación San Martín. F.C. del Carmen y F.C. Ixtacihuatl	Enero 26 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
449	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera San Lucas	Diciembre 4 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
450	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Bartolo	Diciembre 5 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
451	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera La Posta	Diciembre 5 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
452	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Analco	Diciembre 9 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
453	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de Xoxtla	Enero 21 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
454	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Coronango	Diciembre 10 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
455	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Los Arcos y empalme con el Distrito de Matamoros	Mayo 27 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
456	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación La Unión y espuelas Beneficencia, Patriotismo y La Constancia	Septiembre 21 de 1928	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
457	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Espuela Dobladero	Diciembre 16 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
458	Metraje y clase de riel (Estación terminal de Puebla)	Diciembre 24 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Malo	48 x 25
459	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Jojutla	1929	Cianotipo	Sin escala	Malo	49 x 25
460	Resumen. Vías auxiliares	Sin fecha	Cianotipo	Sin escala	Bueno	48 x 25

# Almacén

## Un día más de trabajo, mis guantes, mi comida, mi gorra y mi caja de herramientas...

**María de la Paz González**  
Departamento de Control  
y Depósito de Bienes Muebles Históricos

*Estamos casi por terminar la jornada. Me dijo Rendón que el Superintendente va a hablar con nosotros mañana. ¿Pa' qué? Pura perdedera de tiempo, al final trabajamos los de siempre y los de siempre se hacen patos. Estoy cansado, y entre más tarde se hace, menos luz en el taller, pero ya casi terminamos. Lunes, inicio de jornada, qué bueno que no me tocó venir ayer. Ya es tarde, ahorita me apuro; lo bueno que cuando chequé en la entrada no fui el último.*

*Otra vez la fuga en "los lavaderos". Ya ni la amuelan, tiene tres días; al rato el lodacero y las filas en los que están buenos y a esperar, ni modo de comer todo puerco.*

*Las siete en punto, otra vez le ganó a García. Para cuando llegue ya hasta acomodé la herramienta para empezar enseguida. Yo creo que hoy terminamos. Llaves, martillos, tenazas, tornillos, tuercas, a ver si cabe todo en mi caja de herramientas.*

La jornada de un trabajador ferrocarrilero podía variar según el trabajo que realizara. El ruido de la maquinaria, el ir y venir, los gritos constantes y el murmullo de los silbatos a veces permitían la creación de una atmósfera hermosamente ruidosa que podía alejar a cualquiera del tiempo real.

Para trabajar en los talleres de Ferrocarriles Nacionales de México no solo se requería conocer bien el oficio de carpintero, herrero, forjador y mecánico, entre otros, sino además contar con las herramientas necesarias para llevar a cabo el oficio, más aún,

contar con un utensilio indispensable para trasladar todos estos enseres a cada lugar de trabajo. Las cajas de herramientas, que podían ser de madera o metálica según los requerimientos y existencias, debían ser grandes, pero, sobre todo, ser seguras.

La caja de herramienta generalmente era proporcionada por la empresa; era un elemento codiciado y muy fácil de extraviarse, ya que no todos los talleristas contaban con la suerte de adquirirla de esta manera. Muchas eran heredadas, algunas compradas por el propio trabajador y otras, los

más creativos, las elaboraban con lo que tenían a la mano. Sin duda alguna que estas pueden calificarse como las más valiosas, ya que además de ser únicas por estar elaboradas de manera rústica y aun casera, incluyen diferentes elementos, por lo que son ingeniosas pero no por ello improvisadas, sino, por el contrario, más reforzadas y hasta bonitas. Las medidas de una caja de herramientas varían, pero cabe destacar el hecho de que generalmente no son grandes. Por el contrario, es muy común

encontrarlas compactas y bien reforzadas, con mangos metálicos perfectamente atornillados y ensambladas de manera uniforme. Para evitar el extravío de la caja de herramientas (por decirlo de algún modo), los talleristas con frecuencia marcaban o grababan su utensilio de trabajo, aun si era muy difícil encontrar cajas similares, y eso les daba un toque personal que hoy en día hace de estas uno de los bienes más valiosos del acervo.

**CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL**

1. NÚMERO DE REGISTRO: \_\_\_\_\_  
 NÚM. DE INVENTARIO CNCA: \_\_\_\_\_  
 NÚM. DE INVENTARIO INM: \_\_\_\_\_  
 NÚM. DE COLOCACIÓN EN ALMACÉN:  
 Planta baja, estante B, cajón 56, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricas del CNPPCF/MNFM.  
 CLAVE PRONARE: MNFM2JR00048R238  
 INSTITUCIÓN: MNFM  
 BM: 2  
 INVIGADOR: JR  
 NÚMERO: 00048  
 LINEA: R  
 KILÓMETRO: 238  
 OTRO NÚM. (especificar): \_\_\_\_\_

2. LOCALIZACIÓN:  
 Estado: Coahuila.  
 Municipio: Ciudad Frontera.  
 Localidad: México.

3. NOMBRE DEL OBJETO: Caja para herramientas.

4. NOMBRE DEL FABRICANTE: No presenta.

5. MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Madera.

6. INSCRIPCIONES: \_\_\_\_\_

7. MEDIDAS  
 Alto: 22 cm.  
 Largo: 38 cm.  
 Ancho: 18.7 cm.  
 Diámetro: \_\_\_\_\_  
 Peso aprox.: 3 kg.

8. LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ:  
 Ciudad Frontera, Coahuila.  
 Recolección (X) Donación ( ) Adquisición ( ) Otro, especifique ( )


9. ESTADO DE CONSERVACIÓN:  
 Bueno (X) Regular ( ) Malo ( )

10. REGISTRO FOTOGRÁFICO  
 Si (X) No ( )

11. NOTAS Y OBSERVACIONES (función, descripción detallada, historia, etc.):  
 Elemento para el traslado de herramientas de trabajo por los trabajadores de talleres de los ferrocarriles; su uso se observa en casi todos los talleres y demás departamentos de la empresa ferroviaria. Debido a la necesidad de trasladar de manera cotidiana la mayoría de las herramientas de trabajo de pequeño formato de un taller a otro, para los trabajadores de los talleres de los ferrocarriles en México fue indispensable el uso la caja de herramientas. Dicha caja podía ser metálica o de madera, generalmente era de uso personal y muy codiciada por la practicidad que ofrecía para llevar las herramientas de trabajo consigo y evitar pérdidas. En el acervo del CNPPCF/MNFM existen pocas de estas cajas, por lo que su valor histórico es incalculable.

12. REFERENCIAS:  
 Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril, México, D.F., Grupo Edición, diciembre de 1996.

11. REGISTRÓ: PRONARE  
 FECHA: 1995.



# Los Trenes Hoy

Visita

▲ <http://www.vialibre-ffe.com/>

▲ <http://www.t21.com.mx/>

▲ <http://www.alaf.int.ar>



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México

SEP

SECRETARÍA DE  
EDUCACIÓN PÚBLICA



CONACULTA  
Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

Centro Nacional para  
la Preservación del  
Patrimonio Cultural  
Ferrocarrilero



**Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias**

11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue. C.P. 72000 Tel: (222) 7740 116 / 777 740 117

[www.museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx](http://www.museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx)