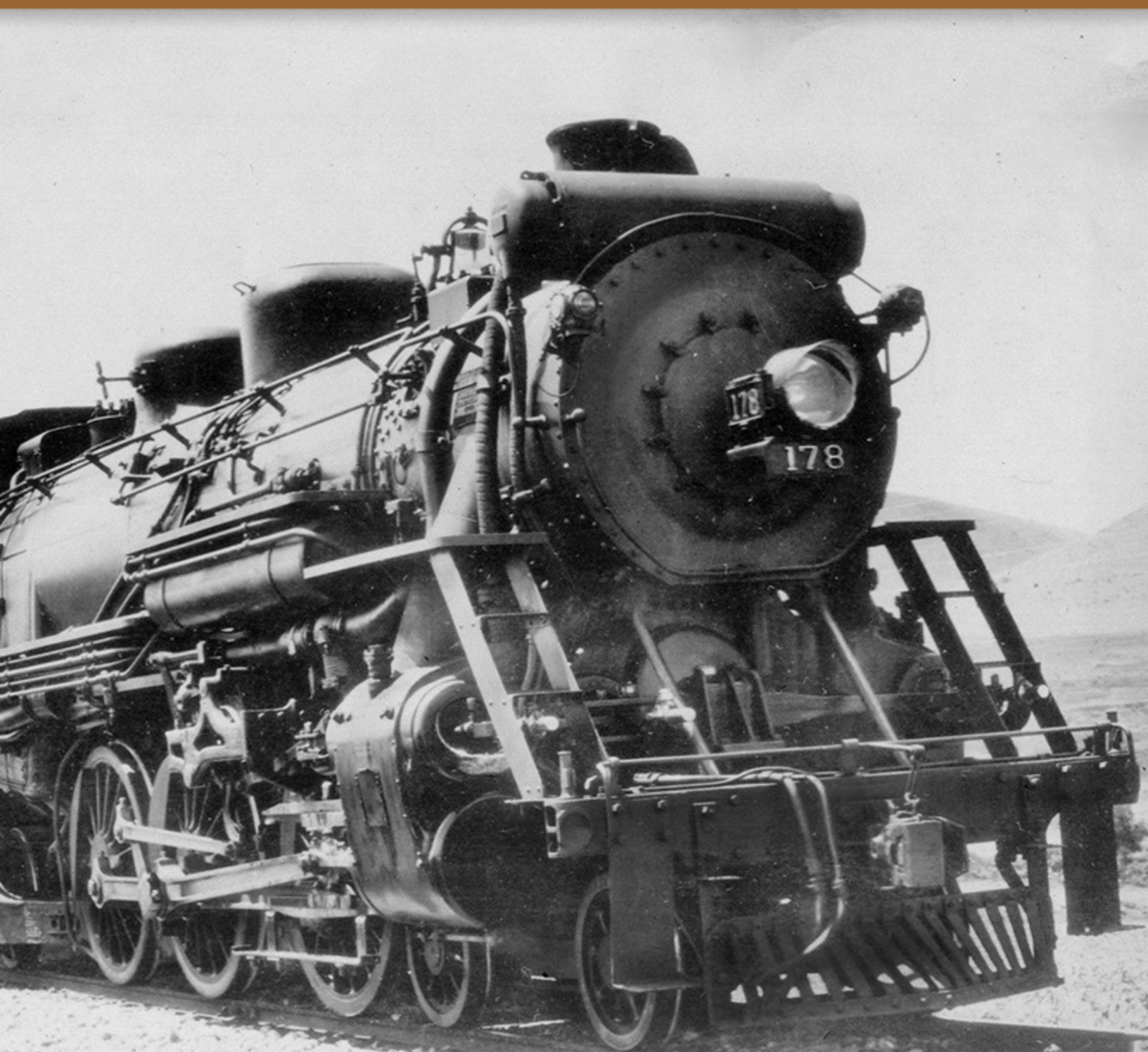


MIRADA Ferroviaria

REVISTA DIGITAL

Año 2013, Septiembre-Diciembre No. 21



▲ Estaciones

Las primeras normas para ferrocarriles en México, 1824-1876

▲ Cruce de Caminos

Cuadro General de Clasificación Archivística para Municipios, dentro del marco del 35 aniversario del Archivo General del Estado de Puebla

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

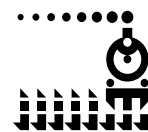
Oficinas en México

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



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



Índice

▲ PRESENTACIÓN 2
▲ ESTACIONES 4
Las primeras normas para ferrocarriles en México, 1824-1876. Carregha Lamadrid	
▲ TIERRA FERROVIARIA14
Siguiendo a los ferrocarrileros. Archivo de la Palabra Jesús García Corona. Alfredo Nieves Medina	
▲ CRUCE DE CAMINOS20
Cuadro General de Clasificación Archivística para Municipios, dentro del marco del 35 aniversario del Archivo General del Estado de Puebla. Antonio Blanco	
▲ SILBATOS Y PALABRAS28
Crónicas de inauguración del tramo de Puebla a Tehuacán del Ferrocarril Mexicano del Sur. Manuel Caballero	
▲ VIDA FERROCARRILERA36
Margarita Castro, de telegrafista a jefe de estación (Tercera parte)	
▲ ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES46
Archivo histórico Biblioteca especializada Fototeca Planoteca Control y depósito de bienes muebles históricos	
▲ LOS TRENES HOY52

Presentación

La memoria documental del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) se resguarda en el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF).

El 5 de mayo de 1988, el presidente Miguel de la Madrid Hurtado inauguró el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos con el propósito de garantizar el rescate, conservación y difusión del patrimonio histórico, cultural y artístico generado por los ferrocarriles en México. Desde entonces, el CNPPCF ha promovido su valoración y aprovechamiento a través de la defensa y uso social del patrimonio que constituye su razón de ser.

Este año celebramos 25 años de vida, y queremos aprovechar este medio para agradecer a todas aquellas personas que a lo largo de estos años han creído en nuestro trabajo y nos han acompañado en las tareas de rescate, conservación, protección y difusión del inmenso patrimonio ferroviario que tenemos bajo custodia.

Mirada Ferroviaria es hoy una plataforma que ponemos a disposición de todos aquellos estudiosos, artistas y amantes de los ferrocarriles que quieran compartir sus hallazgos e investigaciones. En esta ocasión les ofrecemos en nuestra revista electrónica interesantes artículos con una variedad de temas. En la sección de *Estaciones* la doctora Luz Carregha Lamadrid, del Colegio de San Luis, nos comparte el artículo “Las primeras normas para ferrocarriles en México, 1824-1876”, en el que analiza cómo fue la estructura legal que sustentó la construcción de los primeros ferrocarriles en México y la manera en que se conformó el marco jurídico mexicano que serviría de base al régimen porfirista en materia ferroviaria. En este artículo trata de evidenciar las concordancias y discrepancias en este asunto entre sistemas de gobierno distintos, particularmente, entre la monarquía encabezada por Maximiliano de Habsburgo y la República dirigida por Benito Juárez.

En *Tierra Ferroviaria*, Alfredo Nieves nos ofrece el texto “Siguiendo a los ferrocarrileros. Archivo de la Palabra Jesús García Corona”, en el que presenta algunos testimonios que forman parte de los más de cien testimonios

rescatados que hoy forman el acervo oral del Centro de Documentación. Muchos de esos testimonios nos permiten conocer los diversos acontecimientos y procesos sociales, históricos, económicos, políticos, tecnológicos y otros más de los ferrocarriles de nuestro país.

El Archivo General del Estado de Puebla cumplió 35 años y es hoy un referente obligado para los investigadores e interesados en reconstruir la historia de Puebla. Es, además, una institución que promueve los lineamientos legales en materia de archivística en Puebla. Hoy día, trabaja de manera permanente para lograr la conformación del Consejo Estatal de Archivos y la expedición del Reglamento que acompañará a la Ley Estatal de Archivos que se publicó en septiembre de 2013. En esta ocasión, Antonio Blanco, director del AGEF nos presenta en *Cruce de caminos* el “Cuadro General de Clasificación Archivística para Municipios, dentro del marco del 35 aniversario del Archivo General del Estado de Puebla”, así como las actividades que promueve, entre las que destaca la Reunión de Archivística Poblana en la que participa el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

Silbatos y palabras es la sección en la que las composiciones literarias se dan cita. Así, en este número ofrecemos una “Crónica de inauguración del tramo de Puebla a Tehuacán del Ferrocarril Mexicano del Sur” que realizó el periodista Manuel Caballero para el periódico de circulación nacional *El Presente*, en 1891. En *Vida ferroviaria* presentamos la conclusión de la historia de vida de la señora Margarita Castro y su paso por Ferrocarriles Nacionales de México.

Finalmente en Archivos documentales y de bienes ofrecemos una muestra de los acervos que resguarda el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, en el que nos dan cuenta como en cada una de sus cuatro áreas resguardan materiales importantes para los estudios ferrocarrileros en una diversidad de enfoques y perspectivas.

Les recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos en espera de sus aportaciones, que darán una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

Las primeras normas para ferrocarriles en México, 1824-1876

Luz Carregha Lamadrid
El Colegio de San Luis

Comparativamente con lo que sucedió en otros países de Europa y América, México registró un retraso en materia de construcción de ferrocarriles, pues fue hasta la década de 1870 cuando se concluyó el primer camino de hierro en el territorio nacional y la mayor parte de kilómetros de vías férreas se construyó años después, durante el porfiriato. Sin embargo, contar con este medio de transporte fue un asunto de interés para los gobiernos en turno desde la primera República Federal y en él coincidieron las distintas corrientes políticas que se enfrentaron durante buena parte del siglo XIX en el país.

Dicho interés quedó registrado en las diversas disposiciones, reglamentos y decretos emitidos por las distintas administraciones nacionales. El objetivo de este trabajo, es analizar la estructura legal que sustentó la construcción de los primeros ferrocarriles en México. Por un lado, se trata de mostrar cómo se conformó el marco jurídico mexicano que serviría de base al régimen porfirista en materia ferroviaria, y por otro, de evidenciar las concordancias y discrepancias en este asunto entre sistemas de gobierno distintos, particularmente, entre la monarquía encabezada por Maximiliano de Habsburgo y la República dirigida por Benito Juárez.

De la primera República al Segundo Imperio

El primer decreto relativo a ferrocarriles en México data de la primera República Federal,¹ cuando se facultó al presidente Guadalupe Victoria a publicar una convocatoria –que no tuvo éxito–, para un camino de hierro que comunicara los océanos Atlántico y Pacífico a través de istmo de Tehuantepec. Años más tarde, en 1830, el gobierno mexicano otorgó la primera concesión para la construcción de una vía férrea en territorio nacional, y una década después, la administración de Antonio López de Santa Anna concedió la segunda.² Esta última, promulgó además una ley en materia de caminos, por la que se distinguieron los ferrocarriles de primera y segunda clase. Si bien fue la primera ocasión en la que se consideró este medio de transporte, únicamente se

trató de una mención. Cabe señalar que tampoco se establecieron mecanismos distintos a los que ya operaban para el otorgamiento de concesiones, obtención de tierra y mano de obra para los caminos de rueda públicos que eran construidos por particulares.

A finales de 1843, también Santa Anna dispuso la exención del pago de contribuciones por la importación de material y equipo para la construcción de líneas ferroviarias.³ Diez años después, el nuevo gobierno santanista creó la Administración General de Caminos y Peajes de la República, sujeta al Ministerio de Fomento, la cual quedó a cargo de varios caminos de rueda y tres de hierro: el del puerto de Veracruz a San Juan, en el itinerario hacia la ciudad de México; otro de la misma capital del país “al interior por Querétaro”, y uno de San Luis Potosí a Tampico.⁴ En el decreto correspondiente, también se dispuso que todas las obras fueran realizadas por ingenieros nombrados o autorizados por el gobierno nacional. Sin embargo, como había sucedido antes, tampoco se diferenciaron las rutas ferroviarias de las de rueda.

Posteriormente, en octubre de 1865, Maximiliano de Habsburgo estableció el Consejo Superior de Caminos y Puentes, bajo cuya responsabilidad quedaron los ferrocarriles.⁵ Esa dependencia fue encargada también de organizar al cuerpo de ingenieros del imperio y de elaborar su respectivo reglamento;⁶ además, quedó facultada para examinar y emitir dictámenes sobre proyectos y presupuestos que le presentaran el Ministerio de Fomento o el director general de caminos y puentes.

Así mismo, el gobierno imperial publicó un decreto que precisó por primera vez en México las bases que regirían los contratos para la construcción de vía férreas.⁷ De esta manera, se estableció que todas las concesiones serían otorgadas por las autoridades nacionales, a través de un contrato con los interesados, procedimiento similar al que ya operaba en México por lo menos desde la década de 1850, cuando un particular se interesaba en la construcción de un camino carretero.⁸ Cabe señalar que en Europa sucedía algo semejante en materia ferroviaria. El modelo dominante era el

³ Decreto 4 octubre 1843, *Ibidem*, I-p.26.

⁴ Los caminos anotados fueron: el de Toluca a Veracruz por Orizaba; de México a Acapulco; de Puebla a Perote y de ahí a Veracruz, además de aquellos que “por el gobierno sean declarados de primera y segunda clase, conforme a la ley del 24 de septiembre de 1842.” Decreto 10 mayo 1853, Archivo General de la Nación [AGN]. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [SCOP]. Autógrafos. Colección de leyes de Fomento, 1853-1869.

⁵ Véase AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 90, exp. 1733, 1865; exp.1734, 1865; vol. 91, exp.1759, 1865.

⁶ Véase “Actas y Reglamentos del Consejo Superior de Caminos y Puentes”. AGN. Fomento. Caminos, vol. 91, exp. 1764, 1865.

⁷ *El Diario del Imperio*, 5 octubre 1865, AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 19, exp. 271, 1865.

⁸ Véase “Bases presentadas por G. Cortina para la compostura del camino carretero de San Luis Potosí a Tampico pasando por Ciudad Victoria y directamente por Tula de Tamaulipas”, México, 18 febrero 1857; informe de Paulo Verástegui al Ministerio de Fomento, San Luis Potosí, 11 noviembre 1854. AGN. Fomento. Caminos, vol. 99, exp. 11, 1857 y vol. 98, exp.9, 1854.

¹ Decreto del 4 noviembre 1824, en *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento*, 4 tomos, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882-1887, I-9.

² Concesión para la construcción de un camino de hierro en el istmo de Tehuantepec, 1 marzo 1842, *Ibidem*, I-13-17.

francés y según éste, el Estado concesionaba a entidades privadas las obras ferroviarias y su aprovechamiento.⁹

Dicho modelo establecía que las concesiones de ferrocarriles fueran temporales, como lo determinó también el decreto de Maximiliano, aunque a diferencia de los noventa y nueve años estipulados como límite en Francia, el emperador fijó cincuenta en México. Durante ese lapso, la empresa concesionaria gozaría de exclusividad en la explotación de la vía férrea, y al término, tanto obras como materiales pasarían a su propiedad. Por su parte, la autoridad imperial quedaba comprometida a no autorizar en ese tiempo la construcción de otro camino de hierro, “[...] a cierta distancia convenida del que se conceda”.¹⁰ Así se preveía evitar la duplicidad de las rutas, lo que evidentemente representaba un beneficio económico para los concesionarios, quienes no tendrían que competir en el traslado de pasajeros y carga con otras empresas.

Determinar una temporalidad para la explotación exclusiva de una ruta tampoco era un asunto nuevo en el territorio mexicano. A lo largo de los años anteriores, los particulares que construyeron caminos de rueda gozaron en varias ocasiones de un privilegio similar en ciertos tramos para el transporte de personas y mercancías, aunque en general esos lapsos no excedieron una década.¹¹ Así mismo, disfrutaron también en diversos momentos de la dispensa del pago de derechos por importación de artículos no exentos “por los aranceles generales”,¹² como lo estableció Santa Anna en 1843 para el caso de las vías férreas. Dicho beneficio fue anulado por el decreto imperial, que estableció la obligación de pagar las contribuciones correspondientes en todos los casos a los constructores de ferrocarriles.

Conforme al mandato de Maximiliano, el primer paso para obtener una concesión para la construcción de una línea ferroviaria debía ser el depósito de una fianza en el Ministerio de Fomento, cuya cantidad se fijaría al momento de presentar la solicitud, y se devolvería al constructor una vez concluida la obra; aunque en caso de que la concesión se cancelara quedaría en poder del gobierno.¹³ Entregada la fianza, los solicitantes presentarían el proyecto para su autorización, el cual debía incluir el trazo, ancho de la vía y cotización de los materiales que utilizarían. El Consejo Superior de Caminos y Puentes podría realizar las modificaciones que creyera convenientes y en caso de que el concesionario no estuviera dispuesto a atenderlas, la concesión caducaría y perdería la caución. De esta manera,

9 Luis Antonio Lopez dos Santos, “Política ferroviaria en España; desde Primo de Rivera a la Guerra Civil”, ponencia V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, Monterrey, N.L., 2004, (manuscrito).

10 *El Diario del Imperio*, 5 octubre 1865, AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 19, exp. 271, 1865.

11 Véase propuesta que presentaron José María Rascón y Ramón Errazu al gobierno federal para construir un camino carretero entre San Luis Potosí y Tampico. San Luis Potosí, 21 marzo 1865, AGN. Fomento. Caminos, vol. 86, exp. 1638, 1865.

12 Véase “Bases presentadas por G. Cortina para la compostura del camino carretero de San Luis Potosí a Tampico pasando por Ciudad Victoria y directamente por Tula de Tamaulipas”, México, 18 febrero 1857, AGN. Fomento. Caminos, vol. 99, exp. 11, 1857.

13 *El Diario del Imperio*, 5 octubre 1865, AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 19, exp. 271, 1865.

el gobierno imperial se reservó la última palabra en la definición de las rutas ferroviarias.

También en relación a los trazos, el decreto asentó que ninguna vía férrea podría cruzar a nivel sobre los caminos de rueda troncales, por lo que los constructores quedaban obligados a levantar puentes encima de la altura que requerían los vehículos que circulaban por ellos o abrir pasos subterráneos para que los trenes atravesaran por debajo. La disposición tenía como fin evitar que los rieles se convirtieran en un obstáculo para el tránsito de los carros de tracción animal, sin embargo, únicamente se consideraron las rutas principales, pues los trayectos vecinales, rurales y particulares fueron excluidos de dicha prohibición. Cabe señalar que la autoridad privilegió el tráfico por los caminos troncales, pues a diferencia del resto, su recorrido estaba sujeto al pago de peaje y representaba un ingreso para el erario público.

El mismo mandato imperial autorizó a los concesionarios a instalar líneas telegráficas a lo largo de las vías férreas si lo consideraban necesario. No obstante, restringió su uso para asuntos relacionados con el mismo camino de hierro y prohibió la transmisión de mensajes particulares, aunque el gobierno quedó facultado para utilizar este medio de comunicación en casos urgentes e incluso para tender otra línea sobre los postes de la empresa concesionaria, sin indemnización alguna de por medio. Además, cuando las autoridades requirieran trenes extraordinarios, la compañía ferroviaria tendría obligación de facilitárselos cobrándoles solamente la tarifa vigente y autorizada por el mismo gobierno imperial.

Para el servicio de la población, las empresas de ferrocarril quedaron obligadas a ofrecer, “[...] cuantos wagones se necesiten para el tráfico de mercancías y pasajeros, no pudiendo expender mayor número de boletos de pasaje de cada clase, que el de los asientos que tengan los wagones respectivos en cada tren”.¹⁴ La intención fue brindar a los usuarios mejores condiciones para realizar los recorridos que las que proporcionaban las diligencias, pues en ellas, los pasajeros de segunda y tercera clase viajaban en el pescante y techo respectivamente.

A mediados de 1866, el gobierno imperial elaboró el primer proyecto de Reglamento para la construcción, conservación, administración, servicios y policía de caminos de fierro en la Nación Mexicana.¹⁵ Con él pretendía regular varios asuntos técnicos, entre ellos, el radio mínimo que debían tener las curvas, así como las dimensiones y características de los taludes, balaste, terraplenes, revestimientos, pendientes, etc. También estableció que el ancho de todas las vías sería de 1.435 metros, que era la medida entre rieles más utilizada en los ferrocarriles europeos y norteamericanos. Además, propuso los procedimientos a seguir en caso de accidentes y otras cuestiones, como venta de boletos, señales en la vía, etc.

14 *Idem*

15 *Colección de leyes...*, op. cit., I-621-647.

Si bien dicho reglamento no pasó de ser un proyecto, el gobierno de Maximiliano aplicó algunos de los lineamientos que contenía para otorgar varias concesiones, entre ellas la que obtuvo Eusebio Soler para la vía férrea entre la ciudad de San Luis Potosí y Tamaulipas. Así mismo, integró la Compañía Imperial Mexicana de Ferrocarriles del Interior, con la intención de construir varios caminos de hierro en distintos territorios.¹⁶

A pesar del interés que mostró la administración imperial para impulsar y regular la construcción de ferrocarriles, poco pudo avanzar en la materia, pues su necesaria defensa ante el avance de la resistencia liberal y la subsecuente caída de la monarquía evitó la realización de los proyectos. En 1867, al restaurarse la República, fueron derogadas las normas publicadas por el emperador, desapareció el Consejo que había creado y se restablecieron las juntas directivas de caminos a cargo del Ministerio de Fomento, que habían funcionado en los estados antes del paréntesis imperial.

Durante la República Restaurada

El gobierno republicano encabezado por Benito Juárez de inmediato mostró interés en los ferrocarriles. Pocos meses después de haber retornado al Ejecutivo federal, el presidente promulgó un *Reglamento para la seguridad, policía, conservación y uso de los caminos de fierro*,¹⁷ cuya semejanza con los decretos promulgados y el proyecto elaborado por el gobierno imperial es evidente, aunque también presenta algunas diferencias.

Lo mismo que la administración imperial, la juarista estableció que ninguna vía férrea pudiera construirse o modificar su trazo sin previa autorización del gobierno nacional. El Ministerio de Fomento sería la instancia responsable y a ella también tendrían que presentarse los proyectos para ser aprobados. Sin embargo, no contempló la posibilidad de que dicha dependencia realizara modificaciones a los proyectos, como si lo había indicado la normatividad anterior.



Secretaría de Fomento¹⁸

¹⁶ Decreto y reglamento para la formación de una compañía anónima para la construcción de los ferrocarriles en Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Nayarit, Jalisco, Michoacán y Matehuala, 27 agosto 1866. *Colección de leyes...*, op. cit., I-663-664.

¹⁷ *Reglamento para la seguridad, policía, conservación y uso de los caminos de fierro*, AGN. SCOP. Autógrafos. Colección de leyes de Fomento, 1853-1869.

¹⁸ Imagen tomada de la *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana Vicente Riva Palacio*. Corresponde al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877. México, Imprenta

Si bien el nuevo reglamento no estableció la obligación de la fianza a los concesionarios, este tipo de garantía pecuniaria fue exigida en todos los casos por las autoridades nacionales, las cuales también continuaron requiriéndola a los particulares que pretendían construir caminos de rueda. En ambos casos, es posible suponer que dicha caución era una especie de barrera de entrada, ya que funcionaba como un primer filtro para la selección de posibles concesionarios, pues al no depositarse el monto estipulado, la concesión no era otorgada.

A diferencia del mandato imperial, el documento juarista no hizo mención a los casos en que se propusieran líneas ferroviarias con un mismo trayecto, lo que lleva a suponer que daba oportunidad a construir rutas paralelas. No obstante, lo mismo que su antecesor, prohibió que las vías férreas se tendieran sobre caminos públicos, aunque asentó que esto podría hacerse cuando no hubiera otra opción y se contara con la autorización previa del Ministerio de Fomento.

En relación a los cruces de rieles sobre caminos de rueda, si bien los autorizó, también obligó a los constructores a colocar defensas para detener el tránsito en aquellos mientras pasaba el ferrocarril, las cuales debían ser atendidas por empleados sostenidos por las mismas compañías ferroviarias.¹⁹ Tres años después de haberse publicado el reglamento, el gobierno juarista insistía a dichas empresas en la obligación de cumplir esa disposición,²⁰ lo que permite suponer que estas reglas de seguridad no eran observadas.

En cuanto al telégrafo, el gobierno juarista no solamente consideró que las compañías ferroviarias pudieran tener posibilidad de instalarlo si lo juzgaban oportuno, sino que las obligó a hacerlo; aunque igual que el decreto imperial, limitó su empleo a cuestiones exclusivas de la línea de ferrocarril respectiva, prohibiendo también su uso particular.

A diferencia del decreto publicado por Santa Anna pero igual que el expedido por Maximiliano, el reglamento juarista no obligó a que los ingenieros de ferrocarriles fueran nombrados o aprobados por el gobierno nacional. Tampoco los contempló en las disposiciones que publicó posteriormente para los ingenieros directores de caminos carreteros,²¹ según las cuales, el Ministerio de Fomento tenía la facultad de expedir dichos nombramientos y los otorgaría a personas que contaran con el título de ingeniero. Dicha exclusión puede explicarse si se considera que en México era desconocida la especialidad y por ello la construcción de caminos de hierro era dirigida por ingenieros extranjeros, contratados generalmente en los países de origen de las empresas. Cabe mencionar que tanto en el decreto imperial como en el reglamento juarista, compañías, funcionarios y empleados

de Francisco Díaz de León, entre pp. 72-73.

¹⁹ *Idem*

²⁰ Circular del 8 abril 1870, *Colección de leyes...*, op cit, I-924.

²¹ *Reglamento para los ingenieros directores y para los pagadores de los caminos de la República Mexicana*, AGN. SCOP. Autógrafos. Colección de leyes de Fomento, 1853-1869.

fueron considerados mexicanos respecto al pago de gravámenes y disfrute de derechos.²²

Es preciso señalar también que el gobierno de Juárez fue el primero que mostró interés en preparar ingenieros mexicanos en el ramo ferroviario. A finales de 1867, publicó un decreto que obligaba a las empresas constructoras a recibir alumnos de las escuelas nacionales que aspiraran al título de ingenieros civiles o “de puentes y calzadas”, para que realizaran sus prácticas profesionales.²³

Lista en la que aparecen algunos ingenieros mexicanos que participaron en el desarrollo de la industria ferroviaria²⁴

ARQUITECTOS, INGENIEROS CIVILES Y MAESTROS DE OBRAS, AUTORIZADOS por la Academia de Nobles Artes de San Carlos, para ejercer su profesion en todo el Imperio.	
ARQUITECTOS.	INGENIEROS CIVILES.
D. Manuel Delgado.	D. Manuel Gargollo y Parra.
„ Vicente Casarin.	„ Eleuterio Mendez.
„ Enrique Griffon.	„ Francisco de P. Vereca.
„ Lorenzo Hidalgo.	„ Felipe Briseño.
„ Vicente Manero.	„ Manuel María Ocaranza.
„ Juan Cardona.	„ Angel Miguel Velazquez.
„ Vicente Heredia.	„ Ignacio de la Hidalga.
„ Manuel Rincón.	„ Antonio Torres.
„ Juan Agea.	„ Ramon de Ibarrola.
„ Ramon Agea.	„ Mariano Tellez Pizarro.
„ José María Rego.	„ José María Iglesias.

Si bien la mayor parte de los caminos de hierro en México fueron proyectados y construidos por ingenieros extranjeros, los reglamentos publicados a partir de la época imperial y hasta el fin del porfiriato, obligaron a que todos ferrocarriles se sujetaran a una inspección física de las autoridades nacionales antes de abrirse al tráfico y esa responsabilidad recayó siempre en ingenieros mexicanos. Lo mismo sucedió con la supervisión de las tareas de mantenimiento periódico de las vías, al cual quedaron obligadas las empresas por la misma normatividad. De esta manera, aunque los constructores fueron en su mayoría extranjeros, la aprobación de las obras y la verificación del estado de los caminos de hierro fue responsabilidad de nacionales.

Por otro lado, el reglamento juarista fijó los procedimientos que deberían seguirse en caso de que el ferrocarril registrara algún percance, como lo había hecho también el decreto imperial. Sin embargo, a diferencia de aquel, consideró que la responsabilidad recaería en las empresas,

²² *El Diario del Imperio*, 5 octubre 1865, AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 19, exp. 271, 1865.

²³ Decreto 25 noviembre 1867, *Colección de leyes...*, op cit, I-743-744.

²⁴ Imagen tomada de la *Memoria presentada a S. M. el emperador por el ministro de Fomento Luis Robles Pezuela de los trabajos ejecutados en su ramo en el año de 1865*. México, Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, 1866. Biblioteca Especializada, CEDIF

pues como causas probables previó el descuido de sus empleados, fallas en la construcción del camino de hierro e infracción de las prevenciones mencionadas en el estatuto, entre ellas, falta de barreras en los cruces. Para esos casos, estableció que la averiguación correría a cargo del juez respectivo, quien podría aplicar pena corporal o pecuniaria a los responsables, “según las circunstancias del hecho”.

Así mismo, abordó algunos asuntos técnicos. Igual que el proyecto elaborado por el gobierno de Maximiliano, fijó el radio mínimo para las curvas y la inclinación máxima para las pendientes. Para el primero estableció 100 metros, a diferencia de los 90 indicados en el proyecto imperial; para la segunda, 3%, y no 6% estipulado por aquel. Si bien en ambos casos resulta clara la intención de unificar los criterios técnicos en materia ferroviaria, en el caso juarista se observa desconocimiento en el ramo, pues debido a la topografía del país, no siempre sería posible respetar los máximos y mínimos fijados. Así sucedió, por ejemplo, en la línea Cedral-Potrero construida en el estado de San Luis Potosí durante el porfiriato, cuya pendiente alcanzó 4% de inclinación. Incluso, la misma administración de Juárez se vio obligada a otorgar autorización a la empresa del ferrocarril México-Veracruz para que aplicara distintas medidas en pendientes y radios de curvas en el trecho de la barranca de Metlac,²⁵ porque así lo exigía el terreno.

El mismo desconocimiento explica el artículo sexto del reglamento juarista, que ordenó que “las locomotivas se colocarán siempre a la cabecera de los trenes”, pues aunque efectivamente la máquina va al frente durante la mayor parte del recorrido, en ocasiones el tren debe realizar maniobras en reversa, lo que cambia la ubicación de la locomotora pues la coloca al final del convoy. Así, no “siempre” está a la “cabecera del tren”.



Puente Metlac²⁶

²⁵ Resolución del 28 junio 1871, *Ibidem*, II-62-64.

²⁶ Imagen tomada del libro de Gustavo Baz y Eduardo L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano*. México, L. Gallo, 1876.

En cuanto al ancho de las vías, el gobierno de Juárez optó también por una distancia de 1.435 metros entre los rieles y negó autorización a ferrocarriles de otra dimensión. En 1873, como resultado de esta disposición, aún vigente, se cancelaría la concesión otorgada tres años antes a la empresa norteamericana Union Contract para la construcción de un ferrocarril interoceánico desde las barras de Teotitlan y Tampico hasta un punto entre Zacatula y San Blas. En 1872, dicha concesión fue transferida y el nuevo concesionario solicitó autorización para instalar vía angosta.²⁷ Al no obtener el permiso correspondiente, la fianza no fue depositada y la concesión se declaró caduca.

Cabe mencionar que pese al interés que mostró la administración de Benito Juárez en la construcción de ferrocarriles, tampoco pudo lograr avances importantes por diversas causas. Concluido ese gobierno, el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo federal –a cargo ahora de Sebastián Lerdo de Tejada–, para recibir y ajustar las propuestas para construir caminos de hierro en el país.²⁸ Así, como había sucedido durante el Imperio, las autoridades republicanas adquirieron la facultad de modificar los proyectos que presentaran los solicitantes.

Durante la etapa lerdistista, el número de documentos normativos expedido por el gobierno nacional en materia de ferrocarriles es notoriamente inferior a los que publicaron sus dos antecesores, sin embargo, durante dicha administración se concluyó la vía México-Veracruz y se otorgaron algunas concesiones para otras vías férreas.

El 23 de noviembre de 1876, luego de haber sido derrotado por la revuelta de Tuxtepec, Sebastián Lerdo de Tejada entregó el mando de la República al comisionado del general Porfirio Díaz, a través de un representante. Nueve días después, y a pesar de que todavía no lograba el control del país, la nueva administración publicó su primer documento relativo a ferrocarriles,²⁹ y unos veinte días más tarde, el segundo.³⁰ Aunque en ambos casos el asunto fue la autorización a una compañía ferrocarrilera para realizar un sorteo, se puso de manifiesto que la cuestión ferroviaria sería un asunto prioritario del nuevo gobierno que se inauguraba.

Para concluir

Como se ha mostrado aquí, desde sus inicios, la construcción de ferrocarriles en México estuvo sujeta a una reglamentación, aun cuando las líneas ferroviarias no eran todavía una realidad en el país. Si bien las primeras disposiciones gubernamentales no distinguieron entre los caminos de rueda y los de hierro, su publicación fueron los primeros pasos para conformar la

normatividad que regiría este ramo durante buena parte de la segunda mitad del siglo XIX.

Tanto el gobierno imperial como el de la República encabezada por Benito Juárez –no obstante sus diferencias irreconciliables–, coincidieron en la necesidad de dotar a los ferrocarriles de un marco normativo. Diversos lineamientos expedidos por dichas administraciones muestran importantes puntos de concordancia entre ambas en esta materia. Uno de ellos es el relativo al ancho de las vías que autorizaron, el cual fijaron las dos en 1.435 metros únicamente, a diferencia de lo que sucedió durante el porfiriato, cuando se aprobaron tres medidas distintas, lo cual dificultó la conformación de una efectiva red ferroviaria durante varios años. Es importante mencionar que esta última situación no se registró exclusivamente en México y en 1887 tuvo lugar la homogeneización internacional de la medida entre rieles, conforme a los acuerdos tomados en la Conferencia de Berna.

A lo largo del porfiriato se expidieron nuevas normas en materia de ferrocarriles, las cuales se elaboraron a partir de los lineamientos anteriores, a los cuales se fue sumando la experiencia que el país iba adquiriendo en este ramo. Así, en 1878 se publicó el proyecto de la que sería la primera Ley general sobre ferrocarriles.³¹ Años más tarde, el Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles,³² el cual fue modificado en su parte técnica once años después.³³ Así mismo, por iniciativa del entonces Secretario de Hacienda, José Yves Limantour, en 1899 entró en vigor la nueva Ley sobre ferrocarriles,³⁴ la cual tuvo una orientación más bien financiera, pues su preocupación estuvo en la regulación de las subvenciones. Posteriormente, en 1903, el mismo Limantour impulsó una nueva ley, ahora para dotar al gobierno federal de medios que lo fortalecieran ante las grandes empresas ferrocarrileras, que para entonces habían iniciado el proceso de fusionarse absorbiendo a las más pequeñas, lo que inevitablemente conduciría al monopolio de los caminos de hierro en México, a menos que el gobierno federal pudiera evitarlo.³⁵ Así, como venía sucediendo desde la época juarista, cuando se promulgó un decreto o reglamento y se elaboró una ley en materia ferroviaria, nuevamente se buscaba normalizar situaciones que ya se registraban en el país y no habían sido previstas.

²⁷ Resolución de 30 mayo 1873. *Colección de leyes...*, op cit, II-241-246.

²⁸ Decreto 10 diciembre 1872, *Colección de leyes...*, op cit, II-131.

²⁹ Disposición del 2 diciembre 1876, estableciendo que se fijaba el 10 de diciembre como fecha para el último sorteo de la lotería que tenía autorizada la empresa del Ferrocarril Central. *Ibidem*, II-507.

³⁰ Permiso del 22 diciembre 1876, al Ferrocarril México-Toluca y Cuautitlán para que continúe el sorteo que tiene establecido. *Ibidem*, II-508-509.

³¹ Proyecto de ley general sobre ferrocarriles, febrero 1878. *Colección de leyes...*, op cit, II-647-648.

³² Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, 1 julio 1883. AGN. SCOP, vol. 505/27-1.

³³ Decreto presidencial de 1894, introduciendo algunas modificaciones en la parte técnica del Reglamento General de Ferrocarriles expedido el 1 de julio de 1883, AGN. SCOP, vol. 505/27-1.

³⁴ Ley sobre ferrocarriles, 29 abril 1899. AGN. SCOP. Autógrafos 1898-1899.

³⁵ Sobre este asunto véase Arturo Grunstein, *Una experiencia regulatoria pionera: La Comisión Revisora de Tarifas de Ferrocarriles (1901-1913)*, México, Centro de Investigaciones y Docencia Económicas-División de Estudios Políticos, Documentos de Trabajo núm. 87, 1997.

Siguiendo a los ferrocarrileros. Archivo de la Palabra Jesús García Corona

Alfredo Nieves Medina
Jefe del Departamento de Planoteca
Cedif2@yahoo.com.mx

A manera de prólogo

“Sigo enamorado del ferrocarril de tal manera que en la sección [del Sindicato] a donde tengo mi oficina de residencia, en Jalapa, en una sala que me proporcionaron donde está mi oficina, estoy habilitando un museo, pequeño, dado que ya no podemos rescatar muchas cosas, pero aún así, con lo que hemos podido rescatar, estamos formando un museo.¹

Nos acercamos al edificio de la sección del Sindicato de ferrocarrileros en Oriental, Puebla,² llegamos, como muchas de las veces, tarde, que no es nuestra intención. Ya nos están esperando un grupo de trabajadores ferrocarrileros que tienen como rasgos en común: ser jubilados y estar viejos. Ahí están, como tantas otras veces, esos viejos ferrocarrileros que llegan a platicarnos parte de su vida como trabajadores del riel.

No hay recriminaciones por nuestra tardanza y si en cambio hay cierta alegría por nuestra llegada. ¡Sí nos cumplieron, vinieron!, alcanzamos a escuchar. Tardamos varios minutos en poner en orden nuestro cerebro y las grabadoras, para tratar de ver cómo vamos a abocarnos a esta labor, que al principio resulta abrumadora, porque todos quieren contar sus historias, quieren ser los primeros porque los recuerdos son veleidosos, se van y luego tardan en regresar, o a veces ya no regresan. No solo han abierto sus memorias sino también su corazón, pero eso sí con mucha nostalgia, a veces hasta con lágrimas. Algunos están más entusiasmados que otros, pero al fin y al cabo todos se van contagiando del ánimo, y es entonces cuando comienzan a recordar cuál fue su experiencia de vida con el ferrocarril. Nos hablan de aquel trabajo que los marco para siempre, diríamos que para bien o para mal. Y ahí están.

¹ Entrevista realizada a Juvenino Tapia el 31 de noviembre de 2008, en Oriental, Puebla.

² Patricio Juárez Lucas, jefe de departamento del Archivo Histórico y Alfredo Nieves Medina, jefe del Departamento de Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias son los responsables del levantamiento de entrevistas.

¿Cómo empezamos?

Pues ya que escribimos de memoria, hagamos un ejercicio con la nuestra. Nos remontamos a principios de la última década del siglo pasado, allá por el año 1993 o 1994, cuando entramos a trabajar al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, sitio que hoy ocupa los terrenos de las estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Mexicano del Sur, en la ciudad de Puebla.

En aquél entonces no sabíamos a dónde nos metíamos pero poco a poco se fue abriendo un mundo extenso lleno de interrogantes por aclarar, con aspectos visibles e intangibles que hoy sabemos representan al ferrocarril y a sus trabajadores. No tardamos mucho tiempo en entenderlo. Aunque para ser honesto debo reconocer que el principio del aprendizaje fue todo un reto, una tarea nada fácil si se piensa que por aquellos años no teníamos ningún contacto con el ferrocarril lo que nos llevó a realizar un trabajo intensivo de investigación y extensivo en cuanto al recorrido de las vías. Así comenzó nuestro aprendizaje, no acabábamos de conocer una faceta cuando ya nos estábamos enfrentando otra.

Lo cierto es que tratamos por todos los medios de entender al gremio ferrocarrilero, algunos buscamos información sobre la historia y la cultura de los hombres que hicieron posible que este medio de comunicación terrestre funcionara. Me parece que ese es un buen método para intentar reconstruir el desarrollo histórico de los ferrocarriles mexicanos y sus trabajadores, y así abocarnos a las tareas de reinterpretación de los recuerdos plasmados en los testimonios levantados y tratar de comprender la significación de la unidad e identidad ferrocarrileras. Pues ahí va de forma breve:

El proceso de la construcción ferroviaria comenzó a mediados del siglo XIX, con dos pequeños proyectos de gran alcance histórico: la línea del puerto de Veracruz al río San Juan y la de la capital del país a la Villa de Guadalupe. La primera gran línea ferroviaria, la del Ferrocarril Mexicano, que iba de la capital de la República al puerto de Veracruz, fue inaugurada al servicio público a principios de 1873.³

Al comenzar los mandatos del presidente Porfirio Díaz la extensión de las líneas férreas era de menos de 700 kilómetros y para 1910 era aproximadamente de veinte mil kilómetros. Durante el primer periodo de gobierno del general Díaz (1876-1880) se promueve la construcción de ferrocarriles mediante el otorgamiento de concesiones a los gobiernos de los estados y empresarios locales.⁴ En 1880 se otorgan tres concesiones importantes al capital estadounidense, todas con grandes facilidades no sólo para la construcción de las líneas, sino para la importación de material y equipo rodante. Esas compañías fueron: la del Central, Nacional e Internacional.

³ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*. México, FNM, 1987. Este libro es fundamental para el estudio de los ferrocarriles en México. Todos los textos aquí mencionados se encuentran en la Biblioteca especializada del CEDIF.

⁴ Las líneas que se construyeron como concesiones para los estados fueron: Celaya-León, Ometusco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto.

Al terminar ese año la longitud de las líneas férreas de jurisdicción federal pasaban los mil kilómetros.

A principios del siglo XX, el secretario de Hacienda, José Ives Limantour, intentó darle forma al complejo sistema ferroviario mexicano, proceso que trajo como resultado la constitución de la compañía ferroviaria del Estado: Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Muchos fueron los esfuerzos y obstáculos que enfrentaron los Nacionales de México y sus trabajadores, pero lograron llegar a los albores de los gobiernos neoliberales, ya en la década de 1980.

Con éstos gobiernos comenzó el proceso de adelgazamiento del Estado, que en el caso de los FNM, y con el pretexto de los “crecientes rezagos del transporte ferroviario” y el aumento de la productividad y la eficiencia, el gobierno de la madridista impulsó la modernización de la operación, la infraestructura y las relaciones laborales en los ferrocarriles.⁵ Todo un proceso encaminado a la privatización gradual de la industria ferroviaria. En otras palabras, todos los bienes y servicios ferroviarios estaban en remate y no precisamente al mejor postor. El destino de los bienes patrimoniales que por años generaron los ferrocarriles y sus trabajadores estaban en peligro.

El Archivo de la palabra Jesús García Corona

Los antecedentes para la conformación del Archivo de la palabra los encontramos en 1992 con un proyecto conjunto que desarrolló el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y la Secretaría de Cultura del Estado de Puebla que tuvo como propósito rescatar los testimonios de trabajadores del Ferrocarril Interoceánico. Posteriormente, se tiene registro de la realización de otros dos concursos. El primero de ellos se llevó a cabo en 1993 y se materializó con las publicaciones *Testimonios del Tiempo*⁶ y *Un tren llamado vida*.⁷ El segundo se efectuó, en 2007, en el marco de los festejos conmemorativos de los cien años de la gesta de Nacozari. En este último se recibieron 59 testimonios y se premiaron a los tres primeros lugares. Este concurso marcó el inicio de labores del Archivo de la palabra “Jesús García Corona”.

Ahora bien, el Archivo de la palabra “Jesús García Corona” es hoy un acervo con más de cien testimonios que permiten la preparación y realización de investigaciones de historia oral de manera sistemática, sobre los diversos acontecimientos y procesos sociales, históricos, económicos, políticos, tecnológicos y otros más de los ferrocarriles de nuestro país. Algunos

⁵ Max Ortega, “Privatización ferroviaria, Trabajadores y sindicato” en: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, *V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. Puebla, México, Conaculta, MNFM, 2000, pp. 359-370.

⁶ *Testimonios del Tiempo*. Cuadernillos del Museo núm. 1. Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Culturas Populares, Unidad Regional Puebla, Síntesis, 1993, 96p.

⁷ *Un tren llamado vida*. Ernesto Hernández Córdoba. Cuadernillos del Museo núm. 4. Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Culturas Populares, Unidad Regional Puebla, Síntesis, 1996, 101 pp.

de esos testimonios se pueden consultar en la sección “Vida Ferroviaria” de la revista digital *Mirada Ferroviaria*.⁸

Los responsables del programa Archivo de la palabra trabajan en dos vertientes: por un lado, se capacitan permanentemente con el fin de adquirir los conceptos técnicos y metodológicos para llevar a cabo las actividades relacionadas con la Historia oral, y por otro, realizan las labores propias del levantamiento de los testimonios orales.

Hasta el momento se han levantado entrevistas en las ciudades de México, Puebla, Apizaco y Oriental. Se trata principalmente de historias de vida de trabajadores ferroviarios jubilados que laboraron en las ramas de transportes, talleres y vía. También se incluye la recopilación de testimonios de mujeres que ocuparon algún puesto en los Nacionales de México o de ingenieros que hicieron posible las tareas de diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria mexicana. Recientemente se levantaron entrevistas a migrantes centroamericanos, que están en el albergue de Apizaco, Tlaxcala y que realizan su viaje por ferrocarril. De manera paralela, se trabaja en un proyecto al interior de la institución, que permitirá recopilar la memoria del Museo.

“En fin, fui una persona que disfruto más del 100 % de su trabajo como ferrocarrilero, especialmente de maquinista”.



Justino Tapia Guzmán
Noviembre, 2008, Oriental, Puebla.

⁸ Revista digital *Mirada Ferroviaria*. Órgano de información del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Para más información ver museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx

Lo que hemos encontrado

En la mayoría de los trabajadores ferrocarrileros jubilados está presente la añoranza por lo que se vivió, pero al mismo tiempo aparecen sentimientos de coraje e incertidumbre por lo que se perdió con la privatización. Todavía existen trabajadores que no encuentran una explicación convincente del por qué desapareció la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, pero que están conscientes que las condiciones de trabajo cambiaron y que la forma de operar el ferrocarril es otra.

Para un número importante de ferrocarrileros que no estaba preparado para el cierre de la empresa y para quienes su separación significó un duro golpe:

“Esta estación tenía movimiento, este centro de trabajo tenía vida, por eso da tristeza ver los cadáveres de los edificios, unos edificios que si usted observara, por dentro es una infraestructura mecánica, remachada que va a durar otros cien años, y da tristeza ver lo que otrora fuera una gran industria ferrocarrilera”.⁹



1. Talleres de Oriental, Puebla, abandonados.



2. Señor Amando Bautista.

Los ferrocarrileros que prefieren recordar con mayor énfasis su entrada a FNM, de cómo cambiaron sus condiciones de vida:

A.N: Y antes de entrar a ferrocarriles, ¿a qué se dedicaba?

J.O: A la labor campesina, en varias haciendas.

A.N: Usted es originario de la hacienda de Pochintoc, ¿No?

J.O: Sí, pero criado en la colonia Allende, allí está una estación que se nombró Ocotepc por los ferrocarriles, allí está la colonia Allende, allí me crié.

A.N: Después de que fue reparador de vía ¿qué hizo en los Nacionales de México?

J.O: Pues echarle ganas al trabajo, quise superarme, empecé como reparador de vía, luego ascendí a guardavía, y después a Mayordomo y por último fui supervisor.¹⁰

Los que tuvieron que cambiar y que perfeccionaron otras habilidades:

⁹ Entrevista realizada a Amando Bautista el 31 de marzo de 2011 en Apizaco, Tlaxcala.

¹⁰ Entrevista realizada a José Odilón de Librado, el 21 de noviembre de 2009, en Oriental, Puebla.

A.N. ¿Qué se necesitaba saber o qué habilidad se requiere para ir viendo minuciosamente si el riel o el durmiente no tienen algún daño?

J.O. Pues nada más la pura vista. Tener muy buena vista. Pues en aquel entonces miraba uno bien, estaba uno joven, iba uno detectando por allí las cosas que estaban rotas o desmontadas, para protegerlo, o dando algún golpe que se nombraba de durmientes, y se formaba un grupo de unos cuatro o más durmientes adelante y reportárselo al mayordomo, para que lo fuera a corregir con los demás trabajadores, para que se presentaran buenos servicios y no se fuera a presentar una resistencia transversal.¹¹

Los que adquirieron sus conocimientos con la práctica:

A.N. ¿Qué hace el maestro mecánico?

A.L. Distribuye el trabajo y lleva la administración del taller que le correspondía. Tenía más o menos 60 personas a mi cargo. Mi trabajo consistía en supervisar que no existieran demoras en las máquinas, que trabajaran al 100 %, tanto en equipo de arrastre como en tracción, o sea que máquinas y equipo de arrastre, porque también estaba a nuestro cargo desde los inspectores de carros y todo el personal de talleres.¹²

Los que solo con la experiencia y la relación directa podía subsanar los diversos problemas que se les presentaron:

A.N. ¿Cómo era el movimiento en Libres?

Edmundo: Había bastante gente. Nosotros estábamos en el patio de inspección con todos los truqueros, engrasadores para un tren, allí iba el cobrero la lista para el aire. Poner mangueras o quitar fugas el cobrero y así pues los truqueros revisando zapatas, chavetas en fin todo lo que había que ponerle, pues entonces yo ya iba tomando el tren y ya iba yo con ellos daba las vueltas al tren si había algún tren, un carro o unidad que estuviera en mal orden,...¹³

Un alto en el camino

La memoria y la oralidad son dos elementos sustanciales en el levantamiento de testimonios de trabajadores ferrocarrileros, mismos que nos permiten nuevas formas de ver y reinterpretar la vida de los ferrocarriles y sus trabajadores.

Contamos con una nueva área de documentos, que en el caso del Archivo de la palabra “Jesús García Corona”, son orales, y que se suman a los otros acervos documentales tradicionales para hacer del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el sitio con el mayor acervo relacionado con los ferrocarriles mexicanos y, que con el paso de los años, se va convirtiendo en un referente importante para los estudiosos del transporte ferroviario y de su patrimonio en sus múltiples ámbitos de investigación.

¹¹ Entrevista realizada a José Odilón de Librado, el 21 de noviembre de 2009, en Oriental, Puebla.

¹² Entrevista realizada a Antonio Lutrillo Domínguez, el 21 de noviembre de 2008, en Oriental, Puebla.

¹³ Entrevista realizada a Edmundo Trujillo, el 21 de noviembre de 2008, en Oriental, Puebla.

Cuadro General de Clasificación Archivística para Municipios, dentro del marco del 35 aniversario del Archivo General del Estado de Puebla¹

Antonio Blanco

Director del Archivo General del Estado de Puebla

Introducción

Si bien la labor archivística ha venido cosechando éxitos, el mayor de los cuales es el creciente reconocimiento social e institucional, vienen todavía los mejores años, las mejores épocas. Prueba de ello, es la legislación que tanto a nivel federal como estatal, se ha adoptado en la materia, incorporando altos estándares y exigencias acordes con criterios doctrinales. El reto ahora es hacer empatar estas exigencias con la vida institucional de la administración pública.

En efecto, la aplicación de las disposiciones en materia de archivos, supone retos diferentes en la medida en que sean aplicables a los distintos tipos de archivos. El manejo adecuado de los archivos de la administración pública tiene particularidades que lo diferencian del manejo correspondiente en archivos privados o históricos, por ejemplo.

Me atreveré a decir algo, al menos en forma de pregunta: ¿A qué se debe que esta importante función haya sido relegada del primer plano de la administración pública durante tantos años y que, -realidad dolorosa- hasta la fecha lo siga siendo? Esbozo ya una respuesta, a reserva de entrar en detalle más adelante: Los cimientos no se ven.

En términos generales, la misión de los archivos es la de ser fuente de investigación y sobre todo, *suscitar ocurrencias que redefinan el futuro colectivo*. La primera de estas funciones es obvia y de sobra conocida. Es en la segunda

en la que los archivos pueden tomar, si se les da el debido impulso, un sesgo interesante.

En “De la utilidad y los inconvenientes de la historia para la vida”, de Nietzsche, puede leerse:

“Necesitamos la historia para la vida y la acción, no para apartarnos cómodamente de la vida y la acción, y menos para encubrir la vida egoísta y la acción vil y cobarde. Tan solo en cuanto la historia está al servicio de la vida queremos servir a la historia. Pero hay una forma de hacer historia y valorarla en que la vida se atrofia y degenera: fenómeno que, según los singulares síntomas de nuestro tiempo, es preciso plantear, por más que ello sea doloroso”.

A la luz de este concepto surgen preguntas obligadas: ¿Qué significa hurgar en un archivo? ¿Es esta forma de autoconocimiento una vocación por el narcisismo? ¿En definitiva, por qué archivamos cosas? Desde el pensamiento de Nietzsche esta última pregunta puede tener dos respuestas. La respuesta negativa es la siguiente: Sólo las civilizaciones decadentes se interesan por los archivos. Esta respuesta corresponde a la actitud de mirar en los archivos con el único propósito de asomarse al pasado.

No obstante lo anterior, actualmente podemos decir, -sin temor a ser linchados- que no existe tal cosa como el descubrimiento de la verdad. La verdad no se descubre, se construye. Por lo tanto, es posible afirmar que sí es posible mirar en los archivos, con el fin de generar ocurrencias que “redefinan” el futuro.

Son actitudes completamente distintas. La primera, nostálgica y estéril, responde a la mencionada vocación narcisista. La segunda se apoya en una mirada profunda y retrospectiva, es decir, sí, que mira al pasado, pero con el fin activo de seguir bregando en la historia, de autodescubrirse constantemente en sucesivas revelaciones.

¿De qué características es esta fuente en la que hurgamos en el pasado?

Es un hecho en extremo significativo que el AGN se ubique en un edificio con diseño panóptico. El Archivo General del Estado de Puebla también lo está. Este símbolo indica la comprobación palpable de una relación mitológica entre la fuente o cimiento, con la visión y el oráculo. ¿Y cómo esto se relaciona con los archivos?

Me explico desde la mitología. La mitología es la herramienta más efectiva con que el ser humano ha contado en este mundo para perpetuarse en él. Desde la Grecia pre clásica existe una relación entre estos elementos: El lugar desde donde todo puede verse, un panóptico, puede ser simbolizado como un gran ojo. Ese mismo lugar es también considerado una fuente. Y es más, ese mismo lugar, que es un ojo, y una fuente al mismo tiempo, es también un monstruo, un dragón. Una dragona, para ser preciso. En su origen, la palabra dragón significa: “El que mira penetrantemente”

¹ Ponencia presentada en el marco de la XXV Reunión Nacional de Archivos.

Dice el Himno Homérico al dios: “Cerca de allí había una fuente de hermoso raudal, donde el soberano hijo de Zeus mató con su robusto arco una dragona muy gorda y grande, monstruo feroz que causaba en aquella tierra muchos daños a los hombres pues era una sangrienta calamidad.”

La pregunta persiste, ¿y esto qué tiene que ver con los archivos? Todos estos signos están relacionados con Apolo, hijo de Zeus. Recordemos: Apolo, quien estaba en busca de un lugar propio, llegó a una fuente (Un ojo de agua, como también le llamamos) en la que vivía un monstruo, una dragona que miraba penetrantemente llamada Pitón. Apolo le dio muerte y llegó a ser el primer matador de monstruos. Archéion significa fuente. De Archéion deriva la palabra Arjé, principio y origen, y por supuesto, la palabra archivo.

De este modo, Apolo ha asentado en Delfos su oráculo sobre un lugar regido antes por fuerzas terrestres, reptiles y monstruos. Apolo, dios solar, lleno de luz, llega a un lugar habitado por el caos, por un monstruo, y lo limpia, matando al engendro y llenando al sitio de claridad y orden. Esta claridad es tanta que desde allí puede verse el futuro, desde allí mana, como desde una fuente, el porvenir.

En resumen, el lugar donde existía antes el caos es una fuente –Archéion– y también una mujer, una dragona y un oráculo al mismo tiempo, y todas estas cosas son un origen. Un origen que también vaticina. Así pues, mirar hacia atrás, hacia el origen, siempre ha sido también mirar hacia adelante, profetizar.

Fuente, ojo, dragona, oráculo. Todos reunidos en una palabra, Archéion, de la que deriva nuestra palabra Archivo. Por eso los archivos tienen una doble mirada, una anclada en el pasado y otra vaticinando el futuro.

El historiador, en tanto abreva de las fuentes, se asemeja al poeta, porque ambos vaticinan desde lo profundo, desde los cimientos, desde la fuente oracular que son los archivos.

Actualmente, ningún otro ente dentro de la administración pública goza de un estatuto etimológico (y ontológico) tan fundamental como este. Y de esto, todos los aquí presentes, podemos sentirnos orgullosos.

Aniversario 35 del Archivo General del Estado de Puebla

Y no se puede hurgar en lo profundo sin una luz, pues está oscuro. Esa luz, sin embargo, es inmóvil. El oráculo no es itinerante, no se mueve. El precio de conocer el porvenir es la movilidad. Desde todo el mundo conocido se acercaban a Delfos en búsqueda de conocimiento. La tradición indica entonces, que hay que lograr que el archivo sea punto de reunión, lugar obligado. Y para eso hay que darlo a conocer.

Surge espontáneamente una pregunta: ¿Por qué la importancia de los archivos ha crecido en estos tiempos? ¿Será un efecto compensatorio de una sociedad híper veloz, un anclaje en una “tradicción” laica, un despertar de Clío?

En el dinamismo moderno contemporáneo, sobresale por su función de pivote, el archivo. Esa es una explicación a su creciente importancia en la mentalidad burocrática tradicional. Tanta movilidad también tiene, sin embargo, un efecto negativo, pues impide ver claramente lo que está anclado en el origen. Y este es tal vez, el problema de fondo al que se enfrentan los encargados de los archivos en la administración pública, a saber, hacer notar en todos los niveles, que la labor archivística es algo fundamental.

Así pues, sabiendo que el archivo es el cimiento de la administración, y que ésta lo mira con recelo, tal vez debido al recuerdo ominoso de la mirada penetrante de la dragona, 35 años pueden ser pocos o muchos, dependiendo del punto de vista empleado. Son pocos si se toma en cuenta la antigüedad de esta función fundamental. Son muchos si se toma en cuenta que en nuestra labor, bregamos grandes trechos contra corriente.

El problema, más que de recursos o presupuesto, es que en medio de las exigencias que actualmente tiene la administración pública, las urgencias se imponen a los fundamentos.

Afortunadamente, la nueva cultura de la transparencia y la legalidad hace consciencia en la administración pública de la necesidad de un control archivístico moderno, adecuado a estándares doctrinales internacionales. Digámoslo con todas sus letras. Estamos apenas en los primeros años de una nueva cultura archivística al interior de la administración pública, en todos sus niveles. Pero esta es una batalla que no hemos conquistado del todo. Una buena manera de iniciar la implantación en la práctica de estas nobles y altas exigencias, es convenciendo al funcionario promedio acerca de las ventajas de la profesionalización en materia de archivos, desde contar con información a la mano para poder enfrentar eventuales auditorías, pasando por el ahorro de espacios, hasta el cumplimiento de la obligación que tenemos con las generaciones futuras, de conservar y difundir la memoria colectiva.

Gracias a estas leyes y ordenamientos existentes en la Federación y en los Estados, hoy es claro para mucha más gente involucrada con el tema, lo que antes sólo era evidente a los especialistas: que en relación con la administración pública, y dado que los archivos tienen fines jurídico patrimoniales, administrativos e histórico culturales, su correcta administración es labor fundamental. Parece difícil creer que una verdad autoevidente como esta, haya tardado tanto tiempo en materializarse en ordenamientos legales, en normas de transparencia y en facultades de revisión y sanción en caso de incumplimiento.

Pero el hecho es que esas normas han llegado, y han llegado para quedarse. Por ello, este año es muy especial para nosotros, pues el Archivo General del Estado de Puebla cumple 35 años y 15 su taller de restauración.

En este tiempo y de manera paulatina, el Archivo General se ha convertido cada vez más en un referente obligado en Puebla para los investigadores, y dado el creciente impulso brindado al área de difusión y a las

exposiciones montadas año con año, se puede decir que tenemos en la práctica, un museo permanente. Adicionalmente a ello, se ha gestionado que los encargados de los museos del gobierno estatal, proporcionen espacios a fin de que los documentos que mostramos en nuestra sala de exposiciones sean mostrados también en otros museos, incrementando el número de personas que conocen el acervo histórico del AGEP.

La nueva Ley de Archivos del Estado de Puebla

En Puebla, contamos con una nueva Ley de Archivos, publicada en el Periódico Oficial del Estado, el pasado día 13 de septiembre. La nueva ley es fruto de la colaboración de numerosas personas, representantes de diversas instancias y archivos, entre los que destacan, además de la participación de la Diputada Elvia Suárez, quien impulsó decididamente su promulgación; el Archivo Histórico de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el Archivo del Ayuntamiento de Puebla, así como el propio Archivo General del Estado, entre otros ayuntamientos y expertos.

La nueva Ley representa el alineamiento de la normatividad estatal, con la Ley Federal de Archivos, en lo que atañe a los criterios fundamentales, órganos e instrumentos archivísticos. En fechas próximas, será publicado su reglamento, en el que se verterán en detalle, criterios que ayudarán a los sujetos obligados a cumplir cabalmente con las obligaciones legales en la materia y sentará las bases para poder establecer, de manera clara, eficaz e incluyente, las actividades de seguimiento al cumplimiento de la Ley.

El trabajo activo y constante que realiza el AGEP, se ve apoyado con el Registro Estatal de Archivos, que es un instrumento utilizado para recabar los datos sobre los acervos, la infraestructura de los archivos, y de los documentos que sean declarados Patrimonio Documental del Estado, así como también por el Consejo Estatal de Archivos, presidido por el Titular del AGEP y conformado por los representantes de los diferentes archivos estatales, municipales e instituciones autónomas, encargándose de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Archivos del Estado de Puebla y su Reglamento, a través de los diferentes trabajos y eventos en este ámbito archivístico.

Presentación de la propuesta para la conformación del Consejo Estatal de Archivos



Propuesta de Cuadro General de Clasificación Archivística para Municipios

En los meses de septiembre y octubre, el Archivo General ha tenido contacto por primera vez, con las autoridades electas de los 217 municipios del Estado, como parte de un esfuerzo de coordinación entre varias dependencias, para acercarnos a ellos a fin de capacitarlos en diversas áreas, entre las cuales, se encuentran los archivos. Por cuestiones políticas, los presidentes municipales en Puebla, estarán en su cargo por única vez, un periodo de 4 años con 8 meses, por lo que es una oportunidad inmejorable de tener con ellos una colaboración permanente que ya hemos iniciado. En efecto, ya les hemos entregado un calendario de seguimiento a las capacitaciones en materia de administración de archivos.

Es en ese marco en el que presentamos aquí la propuesta que el AGEP hizo a los ayuntamientos entrantes en el marco de los trabajos de entrega recepción para el periodo 2014-2018.

Producto del trabajo de los expertos en la materia del AGEP, esta propuesta que se pone a disposición de los ayuntamientos poblanos, servirá para facilitar el importante trabajo en materia archivística, además de impulsar la cultura en esta materia para el importante periodo de casi 5 años que los ayuntamientos electos estarán en funciones.

CUADRO GENERAL DE CLASIFICACIÓN ARCHIVÍSTICA MUNICIPAL

CODIGO	SECCIONES
1s	Gobernanza
2s	Servicios públicos
3s	Seguridad pública
4s	Hacienda y patrimonio municipal
5s	Desarrollo económico
6s	Desarrollo social
7s	Desarrollo urbano y medio ambiente

Este trabajo ha sido resultado de varios procesos que iniciaron con el programa de rescate a municipios emprendido hace varios años, y en el que participaron también, además de las administraciones municipales, el AGN y ADABI. En meses recientes se han tenido reuniones de colaboración con 12 municipios de distintas características y zonas geográficas del Estado de Puebla, cuyo propósito central ha sido producir conjuntamente, un Cuadro General de Clasificación Archivística que pueda servir como modelo a seguir para todos los municipios. El objetivo es apoyar en esta labor especializada a los miembros de los ayuntamientos, a fin de que con base en él, puedan consolidar de manera profesional el buen manejo de sus archivos, en beneficio del propio ayuntamiento y del público en general.

Nuestro objetivo fue hacer un cuadro que pudiera alinearse con los planes municipales, plan estatal y plan nacional de desarrollo. Muchas veces, los integrantes de los municipios tenían opiniones basadas en la importancia de tal o cual actividad municipal. Sin embargo, las secciones sustantivas que definimos, y en las cuales al final del trabajo, todos estuvieron de acuerdo, son aquellas que responden a la sustancia de la actividad municipal, como instancia administrativa en contacto directo con la población.

Estos trabajos son responsabilidad directa de los sujetos obligados, en este caso, de los ayuntamientos, pero dado su enfoque especializado, en el AGEP, como agente promotor del Sistema Estatal de Archivos, decidimos realizar este esfuerzo y compartir sus resultados con todos y cada uno de los municipios del Estado, a fin de que si así lo deciden, puedan hacer uso de él, adecuarlo a sus necesidades, o incluso, mejorarlo en beneficio de su actividad administrativa.

Otras actividades

Una de las funciones principales del AGEP, es el de proporcionar las herramientas necesarias para una mejor administración de los archivos del Estado, es por ello que se encarga de brindar asesorías y capacitaciones continuas a todos los sujetos obligados, conforme a lo estipulado en la Ley de Archivos del Estado de Puebla y normatividad aplicables. Actualmente el AGEP, está brindando este servicio a Secretarías, Entidades y Municipios y ha participado en programas de Capacitación organizados por el Gobierno del Estado, dirigido a los 217 Ayuntamientos electos, que próximamente entrarán en funciones (15 de febrero de 2014), con la finalidad de que los Ayuntamientos realicen prácticas municipales exitosas en la administración de sus archivos.

Capacitación a personal de los Municipios de Puebla



Restauración

Una forma de contribuir a fortalecer la vida de las instituciones, es a través del taller de restauración y encuadernación del AGEP, en donde se han restaurado documentos de gran valor histórico, que constituyen el acervo documental del Estado, recibiendo de tal forma reconocimientos importantes a nivel estatal.



Exposiciones

El AGEP promueve la difusión de los documentos históricos del Patrimonio documental del Estado, siendo ésta una de sus funciones de mayor relevancia, en donde a través de las diferentes exposiciones se presentan los acontecimientos y el desarrollo histórico del Estado, teniendo actualmente una gran afluencia de visitantes de talla nacional e internacional, estudiantes y público en general.



Crónicas de inauguración del tramo de Puebla a Tehuacán del Ferrocarril Mexicano del Sur

Manuel Caballero

Introducción¹

El 5 de febrero de 1891 se inauguró la vía férrea que iba de la ciudad de Puebla a Tehuacán. Durante dos días de fiesta los directivos de la compañía constructora atendieron a los representantes de los principales diarios capitalinos y locales, así como a la oligarquía porfiriana que acudió a la convocatoria de la empresa. En el tren inaugural iban directores de periódicos, integrantes de la clase política y empresarios, así como el poeta Manuel Gutiérrez Nájera.

El día de la inauguración, la estación de Puebla del Ferrocarril Mexicano del Sur se engalanó; los representantes de la empresa recibieron no sólo a distinguidos personajes de la clase política poblana que llegó acompañada por el entonces gobernador Rosendo Márquez, sino a la comitiva que hizo su arribo en el tren que venía de la ciudad de México. Durante su estancia en la estación la comitiva disfrutó de una exquisita comida acompañada por vinos franceses que los directivos de la empresa les procuraron.

El tren inaugural partió de la estación pasadas las 14:00 horas y durante su trayecto se detuvo en las principales estaciones de la línea: Tepeaca, Tecamachalco, Tlacotepec entre otras, para recibir el beneplácito de la gente. Una vez en Tehuacán, los convidados asistieron al ágape de rigurosa etiqueta y elegancia. Para no desentonar con la época, también se sirvió comida de tradición francesa. Los oradores del acto principal fueron: Pablo Martínez del Río, representante de la empresa; Manuel Romero Rubio en representación del presidente Porfirio Díaz, y el representante del gobierno de Oaxaca.

Lo textos que siguen a continuación narran los detalles de lo acontecido durante la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur y

forman parte de la crónica que realizó el periodista Manuel Caballero para el periódico de circulación nacional *El Presente*.

El Presente, jueves 5 de febrero de 1891. El tren inaugural. Hoy a la una de la tarde por el Ferrocarril Mexicano en dos vagones especiales unidos al tren común de pasajeros, que sale de México a la siete de la mañana y que hoy salió a las 7:20 minutos, llegaron a Puebla, con el objeto de transbordar a la línea del Ferrocarril del Sur, los siguientes invitados: señor Ministro don Manuel Romero Rubio, señores generales Carlos Díez Gutiérrez, Naranjo, y Garza Galán, Sres. Joaquín Read, José Arriola, Santiago Campbell, Agustín Zurbarán, Antonio Villalobos, Vicente Luengas, Ricardo Mújica, Manuel Lara, Manuel Gutiérrez Nájera, Ingeniero Francisco de Garay, Lic. Pablo Martínez del Río, Manuel Islas, Rafael Mendoza y señora, Rafael Rendón Díaz, Saturnino Islas, Gabriel Villanueva, Manuel H. San Juan, Samuel Rendón Díaz, Luis C. Simmonds y G. M. Stewart. Venían representados los siguientes periódicos: El Tiempo, El Universal, El Nacional, El partido Liberal, El Progreso, El financiero Mexicano, y Las Dos Repúblicas. Los viajeros pasaron de la estación del Mexicano a la del Sur, donde los recibieron el señor gobernador Don Rosendo Márquez y el General Jefe de la Zona Don Mucio Martínez. Se dispusieron en la estación del Sur tres saloncitos comedores, en los que se instalaron los pasajeros tomando el lunch que se les había preparado. Estos saloncitos estaban adornados vistosamente con coronas de encino verde, banderas tricolores y águilas mexicanas. En el centro del principal destacaba un cuadro al óleo con el retrato del Presidente de la República, vestido de de rigurosa etiqueta y sin más atavío militar que un rosetón tricolor en el ojal de la casaca. En las mesas, improvisada con tablas y cubiertas de blancos manteles, había servicio suficiente para cien personas. Los pasajeros comieron en pie, y por lo mismo no había distinción de ningún género en la manera de colocarse, pues junto al miembro del gabinete apuraba una copa al mismo tiempo el reporter de algún diario metropolitano. Hubo notabilísima cordialidad entre los que llegaban y quienes los recibían. Los Sres. Joaquín Pita y don Miguel Galindo y Galindo, obsequiaron con demostraciones distinguidas a los periodistas de México. El señor Romero Rubio, hizo los honores al lunch ofrecido por el señor gobernador del estado y lo secundaron todos los presentes. Los manjares consumidos fueron sándwiches de lengua, sardina, galantina, jamón, queso y mortadela, volovants, lengua de ternera, lonjas de galantina, pavos rellenos, filetes mechados, pollos fríos, mantequillas, rábanos, ensaladas, ballonesa, salsa tártara, pasteles y frutas. Los vinos servidos fueron Sauternes, Pontel-Carnet, Chateau-Canon, Barsac, Verhmouth, Coñac, Jerez, Málaga, Oporto, Cerveza y champagne. A las dos de la tarde todos los invitados de México y Puebla, ocupaban el tren inaugural, que partió a las dos y quince minutos. La estación del Sur ostentaba varios adornos, y en la parte más alta del edificio, entre hacinamientos de banderas mexicanas se veía destacar, como soberana del progreso material, la bandera inglesa. En general el público no presenció nada de lo antes descrito, en virtud de que para mantener el orden solo se dejaba

¹ La localización y transcripción de esta crónica la realizó Patricio Juárez Lucas, Jefe de Departamento de Archivo Histórico, en julio de 2013.

pasar al interior de la estación a determinado número de personas. Los datos que publicaremos en lo sucesivo sobre la inauguración del Ferrocarril del Sur, serán todos recibidos por telégrafo y enviados por el reporter especial de El Presente, don Manuel Caballero.

Tren inaugural a Tehuacán. Reporter de El Presente en route. Noticias aceleradas de la gran solemnidad del día. (Por telégrafo del Ferrocarril Mexicano del Sur). Sr. Lic. M. Palacios Roji procedente de Tepeaca. El tren inaugural dejó la estación de Puebla a las 2:17 pm la composición de dicho tren es la siguiente: máquina Romero Rubio, número 8 a cargo del maquinista Tomas Scott, servido por el fogonero Francisco Álvarez, el carro del express y de equipajes están convertidos en cantina, los carros D2, A31, A1, A2, y A7, formaron el complemento del tren, siendo el último el que ocupan, el señor Romero Rubio, los gobernadores, generales y funcionarios de la compañía del ferrocarril. Reina gran entusiasmo y cordialidad a bordo del tren. Desde el principio comenzamos a ver el camino sólidamente construido. La vía está perfectamente balastrada y ramada toda sobre durmientes de acero. El tren lleva una velocidad de 35 millas por hora, el tramo inaugurado mide 127 kilómetros. Es conductor del tren el señor W. D. Onfles que se porta atento y comedido con todos, de trecho en trecho hay parejas de rurales escalonados en el camino, presentando las armas al pasar el tren. Al pasar por el Kilómetro 12 nos detuvimos con el objeto de que los señores Read y Campbell examinasen personalmente un ancho y sólido puente de mampostería recientemente construido y que es una magnífica prueba de la solidez de la vía que se inaugura. Este puente es de dos arcos y sobre el descansa en tal un terraplén de mas de seis metros de altura. Comienza a entolverse el cielo por nubes de agua. El tiempo es caluroso pero el nublado modera mucho el ardor del día, produciendo una temperatura deliciosa. A las tres en punto tocamos Amozoc. La estación estaba llena de gente. Las músicas tocaban el himno Nacional. Se oían cohetes. El Ayuntamiento salió a saludar al señor Romero Rubio. El tren avanza mucho y por la velocidad no permite las presentaciones de respeto de las autoridades de los pueblos, pues antes de que lleguen las comisiones. Mandaré más pormenores en la estación próxima. Manuel Caballero.

Procedente de Tecamachalco. En la estación de Tepeaca se detuvo el tren unos 15 minutos. El señor Romero Rubio, los señores Márquez, Mucio Martínez y demás altos personajes del estado bajaron de los vagones para recibir al Ayuntamiento que presidió el señor don Pedro Ibargüen. La estación estaba coquetamente engalanada con banderas, bandas y flámulas. Cuatro músicas de viento tocaban el himno de la Patria. Los alumnos de las escuelas, militarmente uniformados y sosteniendo en sus brazos las armas, hicieron los honores militares, dividiéndose para ello en dos secciones. El General Márquez, con marcada benevolencia hacia los niños, los acarició, siguiendo su ejemplo algunos otros de los viajeros. El señor Ibargüen, poniéndose al frente de la multitud que esperaba el tren inaugural, pronunció un entusiasta discurso de bienvenida. Contestole el señor

Romero Rubio en su nombre y como representante del Presidente de la República, felicitando al estado de Puebla por la gran mejora que se está inaugurando en estos momentos solemnes en la historia del progreso material de México. En frases correctas agregó que el General don Porfirio Díaz se siente feliz al ver el ardor y la espontaneidad con que los pueblos secundan la única política que desarrolla, que es la del adelanto de la República, y da las gracias tanto por las atenciones personales que se le dispensan como por la eficaz cooperación que le prestan en la gran obra emprendida. Concluidos los discursos se oyeron estruendosos aplausos y vivas repetidos la Presidente de la República, al Ministro de Gobernación y al Gobernador del Estado. En este lugar pasó un incidente digno de mencionarse. Antes de que subieran a sus respectivos vagones varios de los distinguidos personajes que vienen en la comitiva el tren partió. En el acto, pero cuando ya había caminado algunos metros, se mandó a detener. Este acto inesperado que solo puede atribuirse a la inexperiencia del maquinista, produjo onda sensación e hizo que el señor Gobernador del Estado declarase terminantemente que viniendo el ejecutivo de la Federación, representado por el señor ministro Romero Rubio, deben esperarse sus órdenes para cualquier movimiento. Después del incidente, siguió el tren su marcha entre vivas, aplausos y aclamaciones de los que se quedaron. Procedente de Tlacotepec. A las 4:40 hemos llegado a Tecamachalco, pero antes hizo alto el tren en el kilómetro 65 con objeto de que admiráramos el magnífico y soberbio puente de El Arenal, que es el mayor de la línea de Tecamachalco a Tlacotepec. Los dos estribos de esta obra maestra, en la que se ve el atrevimiento de la ingeniería, están formados de grandes blocks de preciosa cantera de cara áspera, rock faced, y sobre ellos a una altura de veinticuatro pies descansa la gran cama de fierro que mide cien de longitud. Es un espectáculo nuevo para los que estamos acostumbrados en México a asistir a las inauguraciones ferrocarrileras, encontrarnos en esta línea del Ferrocarril del Sur, que puede llamarse modelo, todas las sobras completas y ninguna provisional. Las estaciones todas están completamente concluidas, el trayecto todo embalastrado, los cambios y dobles todo en su lugar y ya operando con facilidad y acierto como si fuera uno de los ferrocarriles más antiguos de la vieja Inglaterra. Estos ingleses, decimos los que vamos recorriendo la vía, lo hacen todo sólido y espléndidamente. En Tecamachalco la bienvenida, aunque tuvo menos ceremonia que en la estación anterior, no ha estado menos entusiasta. El pueblo y las clases acomodadas se agolpaban a la estación, y entre la multitud se veían bonitos trajes de señoras que engalanadas concurren al festival ferroviario. Por todas partes se escuchaban músicas, cohetes, viva, aclamaciones y saludos entusiastas, el Jefe político de la localidad, que es una persona en extremo simpática, es invitado para que nos acompañe, y después de algunas excusas, toma asiento entre nosotros aumentando el número de viajeros. A las 5:10 minutos tocamos la Hacienda de Las Ánimas, las músicas nos saludan al pasar, pero el tren no se detiene ni un momento. A las 5:35 minutos estamos en Tlacotepec y en el acto entrego mis notas a la oficina telegráfica. Manuel Caballero.

Tren Inaugural a Tehuacán. Procedente de Tehuacán. 4 de febrero, a las 7:40 minutos de la noche hemos llegado por fin a la ansiada Tehuacán, con los oídos zumbando aún con el estruendo de tantos cohetes, músicas y vivas como hemos escuchado por todo el camino. Una inmensa muchedumbre, una oleada humana se apiña en torno a nosotros, y los rostros risueños nos saludan por todas partes, mientras llenos de polvo, pero emocionados, descendemos al andén después de una marcha triunfal en la que empleamos con toda exactitud 5 horas 23 minutos. En el edificio de la estación brillan como estrellas innumerables focos de luz. Se oyen estruendos gritos de júbilo arrancados por el entusiasmo a los hospitalarios hijos de Tehuacán. Las campanas repican a vuelo en todas las iglesias, como para expresarnos que la religión sabe unirse a los triunfos del progreso, cuando estos no hieren sus inflexibles principios. Los cohetes estallan en las alturas produciendo millones de chispas que se derraman al hacer como lluvia de oro. Las músicas son tantas que ya no se distinguen las armonías, y apenas si se logran escuchar las cadenciosas y arrebatadoras notas del Himno de la Patria entre los torrentes de ellas que inundan el espacio. El señor jefe político Don Uriel Alatraste que es un joven de maneras corteses y fina educación, presidiendo a las autoridades de la localidad, nos recibe con marcadísimas muestras de beneplácito. Numerosas comisiones, todas ellas de caballeros atentos que, sin ceremonias pretensiosas, nos ofrecen con cordialidad sus servicios, se encargan de alojarnos convenientemente, procurando que cada uno de los viajeros esté satisfecho. Desde la estación se ve la ciudad pomposamente iluminada, y las avenidas que a ella conducen parecen ríos de luz, y cauces de corriente humana. En este momento entramos a la ciudad. Del centro transmitiré más noticias. Manuel Caballero.

Procedente de Tehuacán. En numerosos carruajes, entre los que había muchos de exquisito gusto y tirados por soberbios troncos de caballos, hemos penetrado al centro de Tehuacán. Un escuadrón de rurales lujosamente uniformados forman valla en las calles que acabamos de recorrer, y las ventanas, azoteas, aceras y puertas están repletas de curiosos que nos saludan al pasar. Tehuacán es un ascua de oro en estos momentos. La luz de millares de fogatas y faroles le dan un aspecto fantástico. Parece una ciudad de las descritas en las leyendas árabes. En las principales calles se elevan esbeltos y soberbios arcos triunfales, en cuyas partes superiores destacan inscripciones alusivas al gran festival. El pobre y el rico, todos sin excepción han iluminado sus frontispicios de sus habitaciones, en los que flamean cortinas, banderas, flámulas, y gallardetes. Somos los huéspedes de la ciudad, y se nos rodean de tantas atenciones, que la gratitud se abruma no sabiendo cómo corresponder a tanta benevolencia. Las principales familias con vivas muestras de cordialidad nos alojan en sus casas particulares a muchos de los que no encontramos hospedaje en los hoteles, que están repletos con la gente que ha venido de las poblaciones inmediatas. Todo el mundo nos colma de atenciones. Uriel Alatraste se multiplica y

recibe plácemes entusiastas de los personajes oficiales de México, Puebla y Oaxaca que se encuentran aquí. El Baile está citado para las diez de la noche. Mañana irán mas detalles, pues ya está para cerrarse la oficina telegráfica. Manuel caballero.

Procedente de Tehuacán, 5 de febrero. Aunque el baile estaba citado para las diez de la noche no comenzó sino hasta las 11:30. El local escogido para el objeto fue toda la casa, propiedad del señor don Joaquín Martínez, y estaba tan espléndidamente dispuesto que podía rivalizar con cualquier otro, destinado al mismo fin, en la capital de la República. Se veía que la pintura, los muebles y la decoración, todo era hecho a propósito para el festival. Lo que pudiera llamarse salón máximo, es un gran patio limitado por cuatro airosos y amplios corredores, en cuyos fondos, arcadas, techumbres y columnas, resplandecían los tapices, las cenefas rojas y las cintas de oro. Los muros casi en su totalidad estaban cubiertos por innumerables espejos, en cuyos abismos luminosos se multiplicaba la imagen del salón, las lunas resguardadas con marcos de terciopelo parecían reflejarse entre las olas de gardenias que deliciosamente adornaban las paredes. Las bases de las columnas. Estaban sumergidas en montañas de musgo y flores. Todo el maravilloso conjunto fue alumbrado con bujías resplandecientes, sostenidas por grandes candiles de cristal y magníficos candelabros, en cuyos prismas los rayos se quebraban, produciendo coloraciones agradables. Mr. Carden, cónsul de Inglaterra, decía con expresión sincera, que le parecía encontrarse en esta noche en uno de los más aristocráticos bailes de los que se verifican en la ciudad de México. El gabinete que sirvió de tocador a las damas era en extremo confortable y elegantísimo, servido por personas expertas y habilitado con prodigalidad. Había salones especiales de descanso, de fumar, de juegos, de cantina y reservados para caso de enfermedad o indisposición. El bufet con lunch estuvo abierto toda la noche para el servicio de los invitados, siendo los lovinos riquísimos e inagotables. El guardarropa, muy bien atendido, dejaba entender que había un orden estricto en quienes lo tenían a cargo. Trescientas fueran las invitaciones repartidas para el baile. Aunque la concurrencia fue muy numerosa no había apreturas ni molestias, por lo que las parejas bailaron con toda comodidad. Las comisiones de recepción hicieron los honores de una manera digna, y la juventud dorada de Tehuacán demostró que sabe hacer uso de las cortesías propias de las sociedades cultas. Los caballeros asistieron vestidos de gran etiqueta y las damas muy elegantes, sin abigarramientos provinciales y ostentando con desembarazo sus magníficos trajes, confeccionados por manos entendidas. Por su especialidad notabilísima merecen hacerse algunas citas. La señora Enedina Rebollo de Márquez, perfectamente ataviada, ostentaba un riquísimo collar de brillantes. La señora de Lonergan llevaba un admirable toilet de brocado blanco bordado de perlas en el corpiño y delantero. La señora de Alatraste vestía un elegante traje blanco y oro train de cour, llevado con suprema distinción. La señora de Eckersley vestía una linda y sencilla toilet de color amarillo de muy buen gusto.

La señora Cacho de Caso ostentaba un delicioso traje rosa. La señorita Guadalupe Márquez mostrábase cubierta por un traje redondo tull pastille color azul de cielo; la señorita Rosa Pagaza vestía un azul pálido muy lindo; la señora de Cacho ostentaba un toilet blanco y corpiño color de Nilo con profusión de brillantes. Sería imposible telegrafiar describiendo todos los trajes, para lo que se necesitaría un periódico entero, pero baste decir que los había hermosísimos y de exquisito buen gusto. La velada fue magnífica, reinó una cordialidad franca, sin que el más leve incidente interrumpiera la alegría de los convidados. Anoche nos hemos afirmado en la creencia que ya teníamos, de que la sociedad de Tehuacán es de trato distinguido y educación correcta. La orquesta fue muy digna de aplauso y numerosísima. Poco después de las cinco de la mañana y cuando los primeros arreboles teñían el oriente terminó el baile. Todos admiramos lo que ha hecho Tehuacán, presidido por su simpático cuanto activo Jefe Político don Uriel Alatríste. Me permito descansar un momento, mientras llevan estas líneas a la oficina telegráfica. Manuel Caballero.

Procedente de Tehuacán. Febrero 5 A las tres de la tarde en punto terminó el banquete ofrecido por los señores Read y Campbell en el hotel Juárez. 150 cubiertos fueron servidos por e, conforme el siguiente menú:

“

“banquete que ofrecen los señores Read y Campbell, con motivo de la inauguración de la línea del Ferrocarril Mexicano del Sur, de Puebla a Tehuacán, febrero 5 de 1891. Menú por Aug Faure y Cía. Ornaments, Bouquets et vases de fleurs, Hors d'oeuvre. Galantine truffée, langues de boeuf, variantes, sardines, olives, gateaux et fruits assortis. Soupe a la tortue de mer. Consommé de volailles. Relevés. Posson frais a la Chambord. Entrées. Filet de boeuf an beurre d'anchois. Salmis de tourtereles aux truffes. Volauventes finnaciere a la carbonera. Gigots de veau Macedoine. Rots. Poulardes Farcies a la Tecoac. Legumes. Artichauts a la barigoule. Dessert. Boudin a la Maréchale

”

El primer brindis fue dicho por el señor Lic. Pablo Martínez del Río en nombre de empresa constructora. Dijo que esta fiesta no era más que el prólogo del gran día en que la línea llegará a Oaxaca. Prometió que la empresa no omitirá esfuerzo para tocar el fin que se propone y establecer este nuevo vínculo de unión entre México y el capital extranjero, dio las gracias al Gobierno Federal por el apoyo que ha prestado en la realización de la obra y brindó con entusiasmo por el Presidente don Porfirio Díaz. El señor Romero Rubio, en nombre del primer magistrado contestó diciendo, que el General Díaz es todo entusiasmo y regocijo en fiestas como ésta; que con el alma y el corazón está presente en ellas, que no es preciso hablar de la importancia de mejoras como la que se celebra, pero que ellas sirven para estrechar a los hombres en un mismo pensamiento y en una sola idea, la de la benevolencia mutua y el amor a todas las razas; recuerda que esta fiesta coincide con el aniversario de la Constitución y dice que es verdaderamente providencial el haber sido invitados a ella por un Prefecto que lleva el apellido Alatríste, que para todos los que conocen la historia del pueblo mexicano, es sinónimo de abnegación, de patriotismo, de sacrificio y de martirio. Grandes aplausos estallan al terminar el brindis del señor Romero Rubio. El señor Alatríste se conmueve mucho. Dice, que es una blasfemia el atribuir a éstas al parecer pequeñas coincidencias a la casualidad, porque ellas son el resultado inevitable de esa fuerza latente, de espíritu de reparación, de orden y de justicia que preside a todos los sucesos humanos y que se llama Providencia. Después de expresar en frases galantes, lo satisfechos que deben estar el pueblo, la empresa y las autoridades agrega que, Tehuacán no se ha limitado a poner flores, cortinas y banderas en sus calles, sino que anoche ha exhibido un espléndido jardín formado de sus hermosas flores. Con este motivo, hace la más poética y aplaudida apología de la mujer de Tehuacán y de su sociedad culta y civilizada. Fue muy aplaudido este brindis. En seguida el licenciado Emilio Álvarez dijo un largo y bien concebido discurso que obtuvo también muchos aplausos. Brindó luego el señor Acevedo, representante del gobierno de Oaxaca recordando los esfuerzos hechos por Mier y Terán, Cendejas y Gregorio Chávez para la realización de la mejora que hoy se inaugura. Dice que el pueblo y sus deseos nada habrían podido realizar sin la ayuda decisiva del señor General Díaz. El señor Manuel Cacho, presidente del Ayuntamiento local dijo pocas pero sentidas frases dando gracias a los huéspedes que han honrado a Tehuacán. Termina el banquete: todos se apresuran a regresar; y el tren de vuelta parte para Puebla a las 3:15 de la tarde. Manuel Caballero. El Presente, Puebla viernes 6 de febrero de 1891.

Margarita Castro, de telegrafista a Jefe de Estación (Tercera parte)

Tercera parte de la entrevista a la señora **Margarita Castro** realizada por **Patricio Juárez**, jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

P. J. ¿Era su telegrafista?

M. C. No, ella era tomadora de patio, empleada de demoras, o sea miscelánea, la categoría de ella era ayudante de jefe de estación, pero era terrible. Sí, porque el jefe de estación era el boletero y era el telegrafista. O sea que yo recibía los programas de motores, órdenes de tren, vendía boletos y hacía el corte de caja de la estación, de los ingresos, remesas al banco, todo eso era mi responsabilidad, y ella hacía todos los informes y la toma de patios y todo eso.

P. J. Pero en estaciones más grandes, ¿cada una de esas categorías tendría su propio personal?

M. C. Sí, por ejemplo en Julia había empleado de demoras, tomador de patio, cajero, y yo era el telegrafista y era quien sacaba las cuentas diarias, nada más. Ellos me pasaban todo y yo cerraba todo y tenía que balancear si no estaba bien alguna cosa, ése era el trabajo de la estación; entre más grande la estación, más empleados, más conflictivos, porque había siempre un empleado malo, había uno que metía la pata siempre, así era. Sí me tocó trabajar en varias estaciones y la única estación que me tocó buena, buena, con mejor sueldo y gané más de todas las estaciones, fue en Villa de Comaltitlán, Chiapas, por el exprés, había mucho exprés. Allí es donde le digo que había ese empleado malo que tenía que andarlo vigilando así cerquita; eran cerros y cerros de cajas de fruta que embarcaban allí. Allí sí trabajaba pero duro; desde que entraba ya empezaba a documentar para el tren y tenía la obligación de decirme: "necesito cinco minutos de tiempo para el exprés porque hay mucha carga: hay tantas cajas y tantas rejas". Había dos cargadores, a veces teníamos que buscar otros dos, y ya eran cuatro cargadores para que cargaran en cinco minutos cien rejas de mango. Fue la mejor estación que tuve, y sacaban jaulas de ganado en esa época, jaulas de ganado por exprés, y eso sí dejaba bastante comisión, porque venían hasta Pantaco, aquí a Ferrería. Y cuando sacaban cuatro o cinco jaulas de ganado la comisión de exprés subía; era buena la estación Villa de Comaltitlán. Aquí, Contreras, también fue buena en una temporada cuando llegó bastante papel. Les urgía mucho mandar el papel por exprés,

llegaron once furgones de papel, desperdicio de papel, para Peña Pobre que estaba aquí abajo; luego ya lo pasaron a Tlaxcala, a un lugar de Tlaxcala se fue la fábrica, se fue para allá, Muñoz, allá está. No, me sentí triste cuando se fueron, y había muchos usuarios que eran agradecidos, me hablaban un sábado en la tarde: "oiga, señora, ¿no ha llegado el furgón fulano?". "¡Sí, le decía, llegó hace..., pero estuve llamando a sus oficinas y no me contestaron, porque creo que ya había salido". "¿Qué le parece que mañana comiencen los muchachos a descargar el furgón?". "Pues como guste, le decía, y usted ¿viene a liquidar el lunes o mañana mismo?". "No, mañana, si usted está aquí, mañana, mañana mismo liquidado". "Sí, porque tengo que tener a primera hora el dinero en la caja, si no me caí el visitador, y si no tengo el dinero en la caja, ¿cómo le hago?". "Bueno, mañana paso". Y ya venían, fuera domingo o día festivo yo les atendía, y ellos eran muy agradecidos. En navidad me mandaban mi regalo, eran buenas gentes, así trabajábamos bien. Sí, fue una temporada y una época muy bonita, pero me decía mi hijo el 24 de diciembre: "¿qué no vas a ir a hacer la cena de navidad, mamá? ¡Parece que el ferrocarril fuera tuyo. Ya deja eso, vámonos!". "No, le decía". En año nuevo es que me decían ellos esto, porque en año nuevo, el último día del año tenía que dejarlo lo más al corriente, porque se venía el día festivo y tenía uno que entregar el informe del año. Decían las instrucciones que entre el cuarto día del mes debían estar los informes. Una sola vez recibí una carta de felicitación aquí, estando aquí precisamente. Me felicitó el superintendente porque siempre mandaba mis informes de acuerdo con las instrucciones; al cuarto del mes, los informes del mes anterior ya se iban al cuarto día, que era la única empleada que mandaba los informes puntualmente, pues así era mi vida.

P. J. ¿Dónde conoció a don Salvador (Zarco)?

M. C. A Salvador Zarco lo conocí aquí en México. Él trabajó en el Sindicato, era del Sindicato, y cuando ya se terminó Ferrocarriles fui a conocer el Museo de los Ferrocarrileros y ya estaba allí; creo que ya le habían dado el puesto de director. No sé cómo lo obtuvo, pero pienso que fue una buena elección, porque él estuvo muy encariñado con Ferrocarriles, él quiere mucho los Ferrocarriles. Por eso, qué bueno que se quedó allí de director.

Trabajé en Maravillas, pasaba el tren, el rápido que venía de Nuevo Laredo a las seis de la mañana pasaba allí en Maravillas. Trabajé en Maravillas la navidad de un año cuando asenté escalafón. Le platico que entonces había una señora que vendía pulque; llevaba sus botellas así en una canastita, y lo poquito que le daba tiempo, porque el tren nada más se demoraba como treinta segundos, tenía que llevar el dinero listo la persona que iba a comprar; entonces se le quedaba la mayor parte de las botellas; a veces al garrotero le daba una o dos, le pagaban allí o le aventaban el dinero por la ventanilla, y las demás botellas se iba a la sala de espera y se las echaba ella; ya de repente la veía que salía de allí pero bien mareadona, y me

pedía pulque a mí. Era una señora ya grande. Ese pulque que vendían allí ha de haber estado bueno, me imagino, porque se puede decir que terminando la madrugada, a las seis de la mañana... allí y en El Salto, Hidalgo, lugar donde tomaban mucho pulque... Cuando llegué a trabajar ahí por primera vez fui a buscar dónde comer, algún restaurancito o fondita, lo que fuera, y ese día llegué y me presenté: “mire, vengo a trabajar aquí a la estación, voy a trabajar como telegrafista. Quiero que si me hace usted favor de darme una cena en la noche. Vi que los señores estaban tomando en unos jarritos muy sabroso; pensé: “es café”, entonces le dije: “quiero un jarro de café como el que le dio a los señores ahorita”, y tenían un molcajete con una salsa, estaba ella haciendo tortillas, y ya salió el plato de frijoles, ya dije: “pues aquí, por lo menos eso cenó”, y luego me dijo ella: “mire, lo que toman ellos es pulque. Aquí no tomamos café”. “Uy”, dije, y luego me dio un taquito de salsa; no, hombre, me ahogué, estaba tan picoso, “ya estuvo que me quedé sin cenar”, pensé. Ya después me llevaba mis galletas y mi medio litro de leche, pues allí no había, no había más, solamente pulque, frijoles y salsa, y salsa picante. “Uy”, dije, allí me estaba ahogando con la salsa tan picosa, los señores nada más se rieron; han de haber dicho: “ésta no sabe comer chile”.

Mi vida en Ferrocarriles fue muy bonita, con algunos peligros pero nada fuera de lo normal. Nunca me destituyeron, nunca me dijeron que me había robado algo; por no haberme robado nada, me quedé sin nada. Un día le dije a mi tía de un conductor que me encontré por allá en Buenavista donde vamos a firmar la sobrevivencia, le dije: “y ¿dónde están los indicadores de los trenes?”, y él me contestó: “¡en las casas de los jefes”. Los indicadores, que eran los que iban en el cabús del tren, allí los ve usted, adornando su sala, adornando su escalera, allí hay uno y otro por acá”, y le dije: “¡qué barbaridad”. No me pude quedar aunque sea con un quinqué, y ya ve los quinqués tan bonitos que estaban, de esos de pedestal. No, hombre, me hubiera quedado con alguno. En muchas estaciones que trabajé había de esos quinqués, en Hibuera, en Yerbanis, Durango, había, en Donají cuando llegué había quinqués, lámparas de señales. Nada de eso de recuerdo tengo, tengo nada más un clavo de vía que está cromado, como pisapapel, y ya, es todo lo que tengo de recuerdo de Ferrocarriles.

P. J. ¿Cuántos años trabajó?

M. C. Treinta y cinco años y dos meses me cotizaron en la jubilación. Todavía no quería dejar Ferrocarriles, pero me regañó el médico porque la primera vez que me dio la incapacidad no la entregué, seguí yendo a trabajar, así mala del pie seguía diario yendo a trabajar. Ese médico que me atendía aquí en la Clínica 18, precisamente, era hijo de ferrocarrileros. No sabía, por eso cuando me dijo: “está usted muy mala de acuerdo a la última radiografía de su pierna. ¿Qué pasó con la incapacidad que le di hace quince días?, ¿todavía no le mandan su relevo?”. Me dijo él: “¿por qué no

había venido?”; le contesté: “es que estoy trabajando”. “Pero ¿qué todavía no le mandan su relevo, le di una incapacidad hace quince días”; le dije: “es que no la entregué”. “¡Pero cómo!”, y que se levanta bien molesto, enojado: “¿Qué no se dio usted cuenta que se está arriesgando? Le di la incapacidad y Ferrocarriles va a decir: ‘no sé nada, no tengo nada, no me entregaron nada’, y ¿quién se hace cargo de usted?, nadie. Si algo le pasa en ese trayecto de esos quince días, usted es la única responsable. Bueno, dígame qué les da Ferrocarriles que no lo quieren dejar. Fíjese, a mi papá lo iban a operar, él era maquinista; no me lo va usted a creer pero fui con dos policías a bajarlo del tren porque sabía que si mi papá no se internaba en ese momento se le iba a reventar en el camino una úlcera que tenía, con cualquier estornudo se le iba a reventar e iba a morir. Lo tuve que ir a bajar con dos policías para que viniera a internarse. Él se enojó, pero le dije: ‘¿qué, si no estás, ¿no va a salir el tren? Van a llamar a otro! Así le digo a usted, ¿si usted no está en la estación, ¿no va a trabajar la estación? Tiene que trabajar, van a mandar a otro empleado”. “¡Dios mío”, le dije, “tiene usted toda la razón”, pero no quería dejar mi oficina porque luego cuando regrese va a estar todo patas arriba!”. “No sabemos, después de la cirugía que le diga dios”, dijo él. Pues ya no regresé, ya no regresé, ¿cómo ve?. Ya no queda uno igual, siempre queda uno más delicado. Tardé un año para caminar, aprendí a caminar de nuevo. Me sentía muy rara completamente, me pesaba mucho la pierna, decía: “ya no voy a poder caminar”. Tenía pánico de caminar, “me voy a caer”, decía yo, “esta pierna no es mía”, como me pusieron un metal allí. Dije: “no sé cómo mi organismo no reacciona”. He visto a otras personas que las operan de la cadera y quedan cojitas. Le dije al doctor: “lo que quiero es no cojear”. “Ah, no, eso sí, tiene que cojear algo”, me dijo. “Ay, dios mío, con tal de que se me quite el dolor, pues ya”. Pero no, bendito sea dios, quedé muy bien, no cojeo ni nada; lo que no puedo es bailar quebradita pero... “No puede usted bailar quebradita porque allí se quedaría”. “Bueno, pues”, le dije, “no bailaré quebradita”. Así fue, fíjese. Sí, pero no quería dejar de trabajar. Le decía al médico: “no quiero dejar de trabajar”. Era mi vida, la verdad.

P. J. ¿Cómo se iba a Julia?

M. C. Mire, mi hija para entonces estaba haciendo su servicio social y le tocó trabajar allí en Pemex, en el edificio de Pemex que está cerquita de Julia; por aquí está la estación de Julia y al lado está Pemex. Para esas fechas nosotros ya teníamos un carrito y nos íbamos las dos; entraba a las ocho y ella entraba a las nueve, entonces nos íbamos juntas; ella me dejaba en Julia y había estacionamiento allí, y le decía: “deja el carro aquí, aquí lo estoy viendo”, lo metía al estacionamiento de Julia como carro del jefe de estación y ya se iba ella en una micro a trabajar a Pemex. Ella salía a las tres y yo a las cuatro, a veces le decía: “quédate a comer aquí conmigo”. Había una fondita allí; esa señora guisaba rico, entonces le decía: “vamos a comer allí con doña...”, no me acuerdo cómo se llamaba la señora que también

ya falleció. Hacía muy exquisita comida; estaba cerquita la escuela de los dentistas, los médicos que le pedían comida dietética siempre, entonces siempre tenía comida dietética para los estudiantes de medicina y ya nos tocaba a nosotros, ¿cómo ve? Fue una temporada maravillosa allí en Julia. Salía mi hija y venía por mí y nos veníamos las dos, y al otro día otra vez igual, y los sábados a ella le tocaba cocinar en la casa y yo me iba en micro hasta Barranca del Muerto, y allí ya tomaba el Metro, me bajaba en San Joaquín y tomaba el micro para la estación. Tenía muy buenos amigos allá en Julia, y enemigos también, porque había un señor que uno de sus hijos era vigilante, que se quería agarrar todos los terrenos, y ya empezamos a hacer cartas y cartas y no lo dejamos. Creo que equivoqué la profesión, a mí me hubiera gustado ser licenciada para poner las cosas en su lugar; me choca la gente que se quiere pasar y luego se aprovecha del más indefenso; a mí me molesta eso, y dice mi hijo: “ese es el sueño de un mexicano. Siempre va a ser así: el pez gordo se come al flaco”, y yo le contesto: “pues qué feo”. Mi hijo me dice: “nunca vas a poder arreglar el mundo”. “Pues a ver ahora cómo nos va, a ver cómo nos va y cómo quedamos”. Pasaron a hacerme una encuesta a mí y me preguntaron: “¿cómo cree usted que esté el año que viene, mejor o peor?, y contesté: “ay, señorita, eso si no sé, francamente no sé. Quisiera con todo mi corazón que fuera mejor, pero no sé. ¿La verdad?, no se sabe”.

Fíjese que estaba tan encariñada con Ferrocarriles que cuando cumplí cincuenta años estaba trabajando en toda potencia todavía; cuando fui al curso intensivo le ponía mucha sal y pimienta a mi curso, era muy entusiasta para eso, tenía mucha ilusión de ir a trabajar a una estación de confianza; de hecho, sí me jubilaron como jefe de estación de confianza. Un día les dije a mis hijos que si algún día me llegaba a jubilar quería vivir cerca de la vía. “No voy a poder estar sin los trenes, en el rolo de los trenes, no puedo”. Entonces me dijeron que iban a quitar esta línea, estaba el rumor ya fuerte, pero todavía no la quitaban, entonces pensé: “pues me voy a vivir a Apizaco, conozco Apizaco y he ido a pasear ahí”. Entonces me gustaba cómo está la estación, el ferrocarril, todo, “pues voy a venir a vivir aquí, me gusta aquí para vivir”. Conocí la casa de unos amigos de mi hijo, me gustó mucho la casita, y dije: “pues sí, puedo vivir aquí. El clima me gusta y todo. Sí, creo que me voy a venir a vivir aquí”, pero cuando me dijo el ingeniero residente que ya podía hacer mi casita allí, que por cierto todavía no es de nosotros, todavía andamos en pleito, dijeron que iban a donar a los ferrocarrileros y no nos han donado nada, todavía estamos en el limbo. Fíjese, mientras son peras o manzanas ya tengo más de veinte años viviendo aquí. Para que me saquen de allí va a ser con una grúa o con los pies para adelante, como dicen. Pensé que no iba a poder vivir sin el ruido de las máquinas. Todavía voy a visitar a una hermana allá por los Reyes Iztacala y escucho el ruido del tren y dejo de platicar o cualquier cosa, y me quedo oyendo el tren y mi pensamiento vuela, vuela, retrocede en el tiempo, y ya luego me dicen: “¡hey, te estamos hablando!”. “¡Ay!, es que me quedé oyendo

el silbato del tren”, mi pensamiento que se va con el tren, adonde va este tren va a hacer el movimiento acá, ya están los carros acá y todo. Voy a Matías Romero y también oigo el tren y digo: “ese tren viene silbando y va llegando a la estación”, porque oigo el silbato, tas, tas, tas, de aproximación a la estación; “ahorita está silbando en Malatengo, creo. Va a llegar acá. Será que va a salir a Veracruz o será el 224 que ya se va a quedar”, y me quedo así, mi pensamiento, y luego me doy mis vueltas por la estación. Tengo uno que otro conocido trabajando allá arriba, pero, ¿cree usted que está todo cerrado allá abajo y tiene que decir a qué va uno, a quién va uno a ver? y digo: “ay, olvídale mejor”; ya me quedo por allí; qué es esa grosería. Ahora llevo mi identificación y les digo: “mire, es que fui ferrocarrilera”. “¡Sí, pero a quién va ver!”. Y tienen que preguntar para ver si puedo pasar, “olvídale, olvídale, porque ha de estar muy ocupado. Mejor no le quito su tiempo”. No puedo ni siquiera pasar a saludar a los compas que todavía trabajan y que están allá arriba, y bueno, digo, igual y ya no están los mismos, ya para qué voy. Y da la casualidad que de Matías Romero no llega ningún tren, ¿usted cree? Los oigo cuando estoy allá en la casa y ya va de salida el tren y veo que ya va silbando de salida, y ya digo: “ése va a Salina Cruz, yo creo”. Ya mi sobrino, que tengo allá: “¡estás ida, tía; estas ida!”, “Sí, ¿verdad?”, y le digo: “es que mi pensamiento se fue con ese tren que dice y va diciendo adiós”, y allí va mi pensamiento. Anduve mucho tiempo en los trenes. Por ejemplo, iba a Minatitlán y no había carretera de Hibueras a Minatitlán, entonces sólo había la máquina de patio que llevaba el combustóleo para Pemex, que sacaba el material de allí, iban los tanques vacíos y regresaban llenos. Como no había manera de transportarse hacia Minatitlán y tenía que ir allá, me iba en la máquina de patio, siempre mi trayecto era en la máquina. Ahorita ya oigo en el radio noticias sobre Cosoleacaque, que ya es una estación con tecnología de punta y es importante, pero cuando que era un camino que nos echábamos mi esposo y yo, que si queríamos ir a un lado estaba todo feo, hasta había changos donde pasábamos. Fíjese, se oía el ruido que hacían los changos, ¿cómo ve?, todo eso oímos. Decía un muchacho que fue de aquí, de jefe de estación lo mandaron allá y se fue en el tren que salía de Coatzacoalcos, que iba a Salina Cruz, y dice que se vino espantadísimo porque era una selva; pasaban los coches de pasajeros (del tren) debajo de la selva, y era selva acá y selva del otro lado, pantano acá y pantano allá, y que a lo mejor hasta cocodrilos había. Usted no lo va a creer, pero estuvo como quince días de jefe de estación en Salina Cruz y el vigilante lo espantó, le dijo: “ten a la mano tus documentos por si las dudas, no te acuestes nunca desnudo, ponte tu pijama, porque un día puede subir el mar y se lleva la estación; el mar está muy cerquita”. Y dice que él ya no dormía pensando en que iba a venir el mar y que se iba a levantar la estación, y que ya cuando él despertaba ya estaba a medio mar. Que renuncia, no esperó ni siquiera el relevo, dijo que estaba enfermo y ya se venía, porque él era de por acá, del estado de Hidalgo.

P. J. ¿Qué hizo con su casa de Lagunas?

M. C. La vendimos porque nos la iban a quitar de todas maneras; era del ejido. Allí no se maneja que se venda o se traspase. La casa estaba bonita; nos la hizo muy bonita un amigo de mi esposo que era albañil, la hizo muy bonita; teníamos árboles frutales, todo bien bonito. Me gustó esa casa; me arrepiento de haberla vendido. Alguien se hubiera ido a vivir allá, pues sí, pero como nos enojamos y ya. Irreflexivo es uno cuando está joven; después, cuando uno ya medita..., pero teníamos hijos, ¿cómo dejamos ir ese terreno? Pero de todos modos nos lo iban a quitar, no teníamos escrituras, era ejidal y la gente de allá iba a decir: “éstos no viven aquí”.

P. J. En las estaciones donde estuvo, ¿hubo terrenos donde pudieran vivir?

M. C. No, Nosotros sí pudimos haberlo hecho. No, porque nosotros vivíamos en la estación, ¿para qué queríamos otra casa, hacer otra casa u otra cosa? En Donají, Oaxaca, tuvimos un potrero. Ahí, mi esposo sembró arroz. Nos fue muy bien un año, dos o tres, no sé cuántos fueron, pero nos fue muy bien con la cosecha del arroz. No le he contado, y como eso no fue parte de mi vida y es más sobre la vida de mi esposo. ¿Usted sabe?: él fue despachador; nuestros planes dijo él: “primero me voy yo y luego te vas tú”. Yo también quería ser despachadora de trenes, entonces mi esposo se va a examinar a Tierra Blanca; no vino aquí a México ni a Matías Romero, entonces me quedé cubriendo los dos turnos en Donají mientras se podía, trabajando como jefe de estación y él como telegrafista. Estábamos cubriendo los dos puestos allí; entonces se va a examinar de despachador, regresa, asienta escalafón y empieza a trabajar como despachador; más sueldo, más todo, y tenía un jefe de despachadores muy déspota; no sé qué hizo él que lo regañó y no sé qué tanto, la cosa es que él dio una orden mala y causó un choque de trenes, por Ojapa, en Ojapa, Veracruz, y eso nos afectó mucho a todos. A toda la familia, él quedó muy nervioso, quedó muy enfermo, estuvo un año destituido, y en ese año que quedó destituido para entonces él ya me había insistido mucho que renunciara a Ferrocarriles, y le dije: “lo siento mucho, pero no puedo”, eso había sido como unos meses antes y luego viene el choque, y le dije: “ya ves, ahora me quedo como jefe de estación”, y él me dijo: “¿y yo qué voy a hacer?”; le dije: “tú vas a hacer algo. Vamos a poner una granja, ¿qué te parece? Tenemos algo de dinero, vamos a invertirlo, vamos a hacer una granja de pollos”. Pusimos una granja, primero de pollos y luego de cerdos. Nos iba muy bien. Estuvimos manejándolo en ese año que estuvo él, y empezó a sembrar el arroz y nos fue muy bien; se levantó una cosecha muy buena del arroz. Pero ya ve usted que las envidias y todo, empezaron a molestarlo a él en el potrero que no, que ya lo querían, y que ya lo querían, porque le habían hecho un traspaso a mi esposo, pero luego los mismos rancheros de allí dijeron que no,

cómo el jefe tiene potrero y quién sabe qué, y ya se lo quitaron, se lo quitaron, pero mientras ya nos habíamos hecho de la cosecha del arroz y teníamos la granja de pollos y nos iba muy bien con la granja allí en la estación, en el patio; ocupamos el patio de la estación todo para tener la granja. Nos convertimos en polleros, vendíamos pollos descuartizados y llevábamos, para eso habíamos comprado una camioneta, “porque vamos a necesitar la camioneta para que lleves los pollos”, o sea que, como decía él, estaba destituido, que él no tenía ni voz ni voto por esa vez, pues le dije: “cómprate la camioneta”, y la camioneta la puso a mi nombre, que como “tú pusiste el dinero”. “Pues, bueno, como tú quieras, pero tú vas a manejar la camioneta y vas a entregar los pollos a Matías Romero”, y entonces nos iba muy bien, iba a entregar los pollos ya grandes. Teníamos un veterinario que los iba a vacunar y ya nos enseñaron cómo y todo eso; entonces los pollos crecían muy bien, teníamos muy buen alimento, no como ahora le meten corriente; entonces crecían muy bien los pollos, porque además del alimento nosotros, cuando ya los íbamos a vender, les dejábamos de dar el alimento quince días antes y les metíamos puro maíz y arroz para que tuvieran otro sabor y se les quitaba el sabor del alimento. Teníamos mucho éxito con eso, la verdad sí nos fue muy bien. Pero le llegó la orden de México que ya se regresara a trabajar y ¿qué cree que hizo el ingrato?, me dejó todo tirado, y un día que regresé de Matías Romero que fui a surtir unas cosas, ya había regalado los bebederos, los comederos de los pollos. ¡Ay, hice el coraje de mi vida! Le dije: “oye, no la amueles. Si eso nos costó dinero, siquiera los hubieras vendido, baratos, pero los hubieras vendido”. “¡No, pues se los di a no sé quién, y quien sabe qué!”. Ya se sentía otra vez el rey pues ya iba a trabajar como despachador de trenes. Para entonces ya tenía caballos, tenía un caballo muy bonito, teníamos diecinueve reses, teníamos un semental, pues todo eso vendimos, porque me enojé mucho y le dije: “¿sabes qué?, ya acepté ir de jefe de estación a Lagunas. Nos vamos a Lagunas”, y él me dijo: “Bueno, voy a tener el turno de Matías Romero, el turno de despachadores, y como Matías Romero está muy cerca de Lagunas, voy y vengo”. “Ah, bueno”, y le dije: “vende el ganado antes de que nos vayamos”. “No, que se va a quedar no sé quién”, hasta coraje tenía él, “se va a quedar a cuidarlo”. Yo le dije: “no, no te va a dar resultado”. Así, en la primera semana que ya estábamos en Lagunas le avisó el caporal: “se ahogó una de tus reses”, y siempre que le avisaba algo, que “le picó la culebra a una de tus reses”, siempre eran las de él, no eran las del otro. Y le dije: “¿sabes qué?: ve a vender el lote completo, porque cuando vengas a sentir ya no va a haber nada de reses. Sí, porque siempre aquél, siempre le pica la culebra a los tuyos, se ahoga el tuyo, todo les pasa a los tuyos”, y dice él: “sí, tienes razón, voy a ir a vender todo”, y sí los vendió, y ya con ese dinero levantamos la casa rápido en Lagunas. Esa operación se hizo, sí, pero eso fue lo que hicimos de bueno, porque fíjese que en Hibuera teníamos una estación preciosa, tres recámaras, dos baños, las oficinas abajo y arriba la oficina del jefe de estación; teníamos sala comedor, cocina, todo muy bonito, pero no había luz; cuando

estuvimos allí no había luz, desgraciadamente. Ahorita es otra cosa, ya ha de estar muy bonita, y un jefe de estación que estaba antes que nosotros agarró allá arriba las recámaras, no se imagina usted para qué: para criar pollos. Cuando llegamos nosotros costó un triunfo desinfectar todo, pintar, para que nos pudiéramos meter nosotros. Sí, fíjese, echó a perder todo. Hay gente que no comprende, una cosa tremenda. Sí, fíjese, entonces mi esposo estuvo destituido un año, y allí en Lagunas hicimos la casa; ése sí fue mérito de él, porque él consiguió el terreno con sus cuates, y consiguió el albañil que iba a hacer la casa y consiguió el plano, porque la casa estaba bonita: tres recámaras, sala comedor y todo, cocina, un patio bonito, garaje; muy bonita estaba la casa, y diseñada muy bien, a mí me gustaba mucho. De hecho, he ido a Lagunas como dos veces desde que estamos aquí en México, y me da una tristeza porque digo: “si viviera aquí, la casa no estuviera así de abandonada”. La persona que vive allí se olvidó de darle una pintada, se olvidó de mantener el jardín, qué tristeza me da verla, me da mucha tristeza, y veo la estación ahora, mis hijos no hubieran estudiado quién sabe qué hubiera pasado. Mi hija luego luego aprendió a manejar. Maneja en toda la ciudad, conoce toda la República porque estuvo yendo a cursos a dondequiera, o sea que se despertó más que si estuviéramos allá.

P. J. Y acá, ¿cómo están gestionando lo de su casa?

M. C. Lo de los terrenos ahora está paralizado. Tuvimos un decreto presidencial, que es lo que tengo, de que se le iba a donar a los ferrocarrileros. Mire, la esperanza que tengo es una esperanza muy pobre, porque creo que si queda López Obrador sí va a hacer efectivo eso, si queda otra persona, no. Vamos que tener que pelear duro, porque ahorita está en suspenso. Así está todo, parado. Unos nos decían que los licenciados, que los terrenos no sé qué, pero no han hecho nada.

P. J. ¿Por qué tenían derecho a eso?, ¿los trabajadores tenían derecho a vivienda?

M. C. Sí, los jefes de estación principalmente, no sé otras personas. Pero en lo que concierne a los jefes de estación, sí. Por eso, cuando llegué a esta estación empecé a decirle al ingeniero residente: “no quepo; tengo tres hijos y un marido. Mire, pase usted a ver cómo estamos aquí. Somos una familia acomodada, de acomodados, nos acomodamos todos junto en un cuarto”, y luego me dijo él: “no hay presupuesto para que se le pague la renta, no hay presupuesto, Margarita; le vamos a dar un terrenito que está allí”, y le dije: “pero si eso es una armonera, ¿qué voy a hacer allí?”. “¡Pues hágase un cuarto, ponga una barda y haga un cuarto, y allí se va a vivir”, me dijo él. “Ah, sí que voy a hacer un cuarto allí”. “¿Sí?” “Ah, bueno, pero entonces usted me lo va a dar por escrito”. Hice un viaje especial al Valle de México, llevé la carta hecha para que él nada más me la firmara; me la firmó y le puso sello de la oficina; con esa carta es mi bandera ahorita. Cualquiera que

llega, que usted, que acá, que allá, incluso gente de la delegación se me puso al brinco porque los vecinos, que porque yo era una arribista que me estaba metiendo allí nada más. “No, señor, tengo derecho. Aquí está, mire mi papel”, lo vio el empleado allí de los terrenos. “Ah, bueno, si Ferrocarriles ya le dio permiso, ya se lo donó, pues adelante, adelante con la construcción”. Y para que ya no me dijeran nada, nadie, le dije a uno que estaba allí antes de que entrara Fox, le dije: “mire, ¿cuánto me cobra usted porque ya no me vengan a molestar? Porque voy a echar la loza y el segundo piso, y no quiero que me estén parando los albañiles”, y ya me dijo él, no sé si me cobró tres mil o cinco mil pesos, pues hace algunos años sí era bastante. Yo vi cómo se los junté y le dije: “allí están”. “Le doy un plazo de sesenta días para que haga eso, ya nadie la va a molestar”. “Ah, bueno”, y órale, ya le dije a mi albañil: “tenemos nada más sesenta días de plazo, la loza y todo de una vez, porque si no vienen a poner los sellos de clausurado”. Ya se apuró él.

Usted puede decir que fui de las que más amó Ferrocarriles porque nací en un furgón, crecí en furgón, viajé mucho en un furgón, y entre los términos ferrocarrileros, un día me habló un jefe de mi hija, compañero de trabajo, me preguntó: “¿no ha llegado Janeth? “Aquí a la casa –le dije– no, señor”; lo conocía, me lo había presentado ella, y le dije: “No, señor, ya está pisando agujas”, le dije así, ¿no?, y él se quedó... no me dijo nada, pero a mi hija le preguntó: “oye, ¿qué cosa quiere decir que ‘está pisando agujas’?”, y ya le dijo mi hija: “¿quién le dijo eso?”. “Pues tu mami, le pregunté por ti y me dijo ‘está pisando agujas’”. Es un término ferrocarrilero, así decían cuando un tren estaba llegando a la estación, porque las agujas son los cambios, y dicen: “ya está entrando a la estación, ya está entrando”. “Pues me imaginé a una Janeth pisando así”, le dijo él. Pero así se me escapa algo de ferrocarriles, o dice mi hijo: “¿qué me vas a hacer de cenar, mamá?”, y le contesto: “¿quieres que te haga un descarrilamiento?” Él ya sabe qué es un descarrilamiento: cuando quedaba algo de carne de res, a él le gusta mucho el caldo de res, entonces ya le hacía la carne picadita, picadita, y bastante chile, y la revolvía y ya le hacía taquitos de descarrilamiento.

~ FIN ~

Archivo Histórico

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
455	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Acta y documentos relativos las sesión de la JD del FCIM celebrada el 28 de noviembre.	1913-1913	2, 6213	33
456	Actas de sesiones de la JD del FCIM	1. E 5 de enero; 2. O 5 de agosto	1914-1914	2, 6214	33
457	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Acta y documentos relativos las sesión de la JD del FCIM celebrada el 28 de noviembre.	1923-1923	2, 6223	33
458	Actas de sesiones de la JD del FCIM	Acta y documentos relativos las sesión de la JD del FCIM celebrada el 7 de enero.	1927-1927	2, 6227	33
459	Actas de sesiones de la JD del FCIM	1. E 22 de enero; 2. E 23 de diciembre	1932-1932	2, 6232	33
460	Actas de sesiones del CE del FCIM	Correspondencia relativa a las actas de sesiones de la CE del FCIM	1905-1905	2, 6305	33
461	Actas de sesiones del CE del FCIM	1. O 5 de enero; 2. O 2 de febrero; 3. O 2 de marzo; 4. E 30 de abril; 5. O 12 de mayo; 6. O 9 de junio; 7. O 21 de julio; 8. O 11 de agosto; 9. O 22 de septiembre; 10. O 13 de octubre; 11. O 10 de noviembre; 12. O 22 de diciembre.	1906-1906	2, 6306	33
462	Actas de sesiones del CE del FCIM	1. O 19 de enero; 2. O 16 de febrero; 3. O 16 de marzo; 4. O 20 de abril; 5. O 18 de mayo; 6. O 22 de junio; 7. O 20 de julio; 8. O 24 de agosto; 9. O 21 de septiembre; 10. O 1 de octubre; 11. O 6 de diciembre.	1907-1907	2, 6307	33
463	Actas de sesiones del CE del FCIM	1. O 15 de enero; 2. O 7 de febrero; 3. O 6 de marzo; 4. O 3 de abril; 5. O 1 de mayo; 6. O 5 de junio; 7. O 3 de julio; 8. O 7 de agosto; 9. O 4 de septiembre; 10. O 2 de octubre; 11. O 6 de noviembre; 12. O 4 de diciembre.	1908-1908	2, 6308	33
464	Actas de sesiones del CE del FCIM	1. O 8 de enero; 2. O 7 de mayo; 3. O 4 de junio; 4. O 2 de julio; 5. O 13 de agosto; 6. O 10 de septiembre; 7. O 8 de octubre.	1909-1909	2, 6309	33

Biblioteca

741. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Tercer trimestre.- Número 15.- julio de 1905.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1907, 50 p. + 25 planos y dibujos despls.+ 5 ilustrs., encuadernación mestiza. Incluye el texto. Reglamento provisional para las maniobras de embarque, desembarque, transbordo, almacenaje, etc., de materias explosivas en las estaciones de Ferrocarriles.

742. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Cuarto año.- Cuarto trimestre.- Número 16.- Octubre de 1905.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1907, 254 p. + 7 Estados despls. + 31 planos despls., encuadernación mestiza. Incluye estudios técnicos relativos a la construcción del Palacio del Poder Legislativo Federal de México.

743. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Quinto año.- Primer trimestre.- Número 17.- enero de 1906.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1907, 70 p. + 4 Planos y dibujos despls.+ 16 ilustrs., encuadernación mestiza. Incluye: Reseña de los trabajos ejecutados en las Obras del Desagüe del Valle de México y Ferrocarril anexo e imágenes de los talleres del Ferrocarril del Valle de México, así como de una locomotora y un plano de los ferrocarriles en el Valle de México.

744. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Quinto año.- Segundo trimestre.- Número 18.- Abril de 1906.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1908, 72 p. + 10 Planos y dibujos despls + 2 ilustrs., encuadernación mestiza.

745. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Quinto año.- Tercer trimestre.- Número 19.- Julio de 1906.* México, Imprenta de Hull, 1908, 70 p. + 4 diagramas + 22 Planos y láms. despls., encuadernación mestiza.

746. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Quinto año.- Cuarto trimestre.- Número 20.- Octubre de 1906.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1908, 94 p. + 2 h. despls. + 42 planos despls., encuadernación mestiza.

747. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Sexto año.- Primer trimestre.- Número 21.- Enero de 1907.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1909, 96 p. + 6 ilustrs. + 11 planos., encuadernación mestiza. Incluye: Informe del inspector técnico del Ferrocarril Central Mexicano, sobre trabajos ejecutados en la línea de Aguascalientes a Tampico, en el año de 1905 - 1906.- Informe del inspector técnico del Ferrocarril Nacional de México, en el año 1905-1906; Informe del estado que guardan las líneas de las varias divisiones de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

748. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Sexto año.- Cuarto trimestre.- Número 24.- Octubre de 1907.* México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1910, 86 p. + 30 láms. + 8 láms. despls. + 19 planos despls., encuadernación rústica.

749. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Segunda serie.- Número 1.- Julio 1912.* México, Talleres Gráficos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1912, i-ii p. + 158 p.- 12 h. Planos despls.- 7 h. ilustrs., encuadernación rústica. Incluye: Estudio para una red ferroviaria en el estado de Chiapas.- Estudio sobre obras de arte.- Contratos para la construcción y explotación de ferrocarriles: de Zacatecas a Jojutla y Tlaquiltenango; Balsas a Zihuatanejo y Acapulco; Querétaro a San José Iturbide; Acámbaro a Querétaro; Pachuca a Tampico.- Caducidad de la concesión otorgada a los Ferrocarriles Comerciales del Distrito.- Tarifas de ferrocarriles.

750. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Segunda serie.- Número 3.- Septiembre 1912.* México, Talleres Gráficos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1912, i-ii p. + 164 p.- 1 h. cuadros + 11 planos despls.- 7 h. ilustrs., encuadernación rústica. Incluye: Reconocimiento de ruta para la construcción de un ferrocarril entre Oaxaca y Tehuantepec.- Contratos para la construcción y explotación de ferrocarriles: Muñoz a Chignahuapan; Tacubaya a Santa Fe; Cuatro Ciénegas a Sierra Mojada; México a Texcoco; Monclova a Chihuahua; Micos a Concepción; Sonora a Chihuahua; Tampico a El Higo.- Tarifas de ferrocarriles.

Fototeca

No. Inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001556	Maquinaria para tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001557	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001558	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001559	Maquinaria.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001560	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001561	Reparación de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001562	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001563	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001564	Tren de pasajeros.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001565	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001566	Tendido de vía.	Blanco y negro	3 x 5"
03-001567	Puente Coatzacoalcos.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001568	Tren de pasajeros de los ferrocarriles de Luxemburgo.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001569	Tren de pasajeros de los ferrocarriles de Luxemburgo.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001570	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles de Luxemburgo.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001571	Tren de pasajeros de los ferrocarriles suizos.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001572	Autovía eléctrico de los ferrocarriles suizos.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001573	Locomotora diésel RENFE número 1611 de los ferrocarriles españoles.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001574	Tren de pasajeros de los ferrocarriles de Brasil.	Blanco y negro	6 x 4"
03-001575	Tren de pasajeros de los ex ferrocarriles soviéticos.	Blanco y negro	4 x 6"

Planoteca

núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
461	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Cuautlixco y empalme con ramal de Cuautla.	agosto 30 de 1930	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
462	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera Casasano.	mayo 14 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
463	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Calderón.	mayo 23 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
464	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Tenayo.	mayo 21 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
465	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera San Carlos.	abril 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
466	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera Oacalco.	mayo 7 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
467	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Yautepec.	mayo 11 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
468	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Atlihuahuan.	mayo 25 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
469	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Ticumán.	mayo 16 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
470	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera Alejandra.	mayo 18 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
471	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera Temilpa.	mayo 4 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
472	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Tlaltizapán y espuela Alarcón.	enero 12 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
473	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Tlalquitenango.	mayo 2 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
474	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de Jojutla.	abril 24 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
475	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Espuelas C. Jacques y Vallespin.	mayo 9 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
476	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de bandera de Zacatepec.	diciembre 18 de 1928	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
477	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de Obispo.	octubre 16 de 1928	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
478	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación San José.	abril 29 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
479	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación terminal Puente de Ixtla.	febrero 10 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	48 X 25
480	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Jojutla.	1929	cianotipo	Sin escala	malo	49 X 25

“¡Súbelo para arriba, con el gato!”

Cuántas veces se escucho la orden “súbelo para arriba” entre los trabajadores del ferrocarril en nuestro país; se podría decir que incluso era tan común escuchar hablar de esta forma que llego a hacer el lenguaje oficial, por decirlo de alguna manera, de algunos ferrocarrileros.

Entre los trabajadores mecánicos o cuadrillas de vía, el tener que elevar o cargar algunas partes o piezas implicaba “subir para arriba” cualquier cosa, incluso cualquier parte del equipo rodante que quisiera ser removida requería de un gran esfuerzo físico, por ello era común que se auxiliaran con un gato hidráulico.

Generalmente los gatos mecánicos, ya fueran hidráulicos, de cámara o escalera, eran adquiridos por la empresa ferroviaria o a grandes casas comerciales como la Westinghouse, Norton Eagle y más comúnmente a la Duff Norton Air Motor, todas estadounidenses y todas distribuidoras de maquinaria en general en México.

A diferencia de los gatos de cámara o los de escalera, los hidráulicos soportaban por mucho tiempo más los embates del uso diario y si llegaban a dañarse de alguna de sus partes, eran fácilmente sustituibles, por ello los trabajadores ferrocarrileros los preferían a la hora de desmontar grandes piezas de locomotoras.

Dentro del acervo de bienes muebles históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, CNPPCF/MNFM, se resguardan gatos de tres tipos, de cámara, de escalera e hidráulicos, son precisamente estos últimos los que se encuentran en buen estado y con la mayoría de sus partes originales, aún si la mayoría tienen por lo menos 20 años de antigüedad.

Todos los gatos tienen mecanismos similares, cuerda, engrane, matraca, resortes, soporte y palanca... y algunas otras partes, solo que las del gato hidráulico se consiguen más fácilmente e incluso se pueden adaptar otras en caso de no llegar a encontrar las originales.

Entre los gatos de la colección, hemos encontrado algunos con partes que nada tienen que ver con sus piezas de origen, pero que logran sustituir a las mimas e incluso logran la función del gato sin afectar sus mecanismos. Recordemos la habilidad de los trabajadores ferrocarriles en nuestro país, para adaptarse a las circunstancias, característica que hizo de los ferrocarriles

en México, una de las empresas más poderosas de su época y la eficiencia que denotaban en su servicio tanto al interior como al exterior.

Para los trabajadores de ferrocarril, tener bajo su resguardo un gato hidráulico implicaba no solo mantenerlo en óptimas condiciones, sino también asegurarse de que la pieza no cambiara de lugar o de taller, ya que por lo mismo de su utilidad, era muy común que un gato hidráulico fuera considerado como un bien codiciado.

Hoy en día el diseño de un gato hidráulico no varía en mucho, incluso algunos fabricantes continúan distribuyendo dicha herramienta, tanto en sus países de origen como a nivel mundial, pues la efectividad lo sigue haciendo altamente demandada entre la población en general.

Es importante mencionar que este tipo de herramienta de trabajo sigue vigente entre trabajadores ferrocarrileros de la actualidad; aún pueden encontrarse modelos muy antiguos, útiles y como siempre, ayudando a brindar su mejor servicio.

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1. NÚMERO DE REGISTRO: H27-00300-Z
 NÚM. DE INVENTARIO CNCA: No. 522
 NÚM. DE INVENTARIO FNM: FNM42040017200055
 NÚM. DE COLOCACIÓN EN ALMACÉN:
 Planta baja, estante C, cajón 70, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricas del CNPPCF/MNFM.
 CLAVE PRONARE: MNFM2P.000228525
 INSTITUCIÓN: MNFM
 BM: 2
 INVADOR: PJ
 NÚMERO: 00022
 LÍNEA: B
 KILOMETRO: 525
 OTRO NÚM. (especificar): No. 522 DUFF X 333 Z

2. LOCALIZACIÓN:
 Estado: San Luis Potosí.
 Municipio: San Luis Potosí.
 Localidad: S.L.P.

3. NOMBRE DEL OBJETO: Gato Hidráulico.

4. NOMBRE DEL FABRICANTE: DUFF NORTON.

5. MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Hierro.

6. INSCRIPCIONES: D.F.

7. MEDIDAS
 Alto: 1120 cm.
 Largo: 90 cm.
 Ancho: 78 cm.
 Diámetro: 78 cm.
 Peso aprox.: 180 kg.

8. LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ:
 San Luis Potosí.
 Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique ()


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

10. REGISTRO FOTOGRÁFICO
 Sí (X) No ()

11. NOTAS Y OBSERVACIONES (función, descripción detallada, historia, etc.):
 Maquinaria auxiliar utilizada para levantar piezas de gran formato. Generalmente utilizado por los trabajadores de talleres de diversa índole en los ferrocarriles en México. Su función se da aproximadamente desde el inicio del servicio ferroviario en nuestro país, particularmente por los trabajadores mecánicos.

La primera patente de un gato hidráulico fue sacada en 1817 por Joseph Bramah, ingeniero inglés. El principio consistía en usar el agua (u otro fluido) para levantar pesos. Un gato hidráulico tiene un cilindro en la base con un pistón, y el agua (o a veces aceite) se bombea en el fondo del cilindro.
 Con base en el gato hidráulico, William Armstrong construyó en 1847 una grúa hidráulica para su empleo en los muelles en Newcastle. El Great Eastern, enorme navío diseñado por el Ingeniero Brunel, fue botado en 1858 gracias a 18 gatos hidráulicos.

12. REFERENCIAS:
<http://www.duffnortonjack.com>
http://renhistorico.com/mexico-vizcaya/20070629/mexico-vizcaya/portaltos_20070629.html
<http://www.salutip.blogspot.com/2010/01/quien-invento-el-gato-hidraulico.html>



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 115 / 7740 116 / 7 740 117

www.museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx