

Mirada

eroviaria

Revista Digital

año 2014, mayo - agosto, núm. 23



SILBATOS Y PALABRAS

Crónica de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca

TIERRA FERROVIARIA

El registro fotográfico del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. Parte I

DIRECTORIO

Consejo Nacional para
la Cultura y las Artes

Centro Nacional para la Preser-
vación del Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero

Centro de
Documentación
e Investigación
Ferrovias

Mirada Ferroviaria

Revista Digital

año 2014, mayo - agosto, núm. 23

Rafael Tovar y de Teresa
Presidente

Tel.: (01 55) 41 55 07 50
Arenal 40, Chimalistac, Álvaro Obregón, 01050, México, D. F.
presidencia@conaculta.gob.mx

Teresa Márquez Martínez
Directora

Tel.: (01 55) 41 55 05 25 ext. 9540 / tmarquez@conaculta.gob.mx

María del Pilar Pacheco Zamudio
Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales

Tel.: (01 222) 774 01 15 / ppachecoz@conaculta.gob.mx

Patricio Juárez Lucas
Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (01 222) 774 01 15 / pjuarezl@conaculta.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo
Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (01 222) 774 01 17 / ibonilla@conaculta.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha
Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (01 222) 774 01 16 / cvelez@conaculta.gob.mx

Alfredo Nieves Medina
Jefe del Departamento de Planoteca

Tel.: (01 222) 774 01 00 ext. 7392 / anieves@conaculta.gob.mx

Rosa María Licea Garibay
Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

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

Ana Belen Recoder López
Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

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

María de la Paz González López
Jefa del Departamento de Control y Depósito de
Bienes Muebles Históricos

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



Oficinas en Puebla
11 Norte 1005, Centro Histórico, C. P. 72000
Puebla, Puebla. 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 cuatrimestral gratuita del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero por conducto del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Correspondencia y colaboraciones: 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue. C. P. 72000.

Teléfonos (222) 774 01 05 y Cedif: 01 (222) 774 01 15/16/17 cedif2@yahoo.com.mx

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

Presentación

4

Estaciones

6

- Retos orográficos o cuestas políticas. El trazo de los caminos de hierro en San Luis Potosí. Luz Carregha Lamadrid

Tierra Ferroviaria

16

- El registro fotográfico del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. Parte I. Covadonga Vélez Rocha

Cruce de Caminos

30

- Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles custodiados por el Archivo General de la Nación. María del Pilar Pacheco Zamudio

Silbato y Palabras

41

- Crónica de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca

Vida Ferrocarrilera

48

- Segunda parte de la entrevista al señor Cirilo Cruz Angulo, mayordomo trucquero de coches de ferrocarriles

Archivos Documentales y de Bienes

56

- Archivo Histórico
- Biblioteca Especializada
- Fototeca
- Planoteca
- Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos

Los Trenes de Hoy

- <http://www.vialibre-ffe.com/>
- <http://www.t21.com.mx/>
- <http://www.alaf.int.ar>

Directorio

Foto de portada: Estación Río Verde, 1926. Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. Conacult, CNPPC, Cedif

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin el previo permiso por escrito del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Mirada Ferroviaria es un órgano de difusión que se enriquece con las aportaciones de especialistas que desde distintos ámbitos abordan el tema ferroviario. En este nuestro segundo número de 2014, estamos de gala porque Luz Carregha Lamadrid nos comparte en la sección “Estaciones”, el artículo “Retos orográficos o cuevas políticas. El trazo de los caminos de hierro en San Luis Potosí”, trabajo que permite ver al ferrocarril desde otro enfoque y como instrumento político. Aborda su estudio como parte de la estrategia implementada por el general Porfirio Díaz y su grupo para asegurar su permanencia en el poder. Si bien el espacio de estudio es el estado de San Luis Potosí, la atención se centra particularmente en el caso del partido de Rioverde, en el cual se ubicó el centro de las decisiones políticas de la entidad antes de la consolidación del régimen porfirista. A partir de lo anterior, analiza los proyectos ferroviarios que contemplaron el territorio potosino durante los años de estudio; las negociaciones que autoridades y elite rioverdenses llevaron a cabo con la empresa constructora y los resultados de las mismas. Así mismo, considera el discurso oficial en torno a este medio de transporte durante la década 1880-1890, cuando se construyeron e inauguraron las principales líneas de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí.

En la sección “Tierra Ferroviaria” Covadonga Vélez comparte con nuestros lectores la primera parte de su artículo “El registro fotográfico del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico”, en el que nos comenta que del 28 de junio al 4 de julio de 1957 un grupo de inspección encabezado por Luis García Larrañaga y Abel Prince F., Gerente General y Subgerente de la compañía del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en Ciudad Juárez, Chih., y Kenneth G. Roeder y John E. Murray representantes de la consultora estadounidense Coverdale & Colpitts, realizó un recorrido por la línea. Resultado de ese viaje es un álbum que consta de 216 fotografías en blanco y negro, en formato 3.5 x 5.5 pulgadas, las cuales se encuentran acomodadas sobre hojas de cartoncillo negro que intercaladas tiene otra hoja de papel que contiene los pies de foto de las imágenes, escritos en inglés y con máquina de escribir. Los datos ahí asentados hacen referencia a cuatro aspectos: contexto de la imagen, nombre del lugar, fecha de la toma y kilómetro.

María del Pilar Pacheco Zamudio nos comparte, en la sección “Cruce de Caminos”, el artículo “Fuentes documentales para el estudio de los ferrocarriles custodiados por el Archivo General de la Nación”, en el que señala que los estudios de los ferrocarriles en México cuentan con vetas documentales muy variadas y abundantes, que van desde los estudios del desarrollo tecnológico, el impacto ambiental y social, hasta los estudios de ferrocarriles como empresa; ferrocarriles para las empresas, movimientos sociales y sindicales, entre otros. Además, considera que

el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, en la ciudad de Puebla; el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), organismo descentralizado de la SHCP y el Archivo General de la Nación son las tres grandes instituciones de México que resguardan documentación relacionada con el tema ferroviario y su patrimonio.

En “Silbato y Palabras”, Patricio Juárez nos presenta las crónicas de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca que, reflejan los mundos que se veían en el porfiriato, por un lado las clases populares y por el otro la oligarquía. Se trata de una recopilación de notas que fueron enviadas por el cronista del Periódico Oficial del Estado de Oaxaca con motivo de la finalización del tendido de la línea.

En “Vida Ferrocarrilera” presentamos la segunda parte de la historia de vida del señor Cirilo Cruz Angulo y su paso por Ferrocarriles Nacionales de México.

En la sección “Archivos Documentales y de Bienes” se ofrecen registros de los acervos que existen en cada una de las áreas del Cedif, así como el ensayo “Un gran producto para los telegrafistas de los ferrocarriles mexicanos, Vibroplex, “calidad e innovación al servicio de la comunicación”, contribución del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos.

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.



Pilar Pacheco Zamudio

Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales, CNPPCF.



“Locomotora diesel número 507 del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en los patios de la estación de Chihuahua, 1957”, en *Álbum Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. Inspection Trip, June 28, July 4 and 5, 1957*. México, Conaculta, CNPPCF, Cedif.

RETOS OROGRÁFICOS O CUESTAS POLÍTICAS. EL TRAZO DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN SAN LUIS POTOSÍ

Luz Carregha Lamadrid
El Colegio de San Luis

Durante el siglo XIX, los distintos grupos que se enfrentaron en México incluso en el campo de batalla para establecer el proyecto de Nación que consideraban pertinente, coincidieron de manera importante en materia de comunicaciones. Contar con rutas apropiadas y adecuadas para el traslado de personas y mercancías fue un asunto de interés común para los bandos en conflicto, por lo que a pesar de las diferencias políticas que tuvieron distintas administraciones nacionales y locales con sus antecesoras, comúnmente dieron seguimiento a los proyectos camineros iniciados por aquellas. En casi todos los casos, cuando se suspendió la construcción o el arreglo de un camino fue debido a la falta de recursos económicos por destinarlos a gastos de guerra o porque la obra se ubicaba en la zona de un enfrentamiento armado, pero no como consecuencia de que el proyecto lo hubiera iniciado un gobierno de ideología contraria.

Los caminos de hierro no fueron la excepción. El ferrocarril fue la innovación tecnológica más importante en materia de transporte terrestre del siglo XIX. De inmediato fue identificado con la modernidad y el progreso y en México se le reconoció como el medio por el cual el país ingresaría “al concierto de las naciones civilizadas”. Según el imaginario de la época, sobre vías se detonaría el desarrollo económico del país, pues además del movimiento comercial que se preveía que impulsaría, sería posible contar con la más moderna tecnología para estimular la producción industrial.

Sumado a lo anterior, el ferrocarril se convirtió también en un instrumento político. Como se muestra en este trabajo, durante el porfiriato—cuando se tendió la mayor cantidad de rieles en el territorio mexicano—, el ferrocarril fue parte importante de la estrategia política implementada por el régimen porfirista para sostenerse en el Poder. Incluso hubo quienes llegaron a afirmar que aquellos que estaban por la democracia estaban contra el progreso, pues consideraban que gracias a la reelección y a la paz que reinaba en México debido a la permanencia de las mismas personas en el Poder había sido posible la construcción de caminos de hierro.¹

Aquí abordo el caso del estado de San Luis Potosí, el cual quedó comunicado por vía férrea con el interior y exterior del país en 1888 cuando se inauguró la línea México-Laredo del Ferrocarril Nacional Mexicano, que cruzó su territorio de sur a norte, y dos años más tarde por el ramal Aguascalientes-Tampico del Central Mexicano que corrió de oeste a este por tierras potosinas. Cabe señalar que a dichas líneas de sumaron otras de menor longitud, entre ellas, dos ramales de éstas: el Vanegas-Cedral-Matehuala del Nacional y el San Bartolo-Rioverde del Central. Además funcionaron otros caminos de hierro construidos por

¹ *Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*, 8 septiembre 1888. Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí (AHESLP)

hacendados y empresas mineras, cuya extensión casi siempre menor a diez kilómetros se sumó a los aproximadamente 1 237 kilómetros de rieles con los que contaba el estado a finales del porfiriato.² Esta cifra representa cerca del 6% del total de las líneas ferroviarias que había entonces en el país.

Es necesario mencionar que la mayor cantidad de rieles en el estado de San Luis Potosí resultó principalmente de su ubicación geopolítica en el mapa nacional, pues el principal objetivo del gobierno porfirista fue contar con ferrocarriles hacia la frontera norte y al Golfo de México, y el territorio potosino era ya paso obligado en uno de los trayectos más utilizados entre la Ciudad de México y la frontera con Estados Unidos, así como en una de las rutas entre el interior del país y la costa de Tamaulipas.

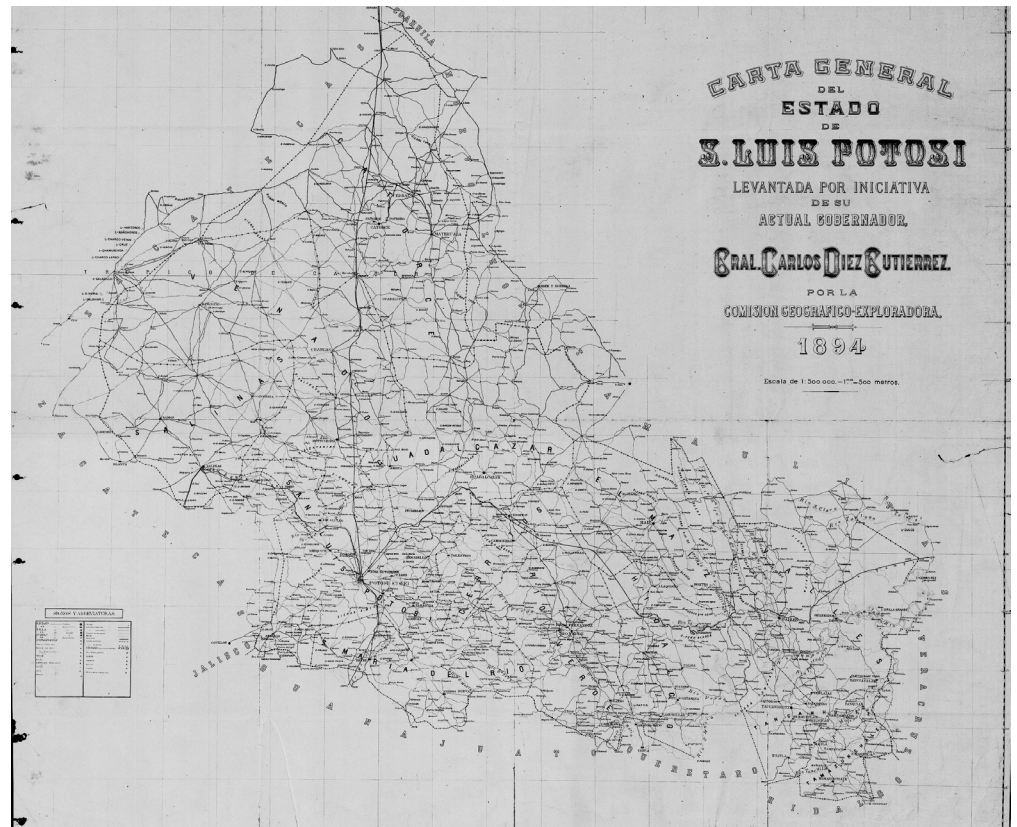
También es preciso señalar que en general los caminos de hierro no abrieron nuevos destinos. Frecuentemente tuvieron los mismos puntos de partida y llegada que tenían ya los de rueda y herradura, los que en muchos casos se convirtieron en complemento de las vías férreas. Sin embargo, en ocasiones los trazos ferroviarios fueron diferentes a las rutas anteriores. Las concesiones otorgadas por el gobierno porfirista a las empresas constructoras establecían los sitios de inicio y término de la línea, y en ocasiones alguna ciudad “importante” para incluir en el trayecto, no obstante, prácticamente las dejaban en libertad para definir el itinerario.

En la mayoría de los casos, las rutas ferroviarias se definieron luego de obtener la concesión y se justificaron siempre con argumentos técnicos. Sin embargo, como sucedió en el tramo San Luis Potosí-Tampico del ramal del Central Mexicano, en el trazo de las líneas también pesaron de manera importante cuestiones políticas. Para mostrarlo, abordo específicamente el caso de la cabecera del partido de Rioverde, ubicada en el trayecto entre la capital del estado y la huasteca potosina, donde se ubicaba el centro de las decisiones políticas del estado antes de la consolidación del régimen porfirista.

Al triunfo de la revuelta de Tuxtepec, Porfirio Díaz no contaba con el reconocimiento de todos los sectores del país. Sin embargo, entre 1877 y 1890 dejó de ser visto como aquel rebelde que por la vía armada había puesto en riesgo la estabilidad del gobierno juarista y había acabado con la administración lerdista, para ser mirado como el “héroe de la paz” y el constructor del desarrollo material del país. En buena medida, las alianzas y estrategias políticas que estableció y fortaleció en esos años le permitieron sostenerse frente al Ejecutivo de la Unión hasta mediados de 1911. Una de las maniobras políticas que realizó para consolidar su mandato fue el debilitamiento de los grupos locales que tradicionalmen-

² Alrededor de 600 km correspondían al Central Mexicano y unos 332 km al Ferrocarril Nacional.

te habían ejercido el Poder. Con ese fin evitó enfrentamientos armados y optó por crear contrapesos a la influencia de aquellos sectores, fortaleciendo a otros grupos dispuestos a sujetarse a las decisiones de su gobierno. Como se muestra en este trabajo a través del caso de Rioverde, el acceso o no al ferrocarril fue parte de dicha estrategia.



Fuente: Carta general del estado de San Luis Potosí levantada por iniciativa por su actual gobernador general Carlos Diez Gutiérrez, Comisión Geográfica Exploradora, 1894. Mapoteca Orozco y Berra, Colección General, No. Clasificador 4333-CGE-7242-A

El camino al mar

Administrativamente el partido de Rioverde formaba parte del grupo conocido como Partidos del Oriente del estado, y estaba integrado por los municipios de Ciudad Fernández, Pastora, San Ciro de las Albergas (hoy de Acosta) y Rioverde. En la cabecera municipal de éste último residía también la sede de la jefatura política y hacia mediados del siglo XIX ya se encontraba ahí el centro de las decisiones políticas del estado. Así, no obstante la capital era la ciudad de San Luis Potosí, eran los grupos de poder rioverdenses los que ejercían el control político en la entidad. Dichos grupos estaban emparentados entre sí por alianzas matrimoniales³ y entre ellos sobresalía la familia Verástegui, cuyos miembros además

³ Véase Jan Bazant, *Cinco haciendas mexicanas. Tres siglos de vida rural en San Luis Potosí (1600-1910)*, 3ª ed. México, El Colegio de México, 1995.

de ser ricos hacendados ocuparon diversos cargos en la administración potosina a partir de la década de 1840.

En el ramo de comunicaciones, Paulo Verástegui de la Vara -luego de haber participado en la legislatura local-, fue nombrado presidente de la junta directiva encargada de reunir los fondos para la construcción del camino de rueda de San Luis Potosí a Tampico en 1848 y en la década de 1850-1860 encabezó la Junta de Caminos del estado, dependiente del Ministerio de Fomento.⁴

El proyecto a Tampico incluía a Rioverde en su trayecto. Las obras iniciaron a finales de 1840 pero sufrieron varios retrasos debido a diversos conflictos armados. Si bien los trabajos no se suspendieron del todo, se registró poco avance debido a que el gobierno potosino utilizó parte de los fondos para gastos militares. Años más tarde se abrió al tránsito el primer tramo que iniciaba en la ciudad de Rioverde con rumbo al Golfo de México. Sin embargo, nuevos enfrentamientos armados resultaron otra vez en el desvío de los recursos económicos a gastos de guerra y en el retraso de la construcción. Según Verástegui, fue hasta 1854 cuando “[...] renació la esperanza en todos los interesados y se abrieron algunos tramos [en dirección a Tampico] que quedaron bien hechos y a disposición de los caminantes que encontraron fáciles y muy transitables algunos pasos que antes nunca lo habían sido.”⁵

No obstante, cuando estalló la Guerra de Reforma (1857-1861) el camino aún no había sido terminado y estaban pendientes varias “obras secundarias para la perfección” de la ruta en los tramos concluidos, entre ellos algunos puentes. Ese conflicto armado provocó nuevos retrasos, lo mismo por ataques de tropas enemigas como por las órdenes de las autoridades de suspender las obras por temor a cualquier “reunión de hombres” y a ello se sumó que la pólvora requerida en los trabajos fuera ocupada para elaborar parque.⁶ Hacia 1864, el camino ya era regularmente transitable, aunque solamente en el trecho entre Rioverde y Tampico, pues aún faltaba construir el tramo que comunicaría a la población rioverdense con la capital potosina. Un año más tarde, nuevamente enfrentamientos armados obligaron a suspender los trabajos.⁷

Bajo la administración lerdistista encabezada en el estado por el licenciado Pascual María Hernández se retomó el proyecto para concluir el tramo entre la ciudad de San Luis Potosí y Rioverde. En una de las diversas sesiones ordinarias del cabildo rioverdense que presidió durante

⁴ “Informe de Paulo Verástegui al Ministerio de Fomento, Rioverde”, 6 abril 1856. Archivo General de la Nación de México (AGN). Fomento. Caminos, vol. 99, exp. 10.

⁵ “Informe de Paulo Verástegui al Ministerio de Fomento, Rioverde”, 6 abril 1856. AGN. Fomento. Caminos, vol. 99, exp. 10.

⁶ Informe de Antonio Hernández de Castro al Ministerio de Fomento, 9 abril 1858; comunicados de Paulo Verástegui al Ministerio de Fomento, San Luis Potosí, 27 abril 1858 y Santa María del Río, 5 julio 1858; informe de Francisco Martínez de Chavero al Ministerio de Fomento, San Luis Potosí, 26 abril 1861. AGN. Fomento. Caminos, vol. 99, exp. 12, 1858 y vol. 99, exp. 13, 1861.

⁷ Acta de la junta de comercio de la capital potosina, San Luis Potosí, 7 julio 1865; informe del director del camino de San Luis Potosí a Tula al director general de caminos y puentes, [s.l.], 15 enero 1866. AGN. Fomento. Caminos, vol. 85, exp. 1637 y vol. 86, exp. 1642.

su mandato,⁸ el gobernador expuso la necesidad de contar con esa ruta y afirmó que su construcción sería subvencionada por la Legislatura estatal.⁹ Más tarde, en 1876, mientras su gobierno enfrentaba el avance de la revuelta tuxtepecana en territorio potosino, la prensa oficial del estado aseguró que “a pesar de las circunstancias” se seguía trabajando en las obras del camino.¹⁰ Sin embargo, al asumir Porfirio Díaz la presidencia, las diligencias todavía no podían realizar el viaje completo entre la capital potosina y el puerto de Tampico a través de Rioverde, como tampoco podían hacerlo por el camino que tocaba el vecino municipio de Ciudad del Maíz, pues si bien en cada uno de ellos funcionaban algunos tramos, en ambos se combinaban todavía trechos de rueda y herradura.¹¹

En 1877, recién asumió la gubernatura del estado, el general Carlos Díez Gutiérrez ordenó concluir la obra, pero optó por el trazo a través de Ciudad del Maíz y dejó a un lado la ruta por Rioverde. Esta decisión fue una de las primeras medidas que aplicó el nuevo gobierno para debilitar a los grupos rioverdenses y atraer el centro de las decisiones políticas a la capital del estado, como correspondía. Aún cuando pudiera pensarse que la disposición se debió a que el gobernador era originario de Ciudad del Maíz, es necesario señalar que sus vínculos políticos no se encontraban en aquella población sino en la capital del país.¹²

Un año más tarde, el ministro de Fomento, Vicente Riva Palacio, recorrió el trayecto desde Tampico hasta la ciudad de San Luis Potosí para inspeccionar el avance de las obras.¹³ Finalmente, el 5 de mayo de 1878 el camino fue abierto en su totalidad al tránsito. La fecha elegida coincidió con los eventos conmemorativos del triunfo de Puebla de 1862 y fue aprovechada para celebrar también el inicio de la construcción de una vía férrea hacia el mismo puerto tamaulipeco, cuya concesión había obtenido el gobierno potosino.

Rioverde excluido de la ruta del “progreso”

El partido de Rioverde ocupaba un territorio fértil por el agua de varios ríos y numerosos manantiales, y en su territorio se localizaban 16 haciendas, varios ranchos y unos treinta molinos de caña.¹⁴ Entre las primeras, además de la extensa hacienda de Santa Rosa Angostura, pro-

⁸ La evidencia documental indica que no era común que el gobernador asistiera a sesiones de cabildo de otros municipios, como sucedió en el caso de Rioverde.

⁹ Acta de cabildo del Ayuntamiento de Rioverde, 1 enero 1873, AHMR.

¹⁰ *Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*, 10 junio 1876. AHESLP.

¹¹ Antonio J. Cabrera, *La Huasteca potosina. Ligeros apuntes sobre este país*, San Luis Potosí, Tipografía del Comercio, 1876, p. 161.

¹² Véase Romana Falcón, *Revolución y caciquismo en San Luis Potosí, 1910-1938*, México, El Colegio de México, 1984; Luz Carregha Lamadrid, 1876. *La revuelta de Tuxtepec en el estado de San Luis Potosí*. San Luis Potosí, El Colegio de San Luis-AHESLP., 2007.

¹³ *Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*, 24 abril 1878. AHESLP.

¹⁴ Adolfo B. González, *Álbum rioverdense. Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por su autor*. 1902. Luz Carregha Lamadrid introducción y notas. San Luis Potosí, El Colegio de San Luis-Ayuntamiento del municipio de Rioverde, 2002, pp. 55 ss.; Francisco Macías Valadés, *Apuntes geográficos y estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí en la República de los Estados Unidos Mexicanos*. San Luis Potosí, Imprenta de Silverio María Vélez, 1878, pp. 69 ss.

riedad de los Espinosa y Cuevas, destacaban por su producción agrícola las haciendas de los Verástegui: San Diego, Ojo de Agua de Solano, El Jabalí y La Boquilla. Al iniciar el gobierno de Carlos Díez Gutiérrez, la sede de esta jefatura política estaba ya comunicada por el camino de rueda que conducía a Tampico con la hacienda de Cárdenas, ubicada en el vecino partido de Hidalgo, la cual era propiedad del mismo gobernador. Era factible entonces considerar que una vía férrea al mismo destino pudiera tocar ambos puntos y diera servicio a las haciendas rioverdenses y a esta última.

La comunicación con Tampico interesaba tanto a las autoridades como a los sectores económicos del estado, los que en diversas ocasiones coincidieron al señalar que con dicha ruta, “[...] San Luis sería uno de los emporios del comercio y el país todo sentiría un potente incremento en sus riquezas mercantiles”. De ahí que el gobierno estatal solicitara la concesión para la construcción de un camino de hierro entre la capital del estado y el puerto tamaulipeco, la cual obtuvo en diciembre de 1877.¹⁶ Sin embargo, ante la incapacidad financiera y técnica para realizar la obra, la traspasó tres años después al Ferrocarril Central Mexicano. Esta empresa adquirió también la concesión que el gobierno federal había entregado al de Tamaulipas y otra que le traspasó el estado de Aguascalientes para una vía férrea entre la capital de esa entidad y la de San Luis Potosí.¹⁷ Así, la compañía quedó autorizada a tender un ramal ferroviario desde la estación de su vía troncal en Chicalote, Ags., que atravesando el territorio potosino llegara a la costa del Golfo de México, la línea Aguascalientes-Tampico.

Interesados en que el camino de hierro incluyera a Rioverde en su trayecto, autoridades y propietarios de aquel partido comunicaron a la empresa constructora que estaban dispuestos a cubrir cualquier diferencia económica que representara alguna modificación en el trazo para que el ferrocarril llegara a la cabecera del partido. Así lo expresaron al representante del Central Mexicano en 1880, cuando también el cabildo rioverdense le extendió una fallida invitación para que constatará las favorables condiciones del partido, “[...] para que la vía troncal toque este punto con preferencia al trayecto imaginado por Ciudad del Maíz y aún el que directamente pudiera proponerse de San Luis a la hacienda de Cárdenas [...]”.¹⁸

Dos años más tarde, el ingeniero en jefe de la sección San Luis Potosí-Tampico del Central Mexicano acudió a la cabecera del partido. Ahí se entrevistó con el jefe político, Paulo Verástegui Bustamante, y con las autoridades municipales. Les expuso que el trazo aprobado por el go-

¹⁶ Decreto núm. 40, *Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*, 3 diciembre 1877. AHESLP. Cfr. Primo Feliciano Velázquez, *Historia de San Luis Potosí*, 4 vols., San Luis Potosí, AHESLP-Academia de Historia Potosina, 1982, IV-72-73. La fecha que anota el autor corresponde a la firma del contrato.

¹⁷ Véase Luz Carregha Lamadrid, Begoña Garay y Jesús Narváez, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*. San Luis Potosí, El Colegio de San Luis-FONCA, 2003.

¹⁸ Acta de cabildo del Ayuntamiento de Rioverde, 15 diciembre 1880. AHMR.

bierno federal pasaría a 18 kilómetros al norte de la ciudad de Rioverde rumbo a la hacienda de Cárdenas. No obstante, les aseguró también que existía la posibilidad de alargar la línea ferroviaria unos 20 kilómetros para llegar a esa población, tocando o no la hacienda mencionada. Para hacerlo, indicó que la empresa solicitaba tierras para instalar rieles y estación, así como para derecho de vía y diez mil pesos en efectivo.¹⁹ Esta suma puede considerarse una indemnización, pues era independiente del subsidio gubernamental asignado ya a la empresa.

Los propietarios de los terrenos en Rioverde aceptaron ceder las fincas que se requerían, mientras las autoridades locales acudieron al gobernador Pedro Díez Gutiérrez (1881-1885) para obtener el dinero solicitado, pues excedía la cantidad que ellas y los particulares rioverdenses habían calculado.²⁰ El mandatario estatal ofreció negociar en la Ciudad de México dichos recursos y con su aprobación, el Ayuntamiento de Rioverde firmó el contrato correspondiente con la compañía ferrocarrilera, a la que también entregó las tierras que les había solicitado. Sin embargo, sin mediar explicación alguna, en 1884 la empresa hizo a un lado el compromiso y excluyó a la cabecera del partido de Rioverde de la ruta, para comunicar a la hacienda de Cárdenas con la ciudad de San Luis Potosí a través de la hacienda de Santa Rosa de Angostura.

Fue hasta 1902 cuando aquella población quedó comunicada por ferrocarril, a través de un ramal que construyó la misma empresa del Central Mexicano a partir de la estación San Bartolo de su vía a Tampico. Dos años antes, el hacendado Franco Verástegui -quien desde 1882 había encabezado las diferentes negociaciones para que Rioverde se enlazara al camino de hierro del Central Mexicano-, había finalmente obtenido la respuesta favorable de aquella empresa. Esta última solicitó al Ayuntamiento de Rioverde una subvención de 40 000 pesos para realizar la obra, cantidad independiente de la que le otorgaría el gobierno federal. El mismo Verástegui realizó una recaudación entre los hacendados rioverdenses, con la que logró asegurar la tercera parte de esa cifra.²¹

Además de la contribución de los propietarios, las autoridades del partido solicitaron a los municipios que integraban dicha jefatura contribuir con los recursos que les fuera posible para completar la cantidad requerida por el Central Mexicano. Mientras San Ciro de las Albergas no aportó nada,²² Ciudad Fernández y Pastora enviaron algunos recursos, y Rioverde reunió 5 000 pesos. Por su parte, el gobierno estatal destinó al proyecto el 10 % de la recaudación de impuestos en el mismo partido.²³

¹⁹ *Ibid*, 15 de abril de 1882.

²⁰ *Ibid*, 15 diciembre 1880.

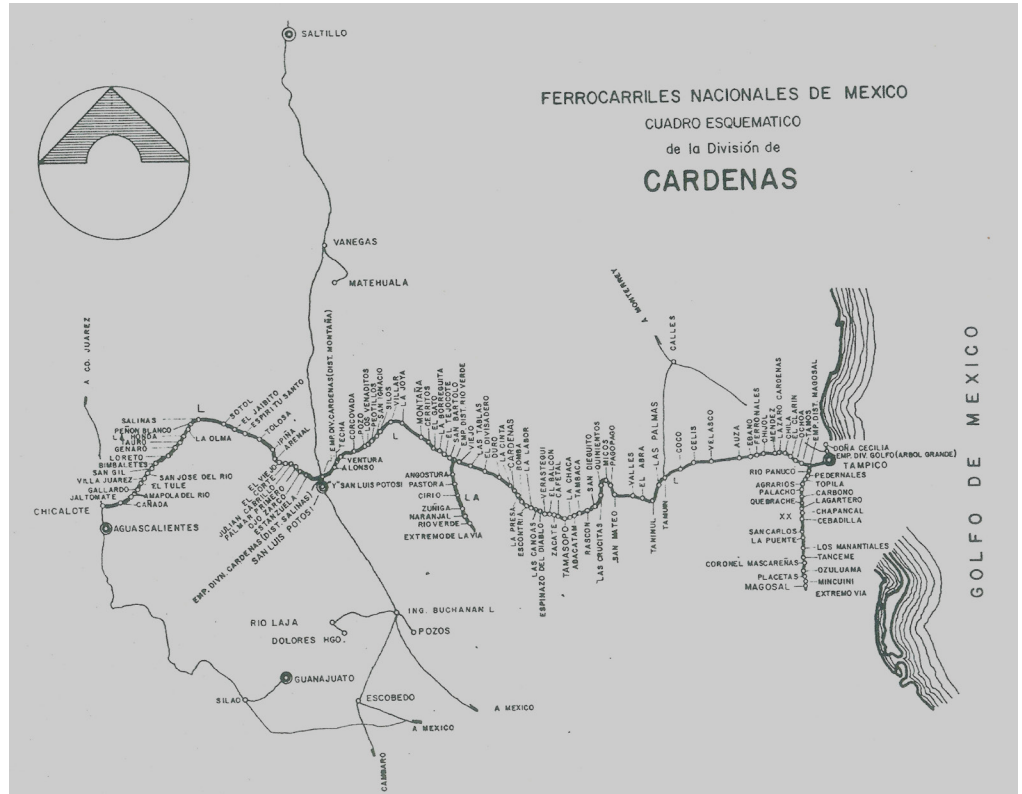
²¹ Véase, Adolfo B. González, *op. cit.*

²² A la escasez de recursos que argumentaron las autoridades municipales probablemente se sumó el poco interés en la obra, debido a los casi 40 kilómetros de distancia entre la cabecera de San Ciro de las Albergas y Rioverde, la primera ubicada en las estribaciones de la Sierra Gorda.

²³ Acta de cabildo del Ayuntamiento de Rioverde, 20 de marzo de 1900. AHMR.

Si bien la suma no alcanzó el monto solicitado por la empresa, pudo llegarse a un acuerdo con ella, en el cual se contempló la entrega de los terrenos indispensables para la obra.

Rutas de ferrocarril y estaciones en San Luis Potosí, s. xx.



Fuente: “Cuadro esquemático de la División Cárdenas” en *Horario número 8*. División San Luis, s/p. (Cedif)

A manera de cierre

El ramal del Central Mexicano entre Aguascalientes y Tampico recorrió una distancia de 408 millas,²⁴ y cruzó las tres regiones geográficas del estado potosino a través de una pendiente de unos 2 000 metros desde su punto de partida hasta su destino final. El trayecto inició en la estación Chicalote de la vía troncal a Paso del Norte, Chih. (hoy Ciudad Juárez). Luego de salir de Aguascalientes siguió por tierras zacatecanas para ingresar al territorio potosino por el partido de Salinas. Si bien el trazo contempló parte del trayecto de rueda que ya comunicaba a la ciudad de San Luis Potosí con Zacatecas,²⁵ se desvió a la cabecera de

²⁴ *Periódico oficial del estado*, 15 mayo 1890. AHESLP.

²⁵ Existía otro camino que enlazaba directamente a la ciudad de San Luis Potosí con Aguascalientes y era el más utilizado, sin embargo, su recorrido implicaba atravesar la sinuosa y peligrosa Cuesta del Cochino que algunos viajeros preferían rodear por su peligrosidad. Véase, Manuel Velázquez de León, “Itinerario del camino a Zacatecas”, en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística de la República Mexicana*, México, Imprenta Díaz de León y White, 1872, p. 690.

aquella jefatura política para incluir en su ruta a la empresa salinera de Peñón Blanco, la cual era una de las más productivas de la época en el país. Era propiedad de la familia Errazu, cuyo representante entregó 150 000 pesos al Central Mexicano en 1887 para que el ferrocarril llegara a ese lugar.²⁶

En el tramo de Salinas a la capital del estado, el ferrocarril atravesó varias haciendas agrícolas y ganaderas (entre ellas, Santa Teresa, La Parada, El Corte y Palmar en el partido de la capital). A partir de ahí continuó por la misma ruta que seguía el camino de rueda hacia Tula, Tamps. Llegó al partido de Guadalcázar, cuyo suelo era rico en yacimientos minerales, principalmente azogue. Ahí se localizaban también varias productivas haciendas agrícolas (entre las que sobresalían Corcovada y Peotillos). Arribó luego al partido de Cerritos, donde la buena calidad de las tierras para agricultura se sumaba a la abundancia de mezquites que permitía la explotación de madera. Así mismo, en el municipio de Carbonera -actualmente Villa Juárez-, se localizaba una importante mina de azufre, San Rafael Guascalá, cuyos criaderos fueron considerados en 1868 entre los más importantes del país por su calidad y cantidad de producción.²⁷

A partir de ese punto, el camino de hierro comenzó a desviarse del rumbo seguido por el de rueda que en su trayecto a Tula pasaba por Ciudad del Maíz. Después de atravesar la hacienda de Angostura continuó a la de Cárdenas. Ahí iniciaba el tramo más difícil de su recorrido, una pronunciada pendiente hasta la hacienda de Canoas y luego el trayecto por el cañón de Tamasopo o Guerrero, ya en la Huasteca potosina, con una extensión de 17 kilómetros de terraplenes sobre roca y ocho túneles, así como diversas y cerradas curvas.²⁸ Cabe mencionar que a partir de Cárdenas siguió la misma ruta del camino a Tampico construido bajo la supervisión de Verástegui de la Vara en las décadas de 1840-1850, al cual corrió paralelamente.

¿Es posible que la decisión de la constructora de no tocar Rioverde fuera resultado de un acuerdo con el gobierno federal? Si se considera que el general Carlos Díez Gutiérrez estuvo al frente del Ministerio de Gobernación de 1881 a 1885, es viable pensar que así haya sido. De esta manera se evitaba que se fortaleciera el grupo de los Verástegui -principales promotores del ferrocarril a Tampico-, como ya lo había intentado el mismo Díez Gutiérrez desde la gubernatura estatal en 1877, cuando apoyó el trazo del camino de rueda al puerto tamaulipeco por Ciudad del Maíz y no por Rioverde como estaba previsto. A lo largo del porfiriato, el grupo encabezado por los Espinosa y Cuevas desplazó al de los Verástegui de la primera plana política. Incluso en 1905, José María Espinosa y Cuevas ocupó la gubernatura provisional del estado y un año

²⁶ Al parecer el monto era un adelanto de otros pagos similares que harían posteriormente los mismos Errazu. Véase *El Estandarte*, 28 de abril de 1887. Centro de Documentación Histórica Lic. Rafael Montejano y Aguiñaga. Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

²⁷ Francisco Macías Valadés, *op. cit.*, p. 66.

²⁸ *Periódico oficial del estado de San Luis Potosí*, 27 abril 1890. AHESLP.

más tarde la constitucional, luego de haber estado al frente de distintos cargos políticos y de que tanto él como su hermano Javier se contaran entre los miembros más influyentes de la elite potosina.

En San Luis Potosí, las modificaciones y determinación de los trazos de las líneas ferroviarias no provocaron conflictos entre los dueños de las propiedades que fueron incluidas o excluidas de las rutas. En términos generales, además de estar emparentados entre sí estaban asociados en distintas empresas, por lo que es probable que hayan llegado a acuerdos con los que todas las partes involucradas se beneficiaron. En este sentido, el caso de los Verástegui resulta también ilustrativo. La vía férrea que atravesó por la hacienda de Angostura y se alejó de la cabecera del partido de Rioverde no fue motivo de enemistad con los hermanos Espinoza y Cuevas. Después de inaugurada esta línea de ferrocarril tuvo lugar un acuerdo entre ellos y Franco Verástegui, por el cual se autorizó a este último a instalar una vía provisional a través de Angostura para trasladar leña, durmientes y otros materiales de su hacienda Ojo de Agua de Solano a la estación San Bartolo.

Verástegui había negociado la venta de esta madera que extraería de su propiedad con el Central Mexicano. Para cumplir con el compromiso, así como para reducir tiempo y costo en el traslado era necesario cruzar por la vecina hacienda de Angostura. En el contrato que firmó con los Espinosa y Cuevas, ambas partes acordaron que podría colocar rieles de fierro o de madera, aunque el camino tendría únicamente 0.60 m de ancho y el derecho de vía sería de 3 m cada lado. A cambio del permiso, los dueños de Angostura exigieron 0.25 pesos por cada cuerda de leña y 0.02 pesos por cada durmiente que se transportara por su propiedad. Por el resto de los productos requirieron el equivalente al 10 % de la tarifa que cobraba el Central Mexicano por un trayecto de 40 km.²⁹ También se estipuló que si el negocio resultaba redituable y se consideraba costeable prolongar la vía de madera o fierro hasta Rioverde, los Espinosa y Cuevas podrían exigirle su cesión a Verástegui, quien sólo podría reservarse una participación proporcional a los kilómetros de vía que se localizaran en Ojo de Agua de Solano. Al parecer, para entonces los dueños de Angostura proyectaban construir el ramal a San Bartolo, pues también convinieron en que si realizaban dicha obra, Franco Verástegui levantaría su vía y les vendería a ellos leña y durmientes.

No se localizó evidencia de que el dueño de Ojo de Agua de Solano haya instalado la vía que proponía ni alguna otra. Por otro lado, el ramal San Bartolo-Rioverde fue construido por el Central Mexicano y resultó de las negociaciones y aportaciones que el propio Franco Verástegui reunió entre los rioverdenses acaudalados y las autoridades del partido. Sin embargo, el contrato que firmó con los Espinosa y Cuevas muestra la coincidencia que la oligarquía potosina tenía en sus metas empresariales.



²⁹ Contrato del 11 de enero de 1900, *Libro de protocolos notariales de Jesús Hernández Soto*. AHESLP. Registro Público de la Propiedad y el Comercio. Protocolos de Instrumentos Públicos.

EL REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL FERROCARRIL DE CHIHUAHUA AL PACÍFICO. PARTE I.

Covadonga Vélez Rocha

cvelez@conaculta.gob.mx

Jefa de Departamento de Fototeca. Cedif, CNPPCF

En el número 5 de esta revista digital, publicado en el año 2008, apareció un artículo que titulé “Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México”, en el que presenté cuatro registros fotográficos que se encuentran en resguardo en la Fototeca y en la Biblioteca Especializada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) del Conaculta. El primero de estos registros es el álbum que H. F. Schlattman tituló *View on the line of the Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway*, que incluye 102 fotografías que dan cuenta de parte de la infraestructura de este ferrocarril, así como de las actividades productivas de la zona y el paisaje que el viajero podía apreciar a lo largo del recorrido.

El segundo es el *Álbum que como anexo se acompaña al acta de entrega de las obras del Desagüe del Valle de México, que hace la H. Junta Directiva del Desagüe a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, el cual está fechado en julio de 1900, en la ciudad de México. Este álbum está conformado por 59 fotografías, que en su mayoría hacen referencia a las obras del desagüe del Valle de México, aunque también incluye vistas del tren de pasajeros, y uno especial conformado por pequeñas góndolas y furgones en la estación de San Cristóbal.

El tercer registro corresponde al del Ferrocarril Mexicano. La compañía llevó a cabo un registro de la ruta de México a Veracruz desde 1906, el cual se prolongaría hasta la década de 1920. Las imágenes no tienen un orden secuencial, por lo que no se puede seguir paso a paso la ruta. Tampoco se encontró el material en un álbum de fotos, en comparación con los dos registros anteriores. Se trata de 200 negativos en blanco y negro, en formato 5 x 7”, que nos muestran parte de la infraestructura de este ferrocarril, así como de trabajos de mantenimiento de algunos puentes.

Por último se presentó uno de los registros fotográficos más importantes, el de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, compuesto de 135 álbumes que incluyen 31 500 fotografías en blanco y negro en formatos 4 x 5”, 4 x 10” y 8 x 10”, que muestran la infraestructura de las líneas ferroviarias que para los años de 1926 a 1930 pertenecían a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.³⁰

Ahora el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias cuenta con otro registro fotográfico de gran valor histórico: el del Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, el cual presento a continuación.

El álbum

El álbum lleva por título: *Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A. Inspection Trip, June 28, July 4 and 5, 1957*. Se trata de un registro fotográ-

³⁰ Covadonga Vélez Rocha, “Registros fotográficos de las compañías ferroviarias en México”, en *Mirada Ferroviaria. Boletín documental*, 3ª época, núm. 5, mayo-agosto, 2008, pp. 23-35.

fico realizado por cuatro personas que hacen un viaje de inspección de cuatro días por la línea de este ferrocarril, y aseguro que fueron cuatro días, porque aunque el título no lo señala hay imágenes que muestran que el día 3 de julio también se ejecutaron tomas fotográficas.

El grupo de inspección estuvo conformado por Luis García Larrañaga, gerente general en Ciudad Juárez, Chihuahua; Abel Prince F., subgerente en Ciudad Juárez, y los representantes de la consultora estadounidense Coverdale & Colpitts,³¹ Kenneth G. Roeder y John E. Murray.

Este registro consta de 216 fotos, mismas que se encuentran acomodadas sobre hojas de cartoncillo negro. Las fotografías fueron tomadas en blanco y negro, y reproducidas en formato 3.5 x 5.5 pulgadas. Entre cada hoja de cartoncillo hay otra hoja de papel, en la que se anotaron los pies de foto de las imágenes. Estos pies de foto están escritos en máquina de escribir, y en ellos se asientan los datos de referencia sobre cuatro aspectos fundamentales: 1. Los pies de foto están escritos en inglés, y buena parte de ellos son extensos. Incluyen información adicional e importante que da contexto a las imágenes. 2. Se anota el nombre del lugar en el que fue tomada la foto. 3. Se incluye la fecha de la toma, y 4. Se asienta el kilómetro en el que se ubica el lugar registrado, así como la División a la que pertenece el lugar o la estación. Sólo en la primera foto se despliega el nombre de la División, y en las posteriores se utilizan siglas.

Comencemos entonces el recorrido por el que nos llevan las valiosas imágenes de este álbum fotográfico de la década de 1950.

28 de junio

Los inspectores comenzaron su registro en la estación de Chihuahua, el 28 de junio de 1957, cuatro años antes de que el presidente Adolfo López Mateos inaugurara, de manera oficial, la línea el 24 de noviembre de 1961.³² Las imágenes tomadas en este centro ferroviario son abundantes, lo cual nos permite conocer buena parte de su infraestructura y del equipo rodante que era utilizado. A este respecto, cabe mencionar que la primera foto que aparece en el álbum corresponde precisamente a la locomotora diesel número 60, cuyo pie de foto nos regala más información acerca de ella y del resto de las locomotoras diesel utilizadas por el Chihuahua-Pacífico. Se indica que este ferrocarril contaba con siete locomotoras diesel Fairbanks Morse y una ALCO. La locomotora 60, que aparece en la foto, es justamente la ALCO, de 900 caballos de fuerza, que fue puesta en servicio en 1956. Esta locomotora servía en los patios de la estación de Chihuahua todos los días, con excepción del domingo, y también era utilizada para trabajos entre Chihuahua y Tlalopala.

³¹ Coverdale & Colpitts, empresa de los ingenieros consultores de Nueva York, Walter W. Colpitts y William H. Coverdale. Véase: John Leeds Kerr, *Destino Topolobampo*. México, Siglo XXI, 2003, p. 11.

³² Beatriz Urías, Jaime del Palacio y Andrés Caso Lombardo, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*. México, FNM, 1987, p. 179.



Locomotora ALCO número 60 del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, 1957. Colección: donaciones al Cedef. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedef.

La siguiente imagen corresponde a la estación de Chihuahua en donde se encuentra estacionado un tren de pasajeros, y se aprecian personas en los andenes. En las siguientes imágenes se da cuenta de los patios de la estación, en los que se ve equipo rodante, las áreas de almacenamiento en los talleres, la casa redonda en la que se hallan locomotoras diesel y de vapor, y tomas específicas de otra locomotora diesel: una de las Fairbanks Morse marcada con el número 507, la cual porta al frente el logotipo del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, así como un cabús de madera CH-P 618, que fue construido en Chihuahua en agosto de 1954.

Otras tres fotografías hacen referencia a coches de pasajeros: dos de ellos asignados a personal de la empresa. El primero en aparecer es el que está al servicio del asistente del gerente general, marcado con el número 600; el segundo es el asignado al gerente general, denominado “Topolobampo”, y el tercero es el marcado con el nombre “Papigochic”. El pie de foto de este último indica que se trata de un coche privado.

La última imagen tomada en Chihuahua corresponde a la estación con vista al cobertizo con techo de lámina, en donde algunas personas se encuentran esperan la llegada del tren.

El grupo de inspección lleva a cabo su viaje hacia Tabalopa, estación ubicada en el kilómetro 262 de la línea, a cinco kilómetros de Chihuahua. Allí fotografiaron algunas partes del lugar. Centrarón su interés en los patios y en el edificio de la estación, del cual realizaron dos tomas: una en uno de los costados del inmueble, en la que se observa, en primer plano, el tanque elevado para agua, con su garza para el abas-

tecimiento de las locomotoras de vapor, y otra que muestra el edificio en su totalidad. Es claro que está hecho de mampostería con techo de lámina a dos aguas.

3 de julio

Una vez terminado el registro fotográfico en la estación de Tabalopa, las siguientes imágenes corresponden a la estación de Ciudad Juárez, en donde también realizaron el trabajo de inspección, que comenzó cinco días después de haber llevado a cabo el primer registro. Al igual que en la estación de Chihuahua, el grupo de inspección realizó varias tomas en Ciudad Juárez. Ahí les interesó la magnitud y la infraestructura del centro ferroviario: el edificio de la estación fue el punto de partida, pero el fotógrafo se enfocó en la fachada del mismo que da hacia la calle, debido a que es ahí donde se encuentran ubicadas, en el segundo piso, las oficinas del Sindicato del Seguro Social. Otra de las imágenes da cuenta de la parte trasera del edificio. Ahí se aprecian furgones estacionados, un coche, una camioneta de la que están descargando mercancías, y se observa también un camión que se acerca al lugar.



Oficinas del Sindicato del Seguro Social en el edificio de la estación de Ciudad Juárez, 1957. Colección: donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Los patios de la estación también fueron fotografiados por los inspectores. Ahí pusieron énfasis en el equipo rodante. Vemos largas filas de furgones estacionados, carros tanque, algunos coches de pasajeros y un cabús marcado con el número 607, en el que se lee la leyenda: “Nor-Oeste de México, S. A.”.

Otro punto que el fotógrafo registró en este centro ferroviario fueron los talleres de reparación, en específico, la casa redonda. En este sitio los inspectores invirtieron más tiempo para hacer tomas de diversos ángulos del inmueble y de su entorno, por lo que podemos apreciar la casa redonda para cinco vías, el foso con la mesa giratoria, locomotoras de vapor en reparación, no sólo en la casa redonda sino en el patio contiguo a ésta; un cobertizo de inspección para locomotoras, dos tanques, uno para aceite y otro para agua; mancuernas, y algo más a lo que los inspectores les llamó la atención por mencionarlo de manera insistente en los pies de foto: la chatarra.

En algunas de las imágenes se puede apreciar el acumulamiento de chatarra de diversa índole en los patios, sobre todo de los talleres, por lo que había un esparcimiento de materiales en el piso. Un pie de foto de una de estas imágenes sólo reza: “More scrap”, y en estos términos se concluye el registro de este centro ferroviario.

Al día siguiente prosiguieron su trabajo de inspección. De nueva cuenta regresaron a Chihuahua para continuar sobre la ruta.

4 de julio

La primera imagen tomada durante este día es muy significativa, porque muestra los dos coches adaptados para vía en los que el grupo de inspección realizará el viaje por la línea. Estos autos, Buicks del año 1951, marcados con un escudo (ilegible) y con los números 1 y 2, fueron adaptados para que pudieran correr sobre la vía, ya que en lugar de llantas comunes utilizan ruedas de ferrocarril, y al frente les fue adaptado también un tumba burros metálico para protección de los coches, mismos que en la imagen se encuentran ubicados frente a la estación de Chihuahua, con algunas personas a su alrededor. Es probable que algunas de estas personas sean parte del grupo de inspección. Es importante señalar que aunque en el título se menciona que sólo son cuatro personas las que realizan el viaje, el pie de foto de esta imagen indica que otra persona más se integró al grupo: L. Escudero Hamilton, representante de la compañía Fairbanks Morse de México.



Dos coches adaptados para vía frente a la estación de Chihuahua, 1957. Colección: donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Comenzó el viaje, habían avanzado poco más de ocho kilómetros cuando encontraron a una cuadrilla de trabajadores que se encontraba dando mantenimiento a la vía, en los kilómetros 276 y 277. La imagen muestra en primer plano la vía y un armón en el lado izquierdo, con las ruedas hacia arriba. Al fondo, los trabajadores se hallan realizando sus labores en la vía. Un poco más adelante, en los mismos kilómetros, se realizó otra toma, esta vez a una vía en curva, y al fondo se puede apenas observar parte de una alcantarilla. A esta imagen los inspectores le redactaron un pie de foto que no detalla o aporta información sobre ese tramo de vía en específico, sino que más bien explica el tema de los descarrilamientos en la ruta: “[...] Nos dijeron que no había habido descarrilamientos durante los últimos cuatro años entre Ojinaga y Chihuahua, y ninguno de los tres últimos años entre La Junta y Creel. Sin embargo, entre Chihuahua- La Junta- Ciudad Juárez están teniendo muchos descarrilamientos”.

Seis kilómetros más adelante llegaron a la estación Fresno. La fotografía fue tomada en la entrada al ladero de la estación, donde se encontraba estacionado un furgón. Al costado derecho de la vía se aprecia un tanque circular elevado para agua con su garza, y en el pie de foto se anota que ya no es necesario. Vale la pena mencionar que si los inspectores consideraron esto, es precisamente por el cambio de tracción en las locomotoras, que pasaron de vapor a diesel, ya que las primeras requerían de abastecerse de agua que se depositaba en el ténider, y por lo general lo hacían en estos tanques, y para ello se utilizaba la garza. Por otra parte, en la imagen no se aprecia ningún edificio para estación, sólo algunas casas, entre ellas la casa de sección para los trabajadores de vía y sus familias.

La siguiente parada la realizaron en un lugar denominado Salas, ubicado en el kilómetro 294. Ahí encontraron algunos trabajadores, que posaron para la foto junto a su armón. Al fondo de la imagen se aprecian otros trabajadores que también estaban con su armón estacionado sobre el ladero. En ese lugar no registraron ningún edificio, sólo furgones y una plataforma que se encontraban estacionados igualmente en el ladero.

Los inspectores continuaron su viaje. En los siguientes diez kilómetros realizaron una serie de imágenes en la que sólo registraron tramos de vía; una de estas imágenes incluso fue tomada a través del vidrio del coche, por lo que se observa un tanto difusa, pero la vía luce con claridad.

En el kilómetro 304 se encuentra ubicada la estación Palomas; a ella llegaron los inspectores, pero sólo tomaron una imagen que muestra, como otras anteriores, la entrada al ladero de la estación en donde se encontraba equipo rodante estacionado. Aparecen también algunas casas.

Continuaron el recorrido rumbo a Araiza y en el trayecto registraron a trabajadores que realizaban obras de mantenimiento. Los inspectores tomaron imagen de las cuadrillas que fueron encontrando en el camino, pero también de los trabajos que realizaban. Gracias a esto, sabemos que buena parte de estos trabajos se enfocaban al acomodo de balasto sobre la vía. Hay una toma que da cuenta de la vía ya preparada para el asiento del balasto. Una vez que llegaron a Araiza, en el kilómetro 312, tomaron una foto panorámica en la que se ve, al fondo, la planta de balasto, misma que era operada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. En otra imagen se observa un montículo de balasto.

En el trayecto a Santa Isabel, estación ubicada en el kilómetro 322, el equipo de inspección encontró, en el kilómetro 320+, sobre la ruta, un puente del que realizaron varias tomas, porque presentaba daños en algunas partes de la estructura metálica del paso interior. También hay una toma general del puente, de algunos pilotes que lo sostienen en la parte dañada, y de uno de los estribos. En los pies de foto de esta serie fotográfica se explican los daños de esta infraestructura. Se indica, por ejemplo, que fue dinamitado durante la Revolución mexicana, en el año de 1914, y que a partir de ese año sólo recibió mantenimiento temporal y se realizaron en él reparaciones leves. A consecuencia de esto, la velocidad de operación sobre el puente era restringida, aunque a pesar de los daños consideraban que el puente aún era seguro.

Un poco más adelante llegaron a Santa Isabel, en donde tomaron una imagen antes de llegar al lugar, en la que se aprecia la vía y, al fondo de la misma, algunas edificaciones. En Santa Isabel se registraron la estación y la casa de sección.

Cuatro kilómetros más adelante llegaron a Baeza, en donde, desde dentro del coche tomaron una fotografía de la entrada al ladero en el que se encontraba estacionado un furgón. Continuando el recorrido, dos

kilómetros más adelante, en el kilómetro 328, tomaron dos imágenes: una de la vía en curva y otra de montículos. Estas fotos parecerían no tener mayor importancia, pero sí la tienen ya que están acompañadas por sus pies de foto, en los que se indican que esa curva forma parte del proyecto de eliminación para un nuevo derecho de vía, que implicaría un ahorro de 400 metros en la ruta. La otra imagen de los montículos es el otro extremo de la eliminación de la curva, proyecto cuyas obras comenzaron en junio y finalizaron en septiembre de ese mismo año, según lo previsto.

Avanzaron poco más de un kilómetro y encontraron dos furgones volcados a un costado de la vía, en el kilómetro 329+, al parecer, el accidente fue ocasionado por un descarrilamiento de los carros, mismos que llevaban algunas horas así, porque una cuadrilla de trabajadores se encontraba ya descargando la madera que transportaban. Una de las fotos fue tomada desde la vía, y en ella se aprecia el furgón y el auto en el que viajaban los inspectores. La segunda fotografía muestra la parte de abajo del otro furgón, con uno de los trucks en primer plano y, al fondo, se ve el segundo truck, que se desprendió de la caja del carro. Según se lee en el pie de foto, la razón que se dio al descarrilamiento fue el mal estado de la vía. El problema era que no había una grúa que permitiera hacer más rápidas las maniobras para mover los furgones, por lo que los trabajadores debían hacerlo solos, y esto provocó que tardaran dos días en realizar el trabajo por cada carro. Según los datos que manejaron, en 1955 hubo 178 descarrilamientos entre Chavarría y Juárez, y en 1956 se estimaron 140. En el resto de la vía férrea no se reportaron conocimiento de descarrilamientos.



Dos furgones volcados a un costado de la vía, en el kilómetro 329+, 1957. Colección: donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Llegaron a Chavarría, en el kilómetro 339. Ahí tomaron sólo dos imágenes: una en la que se aprecia que se aproximan al lugar, y otra que tomaron en la entrada al ladero. En esta última sólo se observa al fondo una construcción, pero no se indica que se trate de la estación. Un poco más adelante tomaron otra imagen de una parte de la estructura de un puente, que al parecer también fue volado durante la Revolución, y fue sustituido por otro, provisional, hecho con caballetes de madera.

Continuaron el recorrido y las tomas que realizaron kilómetros más adelante correspondieron sólo a tramos de vía. Entre éstos, registraron uno en el que también se realizaría la eliminación de una curva, y por lo tanto de 300 metros de vía. Los trabajos ya llevaban dos meses, y estaba prevista su terminación para principios de agosto.

Los inspectores se detuvieron entre los kilómetros 346 y 347 ante la presencia de una cuadrilla de trabajadores, que se encontraba realizando labores en la vía, muy cerca de un túnel de 70 metros de longitud, en el que debían rebajar el terraplén sobre el que se encontraba la vía, además de ampliar el techo para contar con más espacio libre para el tránsito de los trenes. Unos metros más adelante, ya en kilómetro 347, registraron en dos imágenes un segundo túnel, esta vez de 86 metros de longitud. La segunda foto permite observar las dimensiones del mismo. En esta foto vemos a los trabajadores a punto de terminar las labores de revestimiento. El coche en el que viajan los inspectores aún se encuentra dentro del túnel.

Tres kilómetros más adelante llegaron a la estación San Andrés. Poco antes de llegar al edificio de la estación registraron dos laderos. Sobre uno de ellos se encontraban furgones estacionados y un auto armón. De la estación propiamente dicha sólo se tiene una imagen, en la que se ve que se trata de un amplio edificio de mampostería con techo de lámina y dos chimeneas. La fotografía también da cuenta de la casa de sección.

Los inspectores prosiguieron su recorrido, durante el cual fueron tomando imágenes de la vía, de laderos y de puentes de estructura metálica, como el ubicado en el kilómetro 365, de paso superior, travesaños de lámina remachada sobre 16 caballetes metálicos y estribos de mampostería. De este puente realizaron tres tomas debido a que en él se estaban ejecutando trabajos de relleno, con tierra tomada de la parte que sostiene al puente, en donde se encuentran los caballetes, mismos que quedaron ocultos hasta la mitad de las estructuras. En la última toma, uno de los inspectores se instaló a la salida del puente para registrar el paso del coche en el que viajaban al momento de cruzar por el viaducto.



Puente de estructura metálica en el kilómetro 365, paso superior, traveses compuestos de lámina remachada sobre 16 caballetes metálicos y estribos de mampostería. 1957. Colección: donaciones al Cedif. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Once kilómetros más adelante llegaron a la estación Bustillos. Ahí los esperaba un tren de carga que se encontraba estacionado en el ladero, y que era jalado por la locomotora diesel 503. El tren estaba compuesto por 29 carros y un cabús. En la imagen se aprecia al fondo, del lado izquierdo, el edificio de la estación, y del lado derecho, al tren. El inspector encargado de tomar la foto no bajó del coche, sólo se asomó por la ventanilla y desde ahí realizó la toma, incluso se puede ver parte del brazo flexionado de la persona que viajaba en el asiento de adelante. La otra imagen muestra un acercamiento al tren, y en primer plano se encuentra la locomotora diesel, y junto a ésta una serie de furgones. De esta fotografía, los inspectores incluyeron en el álbum un pie de foto que amplía la información que hace referencia al servicio de trenes del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, y que traducido al español. Se lee:

El servicio de trenes en el Chihuahua-Pacífico se proporciona de manera similar en los siguientes distritos:

Ojinaga-Chihuahua-268 kilómetros.

Chihuahua-La Junta-184 kilómetros.

La Junta-Creel-119 kilómetros.

La Junta-Madera-137 kilómetros.

Madera -Mata Ortiz-167 kilómetros.

Mata Ortiz-Ciudad Juárez-270 kilómetros.

El servicio es de un tren mixto –tres viajes redondos semanales– cada uno en días alternos, excepto los domingos, y un tren local de la misma

base que el tren mixto. Además, hay un tren de carga local, en cada sentido, en días alternos entre San Pedro y Topolobampo (125 kilómetros) y en el Río Mayo (62 kilómetros). Como información, la distancia entre Creel y San Pedro es de 218 kilómetros.

El siguiente lugar registrado fue Anahuac, ubicado en el kilómetro 382. Ahí se tomaron cuatro fotografías, en dos de ellas se observa la entrada al ladero de doble vía. Según la descripción del extenso pie de foto, este ladero tenía doble vía porque una de ellas conectaba con una industria denominada “Celulosa de Chihuahua”. Esta moderna planta se había construido en fechas recientes, y tuvo un costo de trescientos millones de pesos. Contaba con dos pequeñas locomotoras diesel, y se encontraba en esa área por la disponibilidad de grandes cantidades de agua. Otra de las imágenes corresponde a la estación, que se encuentra instalada en dos carros de ferrocarril sin ruedas. Tiene un andén y una rampa de madera. A esta estación llegaban cada día veinte carros cargados con materiales para la planta, como: sulfato, sosa cáustica, cal y madera. Finalmente, los inspectores tomaron una imagen panorámica de la planta “Celulosa de Chihuahua”.

Antes de llegar a Cuauhtémoc, sitio ubicado en el kilómetro 401, se hicieron dos tomas, ambas dan cuenta de la vía y de un ladero denominado Llano, que tenía una capacidad para 19 carros. Es importante anotar, que aunque en la foto sólo se ven las dos vías, y el paisaje es, como su nombre lo indica, totalmente llano, el pie de foto hace referencia a que existen numerosos pueblos menonitas en esa zona agrícola.

Los inspectores llegaron a Cuauhtémoc, y antes de ingresar al poblado, tomaron la primera imagen de un terreno en el que se encontraba almacenada una gran cantidad de durmientes, mismos que serían enviados a otros ferrocarriles. Al fondo se aprecia la población. Según la información adicional que proporciona el pie de foto, esta población estaba estimada entre doce mil y quince mil personas, y como ya se había anotado antes, había población menonita. También se deja establecido que el queso en Cuauhtémoc lo fabricaban los menonitas. Es importante destacar que en el pie de foto también se asienta que la carretera había mejorado de Chihuahua a este punto, y que estaba en proceso de extenderse hacia el oeste, y desde ahí hacia el norte.

Otras imágenes de esta población permiten observar los puntos de interés de los inspectores. De nueva cuenta los inspectores realizaron otra imagen de los mismos durmientes almacenados, de la planta existente en el poblado, en la que se ve una construcción elevada, utilizada para guardar granos. En el patio de la estación, dentro del equipo rodante que se halla estacionado, encontraron un cabús que llamó su atención. Está marcado con el número 618 y tiene el logo del Ferrocarril Chihuahua al

Pacífico. Para finalizar, tomaron una imagen de uno de los costados de la estación, que tiene tres ventanas, dos abajo, y una junto al techo, que es de dos aguas. Por desgracia, la toma no permite conocer el edificio en toda su dimensión, porque aparecen furgones estacionados en una de las vías que está junto a la estación, y éstos tapan una de sus fachadas. Si la persona que levantó la imagen hubiera estado en la parte posterior del edificio, habría podido sacar una excelente toma del mismo, pero no fue así. Quizá el objetivo era dar cuenta del equipo rodante, más que de la estación.

Al salir de esta población, los inspectores de nuevo realizaron otra toma en la que a lo lejos se observa la población y parte del ladero. Un poco más adelante, en el kilómetro 402+, encontraron en medio de la vía, un caballo, y a este respecto en el pie de foto señalaron que era común encontraron cualquier especie de ganado sobre la vía. En ese mismo punto aparecen también, a ambos costados de la vía, algunas casas, y se indica que se trata de un poblado menonita.

Otras imágenes que aparecen más adelante dentro del álbum hacen referencia, de nueva cuenta, a tramos de vía, inclusive en extensa planicie, y a laderos. De estos últimos destacan los de Pampas, Mal Paso y Rosario. El primero ubicado en el kilómetro 409, el segundo en el 418, y el último en el 439.

Continuaron su recorrido hasta llegar a la estación La Junta, ubicada en el kilómetro 452. Ahí realizaron un registro fotográfico que incluyó algunos aspectos de este centro ferroviario. Comenzaron con dos imágenes panorámicas de la planta de creosotado, ubicada en esa población. Las imágenes fueron todas desde lejos, por lo que no se pueden apreciar las instalaciones. En el pie de foto se señala que la planta pertenece a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP). El siguiente objetivo fueron los patios, en los que los inspectores registraron los tanques para aceite y para agua, la casa de máquinas para locomotoras de vapor, las cuales operaban entre La Junta y Creel, además de las nuevas instalaciones y almacenes en construcción, también realizado por la SCOP. En este punto se comentó que el trabajo de construcción había comenzado dos años antes, y que aún no estaba concluida la obra. Otro de los elementos que se registra en los patios fueron los carros campamentos, así como el embarcadero para ganado, el cual está marcado ya no con el kilómetro 452, sino con el 0, y con las siglas JD.

Al continuar el viaje encontraron, dos kilómetros más adelante, una cuadrilla de trabajadores de vía que se encontraba realizando labores de sustitución de durmientes. En el kilómetro 4 hicieron una parada para poder registrar el puente provisional, de caballetes de madera, en el que se estaban llevando a cabo las labores de cimentación del nuevo puente, que sería el definitivo. Un kilómetro más adelante llegaron a Sáenz, en

donde sólo registraron la entrada al ladero, cuya capacidad era de cinco carros, aunque en el pie de foto, se señala que se trata de una espuela.

Más tarde llegaron a la estación San Isidro, ubicada en el kilómetro 18. Ahí sólo tomaron una imagen desde la vía, en la cual se aprecia el edificio de la estación, parte del patio, equipo rodante estacionado, y algunas casas de la población.

Los inspectores avanzaron en la ruta y continuaron el registro de tramos de vía, una espuela en un lugar denominado Girasol, ubicado en el kilómetro 24, en donde registraron otra espuela para cinco carros. Más adelante, en el kilómetro 30, dieron cuenta de un tren de carga, con locomotora diesel, del que se esperaba su arribo. Este tren transportaba madera sobre 51 plataformas y, al final del mismo, llevaba un cabús. En la imagen que tomaron del tren sólo se observa la locomotora diesel número 506 del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y, junto a ella, el coche en el que viajan los inspectores.

Seis kilómetro más adelante hicieron una toma. En ella se ve la entrada al ladero de Santo Tomás, con capacidad para 38 carros, en la que apenas se observa un furgón estacionado, y a un costado de la vía se distingue una caseta de mampostería con techo de lámina, en la que se guardaba el armón. Las siguientes tres imágenes tomadas antes del registro de la próxima estación corresponden a tramos de vía y a un río que corre muy cerca a ella, en el kilómetro 46.

El siguiente ladero registrado se encontró en Tejolocachic. Se ubicaba en el kilómetro 58, y tenía una capacidad para 27 carros. En el lugar existen algunas casas cerca de la estación y un tanque elevado para agua, con su garza, que se encontraba en desuso.

Tres kilómetros más adelante, los inspectores llegaron a Matachic. En la imagen no se aprecia estación alguna, sólo algunas casas y el ladero, pero en el pie de foto se señala que hay una estación de carga, hecha de madera, que recibe cada mes de ochenta a cien carros con madera de las montañas. La capacidad del ladero es de 35 carros.

Será hasta el kilómetro 79, cuando los viajeros encuentren otra espuela, en un lugar denominado Loma, con capacidad para cinco carros. Más adelante, en el kilómetro 87, llegan a la estación Temosachic. En la imagen de la misma se aprecia la entrada al ladero, la vía principal, y otra vía que pasa a un costado del edificio de la estación, que en la foto sólo se ve al fondo. El ladero tenía una capacidad para 48 carros, y en el momento de la toma había estacionado un carro tanque que abastecía de agua al inmueble.

Yepompera, ubicada en el kilómetro 101, fue la siguiente parada de los inspectores. Por la imagen sabemos que se trata de una población más grande que las anteriores, en la que se encuentra una espuela con capacidad para 19 carros, y en el pie de foto se señala que ahí se encuentra un gran almacén privado en el que se guardaban patatas.

Continuaron su recorrido hasta Madera. Las primeras imágenes muestran tramos de vía que conducen a la planta de creosotar, ubicada en este poblado, misma que tenía en existencia, en el momento de la toma, un aproximado de setecientos mil durmientes, de los cuales cien mil pertenecían al Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. En el pie de foto de una de las imágenes se señala que a las seis de la tarde arribaron a la estación de Madera, edificio construido en madera de dos plantas, con varios ventanales y techo de dos aguas. Hasta este momento habían recorrido 322 kilómetros, desde las 7:30 de la mañana que habían iniciado su viaje.



“FUENTES DOCUMENTALES PARA EL ESTUDIO DE LOS FERROCARRILES EN EL ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN”

María del Pilar Pacheco Zamudio³³

ppacheco@conaculta.gob.mx

Subdirectora de Investigación y Estudios Culturales del CNPPCF

“La organización de la documentación, y con ella su descripción, está en la base de todo el quehacer archivístico. Esa organización sólo puede ser efectiva si se basa en un conocimiento profundo de la institución productora, de su estructura orgánica y de su régimen competencial”

Mariano García Ruipérez
Archivero Español

El concepto de documento es polivalente, y su significado es muy distinto si quien lo utiliza es un historiador, un documentalista, un archivista o los estudiosos de la diplomática y la administración.

Cualquiera que sea el usuario, siempre coincide con la necesidad de emplear metodologías apropiadas que permitan la recuperación, uso, protección y difusión.

Por el significado histórico-social, económico y político que tiene los ferrocarriles para una sociedad toda inversión que se realice para la preservación de los objetos, de las herramientas, de la maquinaria, de los paisajes, de los carros y máquinas, de los documentos de archivo, de los documentos gráficos como los mapas, los sonidos y las tradiciones, contribuirá con el fortalecimiento de identidades colectivas que tienden a crecer.

Los estudios de los ferrocarriles en México cuentan con vetas documentales muy variadas y abundantes, que van desde los estudios sobre el desarrollo tecnológico, el impacto ambiental y social, estudios de las empresas ferroviarias y los movimientos sociales, sindicales, etc.

El objetivo del artículo es dar a conocer los fondos documentales que se encuentran depositados en el Archivo General de la Nación, que fueron producidos por las instituciones u organismos que entre sus funciones atendieron asuntos vinculados a las empresas ferrocarrileras o a sus trabajadores.

Con base en la teoría archivística que indica que los documentos deben organizarse reconstruyendo las funciones y actividades del organismo, institución o persona productora o institución que la custodia, y con base en la legislación vigente en nuestro país, podemos decir que actualmente son tres las instituciones que custodian documentos vinculados a los ferrocarriles.

³³ Este trabajo se presentó como ponencia en el Congreso Internacional “Diálogos” organizado por el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, los días 24 a 28 de septiembre de 2012 en la ciudad de Puebla, México, cuando la autora se desempeñaba como Directora de Desarrollo y Normatividad Archivística del Archivo General de la Nación de México.

A nivel general podríamos decir que se cuenta con tres instituciones públicas que resguardan documentación para hacer estudios de los ferrocarriles:

1. El primer caso corresponde al Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Cedif, que forma parte del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, CN-PPCF, que alberga el archivo histórico de la empresa gubernamental Ferrocarriles Nacionales de México y parte de los archivos de las empresas ferrocarrileras del siglo XIX. El Cedif se encuentra en la ciudad de Puebla, cuenta con fantásticos depósitos documentales producto del rescate que la empresa hizo en 1997. Se trata de aproximadamente 2.5 km de documentos, 250,000 planos aproximadamente, 85,000 imágenes fotográficas y 48,000 títulos de libros y revistas. Estos acervos comprenden los años 1873 a 1995.
2. Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), organismo descentralizado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. En 1999 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México terminó operaciones e inició el proceso de liquidación años más tarde, por ley depositó su archivo de trámite en este organismo, el acervo suma aproximadamente 1.75 km y comprende el periodo a partir de esa fecha y no es de consulta pública.
3. El Archivo General de la Nación (AGN) con aproximadamente 2.6 km de documentación, comprende el periodo 1816 a 2000. Estos documentos son los producidos por dependencias gubernamentales, que por sus funciones, llegaron a tener relaciones oficiales con asuntos ferrocarrileros y/o con las empresas férreas.

A continuación se presenta la documentación histórica vinculada al tema ferrocarrilero en resguardo del AGN. Se trata de 14 fondos o secciones (dependiendo el nivel de función o subfunción) en donde se presenta una breve historia institucional, el nivel de organización y descripción, el tamaño y el periodo.

FONDOS RESGUARDADOS EN: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

1. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Fechas: 1897-1929

Nivel de descripción: Fondo

Volumen y soporte: 71 volúmenes, 9 metros lineales.

Productores: Ferrocarriles Nacionales de México

Historia institucional: Ferrocarriles Nacionales de México surge en 1906 de la fusión de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central y la Compañía del Ferrocarril Nacional de México. Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas se creó el departamento de Ferrocarriles Nacionales de México y en 1940 se instauró la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, quedando con el carácter de organismo público descentralizado. En 1948 estando en la presidencia Miguel Alemán se dio a conocer la ley orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México. La documentación de este fondo contiene informes anuales de Ferrocarriles Nacionales de México, libros de cuentas, libros de actas, libros de datos técnicos, administrativos y financieros. Contratos, decretos, códigos, reglamentos.

Organización: la documentación está en proceso de ser ordenada

Observaciones: el fondo cuenta con un instrumento de consulta

2. Fondo: Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril

Fecha(s): s/d

Nivel de descripción: Fondo

Volumen y soporte: 418 metros lineales, 1002 cajas

Productores: Sin datos

Historia institucional: el gobierno federal por escritura Pública No. 587, del 8 de abril de 1952, constituyó oficialmente la constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S.A.

La documentación comprende programas e informes de producción, reportes de inspección, órdenes y remisiones de fabricación, solicitudes de compra y de importación, registros de cuentas y de movimientos de control, órdenes de fabricación, actas de reuniones y juntas de funcionarios, registros de pólizas, precios de ventas y facturas de compra-venta, contratos colectivos de trabajo, presupuestos de materiales, programas de inversiones, inventarios, relaciones de órdenes de trabajo, devoluciones metálicas y de proveedores, estados financieros, bonificaciones, solicitudes de trabajo, listas de procesos generales de armado, estados de producción de carros y del avance de montaje de carros, solicitudes de cotización, reportes mensuales de finanzas, censos industriales

Organización: la documentación tiene una clasificación decimal y está por asuntos.

Observaciones: no cuenta con un instrumento de consulta

3. Fondo: Junta Federal de Conciliación y Arbitraje

Fechas: 1927-1932

Nivel de descripción: fondo

Volumen y soporte: 52 metros lineales, 431 cajas

Productores: Juntas Regionales de Conciliación y Arbitraje, Juntas Especiales de Conciliación y Arbitraje, Obreros, Ferrocarriles Nacionales de México, etc.

Historia institucional: en 1927 se establece la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, así como las Juntas Regionales de Conciliación, las cuales tendrían como objetivo prevenir y resolver los conflictos colectivos e individuales entre patrones y obreros. También se formaron juntas especiales como: Junta Especial de Transportes Terrestres; la Junta Especial de Transportes Marítimos y Fluviales; y la Junta Especial de Extracción de Materias Minerales e Hidrocarburos.

Este fondo contiene información de asuntos laborales, huelgas, movilizaciones y paros de diferentes industrias y compañías entre las que se encuentran Ferrocarriles Nacionales de México; Ferrocarril Sub-Pacífico de México; Ferrocarril Interoceánico de México; Ferrocarril Mexicano.

Organización: la documentación está clasificada por asuntos y al interior de cada volumen se encuentra ordenada cronológicamente.

4. Fondo: Patentes y Marcas

Fechas: 1840 - 1980 [1960-1975]

Nivel de descripción: fondo

Volumen y soporte: 906 metros lineales, 7591 cajas.

Productores: Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio; Oficina de Patentes y Marcas, Ministerio del Interior; Ministerio de Justicia y Negocios Eclesiásticos, Ministerios de Relaciones Interiores y Exteriores, Secretaría de Colonización e Industria, Secretaría de Industria y Comercio, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, etcétera.

Historia Institucional: en México la finalidad de proteger el derecho a la propiedad de los inventores, perfeccionadores o introductores de alguna industria o arte data desde 1820, cuando las Cortes realizaron un primer intento para establecer el Registro de la Propiedad Industrial. Institucionalmente la evolución del ramo está ya reflejada en los productores de esta documentación.

Este fondo contiene: solicitudes de patente ante la Dirección General de Invenciones y Marcas; destacan patentes en: agricultura, hidráulica, ferrocarriles, tranvías, artes, máquinas, marina, navegación, construcción, minas, metalurgia, economía doméstica, carrocería, arcabucería, artillería, instrumentos de precisión, cerámica, envases, artes químicas, etcétera.

Organización: los documentos están ordenados de acuerdo con el número de patente asignado y, en consecuencia, conservan un orden cronológico. Los expedientes que corresponden al período comprendido entre los años 1901 y 1929 están ordenados por clases de patente;

Patentes del vol. 1 al 6154; Patentes Modelo del vol. 1 al 144 y Patentes Marcas del vol. 1 al 179. El material está debidamente expedientado pero no foliado.

Observaciones: Es probable que ingrese documentación relativa a este grupo documental, por medio del Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.

5. Fondo: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Fechas: 1867- 2000

Nivel de descripción: fondo

Volumen y soporte: 1151 cajas, equivalente a 194 metros lineales.

Productores: Dirección General de Transporte Terrestre; Ferrocarriles Nacionales de México; Secretaria de Programación y Presupuesto

Historia Institucional: el 1 de enero de 1959 desaparece la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas dando lugar a la nueva Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la de Obras Públicas.

Dentro de la documentación puede encontrarse nóminas de pago, tarifas de carga y sobre derechos de importación y exportación; decretos entre el Ferrocarril Mexicano y una compañía minera; código de procedimientos aduaneros, legislación, estadística de ferrocarriles; testimonios de mandatos para desempeñar distintos cargos; tabla de distancias; certificados de incorporación, testimonios de protocolización; documentos sobre minas carboníferas de Coahuila y Durango; inspección de títulos; solicitudes de ferrocarriles constitucionalistas; convenios y contratos con particulares de la terminal de Veracruz, informes anuales de Ferrocarriles Nacionales de México, libros de cuentas, de actas y de tiempos; datos técnicos, administrativos, económicos y financieros, contratos, escrituras de terrenos, inauguración de obras, constitución de la Compañía Terminal de Veracruz, reclamación en contra del Gobierno de Estados Unidos de Norteamérica por servicios prestados durante la invasión americana en el puerto de Veracruz; incorporación a Ferrocarriles Nacionales de México del Ferrocarril Central de Coahuila a Zacatecas; poder para la explotación del servicio público de autotransporte y reglamento para la construcción, conservación y servicios de ferrocarriles, documentos relativos a la incautación del Ferrocarril Central Mexicano.

Organización: la documentación está ordenada por asuntos, cronológicamente, numéricamente, por series, por expedientes, de acuerdo a la entidad productora.

6. Fondo: Documentos del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana

Fechas: 1932-1933

Nivel de descripción: fondo

Volumen y soporte: 0.19 metros lineales, 1 caja, 1 volumen

Productores: Congreso Ferrocarrilero (IV) y Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros.

Historia institucional: en 1932 se inauguró en la ciudad de México el Congreso Ferrocarrilero con la asistencia de representantes de diversas agrupaciones obreras. Durante ese Congreso las organizaciones acordaron crear el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. La documentación contenida en este fondo se refiere básicamente a la instalación, inauguración y clausura del IV Congreso Ferrocarrilero, así como los debates sobre las condiciones de trabajo, la estructura y organización del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros; comprende la declaración de principios y los estatutos generales del sindicato.

Organización: en cada volumen, las actas se encuentran ordenadas cronológicamente según la sesión a la que corresponden.

Observaciones: cuenta con un catálogo como instrumento de descripción.

7. Sección: Ferrocarriles

Fecha(s): 1838 - 1958 [1838 - 1925] (1925, 1958)

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 314 cajas, 33 volúmenes (36 metros lineales).

Productores: Ministerio de Fomento Sección 5ª, Administración General de Caminos y Peajes, Secretaría de Fomento, Secretaría de Caminos y Obras Públicas y Directores de Caminos, Inspección de Ferrocarriles y Gobiernos de Varios Estados de la República Mexicana.

Historia institucional: aunque la época de ferrocarriles en México se inició durante el gobierno de Anastasio Bustamante, fue hasta 1853 con la instalación del Ministerio de Fomento que la Administración de Ferrocarriles quedó bajo su Sección Quinta. Durante este periodo se impulsó el establecimiento en vías férreas, se otorgaron concesiones de permisos para la construcción de caminos. Se decretaron reglamentos, leyes y contratos para la regulación de las obras de construcción. Todo el crecimiento y evolución ferroviaria en el país alcanza su máximo con los gobiernos de Manuel González y Porfirio Díaz.

Al crearse el 13 de mayo de 1891 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se puso bajo su jurisdicción el ramo de ferrocarriles, si bien se continuó con los contratos y concesiones en materia ferroviaria ahora bajo la supervisión de la Secretaría todo pareció tener más restric-

ciones y control debido a la intervención de la Secretaría de Hacienda. La información contenida en este fondo es principalmente: Solicitudes para construcción de caminos de fierro, proyectos, concesiones, contratos y reglamentos, expedientes de los diferentes ferrocarriles del país, información de nóminas, gastos, pagaduría, planos, mapas. De los personajes que resaltan en la documentación están: Maximiliano, Juárez, Manuel González y Porfirio Díaz.

Organización: Fomento Ferrocarriles: 27 volúmenes Fomento Ferrocarriles Cuentas: 4 volúmenes. Fomento Serie Ferrocarriles: 32 volúmenes 279 cajas FFCC

Observaciones: co cuenta con instrumentos de descripción.

8. Sección: Caminos y Puentes.

Fechas: 1777 - 1891 [1850 - 1890] [1777-1891]

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 134 cajas y 289 volúmenes, equivalente a 37 metros lineales.

Productores: Ministerio de Fomento, Secretaría de Fomento, Dirección General de Caminos y Puentes e ingenieros directores de caminos.

Historia institucional: en 1853 el Ministerio de Fomento expidió un decreto en el cual, y por la magnitud del ramo, se establecía una administración general de caminos y peajes. Las funciones relativas al ramo de Puentes le fueron encomendadas al Ministerio de Fomento el 30 de enero de 1855 y en 1866 fue establecida la Dirección General de Caminos y Puentes. Parte de la documentación que contiene esta sección se refiere a presupuestos de obras para ferrocarriles.

Organización: la documentación se encuentra ordenada cronológicamente y por expedientes de la siguiente forma: Fomento Caminos: 104 volúmenes Fomento Caminos Cuentas: 105 volúmenes. Fomento Cuentas: 73 volúmenes. Caminos: 128 cajas. Fomento Calzadas: 2 volúmenes. Fomento Puentes: 6 volúmenes

Observaciones: solo está descrito hasta nivel de Sección.

9. Sección: Segundo Imperio.

Fechas: 1803 - 1886 (1864 -1867) (1803 - 1843, 1859-1886)

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 65 cajas (12.89 metros lineales)

Productores: Ministerio de la Casa Imperial, Ministerio de Estado, Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, Ministerio de Guerra, Ministerio de Fomento, Ministerio de Justicia, Ministerio de Gobernación, Ministerio de Instrucción Pública y Cultos, Ministerio de Hacienda.

Historia institucional: en el *Estatuto provisional del Imperio*, publicado en 1865 Maximiliano de Habsburgo deja asentado que se gobernaría a

partir de nueve Ministerios: Casa Imperial, de Estado, de Negocios Extranjeros y Marina, de Gobernación, de Justicia, de Instrucción Pública y Cultos, de Guerra, de Fomento y de Hacienda. Una ley se encargaría de establecer la organización interna y los ramos a los que habrían de ocuparse cada ministerio.

La documentación comprende los múltiples asuntos que se tratarían en el gabinete imperial. Los expedientes se refieren a la organización interna de los Ministerios; nombramientos de comisarios imperiales y de otros empleados de: comercio, policía, correos, moneda, colonización, tierras y aguas, telégrafos, caminos, obras públicas y ferrocarriles.

Organización: el grupo documental “Segundo Imperio” consta de 4.522 expedientes con 110.000 fojas. La documentación está clasificada de acuerdo a la estructura orgánica y por asuntos. En conjunto, los volúmenes no guardan una secuencia cronológica regular; sin embargo, a su interior cada uno está ordenado cronológicamente. Además, el material se encuentra debidamente expedientado y foliado

Observaciones: cuenta con instrumentos de consulta y los documentos están digitalizados.

10. Sección Relaciones Exteriores.

Fechas: 1841-1893

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 118 cajas equivalente a 23.57 metros lineales.

Productores: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Negocios Extranjeros, Marina y Gobernación.

Historia institucional: el decreto del 8 de noviembre de 1821 estableció la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores, sus funciones en ese momento eran: atender asuntos públicos, relaciones diplomáticas con cortes extranjeras; asuntos referentes a reglamentos, decretos, acuerdos, correos. Esta secretaría tuvo distintas denominaciones hasta que por decreto se consignó solo como Secretaría de Relaciones Exteriores así como la especificación de sus funciones. La documentación comprende tratados comerciales, convenios, decretos, impresos y acuerdos, muchos de ellos con Ferrocarriles Nacionales de México.

Organización: la documentación está ordenada en secciones y series de la siguiente forma:

Sección Pública: con las siguientes series: Cargos en América y Asia. Consulados. Extranjeros, contabilidad y Correspondencia. Apéndices, agencia e impresos.

Sección Segundo Imperio: Regencia y Diplomacia. Reclamaciones Diplomáticas. Consular/circulares, convenciones, tratados. Cancillería y

Contabilidad. Correspondencia y Diplomática. Correspondencia de Gobernación. Decretos circulares, índices, acuerdos, regencia e Impresos. SECCIÓN SIGLO xx Secretaría de Relaciones Exteriores.

Sección República, Ministerio De Relaciones Exteriores. Machotes y miscelánea.

Observaciones: en la Base de datos del AGN la documentación está descrita a nivel expediente.

11. Sección: Instrucción Pública de Bellas Artes.

Fechas: 1816 - 1939 [1861-1920] (1818, 1822, 1827)

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 453 cajas equivalente a 78 metros lineales

Productores: Ministerio de Instrucción Pública e Industria; Instrucción Pública e Industria; Secretaría de Estado y del Despacho de Justicia e Instrucción Pública; Secretaría de Justicia, Fomento e Instrucción Pública; Secretaría de Justicia e Instrucción Pública; Ministerio de Instrucción Pública y Cultos; Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes; Secretaría de Educación Pública; Escuela Nacional de Bellas Artes; Dirección General de Bellas Artes, etc.

Historia institucional: en 1821 se crea la Secretaría de Justicia y negocios eclesiásticos, quien asumiría asuntos del rubro educativo. En 1961 se transforma en Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, y en 1906 se separa la función educativa de la de Justicia. Finalmente el 29 de septiembre de 1921 que se crea la Secretaría de Educación Pública.

La información que contienen estos expedientes se refiere básicamente a la compra del “Indicador de Ferrocarriles”, solicitudes y acuerdos entre Ferrocarriles Nacionales y el Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnología para el otorgamiento de pasajes y fletes hacia zonas arqueológicas, así como informes sobre traspasos de concesiones ferroviarias.

Organización: la documentación está clasificada de acuerdo a la estructura orgánica de la institución, en función de las dependencias que la constituían y por asuntos. Los expedientes al interior de cada volumen se encuentran ordenados cronológicamente, además el material está debidamente foliado y expedientado.

Observaciones: cuenta con instrumentos de consulta

12. Sección: Secretaría de Justicia

Fechas: 1867 – 1917

Nivel de descripción: Sección

Volumen y soporte: 992 cajas AGN-19 y 16 AGN-12 equivalente a 187.93 metros lineales.

Productores: Secretaría de Justicia, Fomento e Instrucción Pública (1861-1891); Secretaría de Justicia e Instrucción Pública (1891-1905); Secretaría de Justicia (1905-1917).

Historia institucional: evolución Histórica de Secretaría de Justicia es básicamente la que refleja los productores de esta documentación. Para el caso de ferrocarriles este fondo contiene informes sobre accidentes en líneas férreas, denuncias por atentados y asuntos laborales de los trabajadores.

Organización: la documentación está ordenada cronológicamente.

Observaciones: cuenta con instrumentos de descripción: inventarios e índices.

13. Serie: Libros de Gobernación y Relaciones Exteriores

Fechas: 1846

Nivel de descripción: serie

Volumen y soporte: 300 cajas equivalentes a 160 metros lineales.

Productores: José Joaquín Pesado

Líneas de investigación: la serie contiene lo referente a circulares impresas del Ministerio de Relaciones Exteriores, Gobernación y Policía, a cargo de José Joaquín Pesado. Sin embargo existen 10 expedientes cuyos productores son la Secretaría de Comunicaciones y Gobernación que tratan de concesiones y contratos para la construcción de líneas férreas, así como cuestiones de robos, descarrilamientos.

Organización: No tiene información.

14. Sección: Investigaciones Políticas y Sociales, serie: movimiento ferrocarrilero

Fechas: 1924-1982

Nivel de descripción: sección

Volumen y soporte: 5 327 cajas, 1,012 metros lineales.

Productores: Ministro de Gobernación, Secretaría de Gobernación.

Historia institucional: en el gobierno de Lázaro Cárdenas se crea la oficina de Información Política y Social dependiente de la sección tercera del Departamento de Gobernación, de la Secretaría de Gobernación. En 1941 adquiere la categoría de Departamento de Investigaciones Políticas y Sociales y en 1948 cambia a Dirección de Investigaciones Políticas y Sociales.

Las actividades de la Dirección General de Investigaciones Políticas y Sociales fueron investigar y analizar los acontecimientos sociopolíticos relevantes de la vida nacional. Durante el gobierno de Miguel de la Madrid desaparecieron del organigrama de la Secretaría de Gobernación tanto la Dirección General de Investigaciones Políticas y Sociales, así como la Dirección Federal de Seguridad; en su lugar se creó la Dirección de Investigación y Seguridad Nacional (DISN).

En estos expedientes se puede encontrar itinerarios e informes de Ferrocarriles Nacionales de México. Documentación referente al Sin-

dicato de Trabajadores Ferrocarrileros (STFRM), al Movimiento Sindical Ferrocarrilero (MSF), reuniones, asambleas, movimientos, etc. Información sobre el XI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, talonarios de pasajes, información de datos sobre operación y obras, accidentes, robos, sabotajes, etc. En esta sección se cuenta con 6 fotos y un cartel.

Organización: la documentación está organizada por asuntos y por estados

Observaciones: la documentación está descrita hasta nivel expediente que puede consultarse en la base de datos del AGN.

La información de ferrocarriles se encuentra en esta sección distribuida en las siguientes series: Generalidades, Miscelánea, Informes Diarios y Secretaría Particular. MF

CRÓNICA DE LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR EN LA CIUDAD DE OAXACA

Introducción³⁴

Las crónicas de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca que a continuación se insertan, reflejan los mundos que se veían en el porfiriato, por un lado las clases populares y por el otro la oligarquía, basta echarle una mirada a las notas enviadas por el cronista del *Periódico Oficial del Estado de Oaxaca* las cuales reprodujo el periódico *El Presente*, los días 29 de octubre y 9, 12 y 16 de noviembre de 1892 con motivo de la finalización del tendido de la línea. En locales expofeso se reúnen la clase política y la empresarial, para brindar con champán; y en el terraplén se confina a los trabajadores a quienes se obsequia con una tremenda tamalada. Veinte días después se inaugura formalmente la línea, y para ello se celebran varios días de fiesta en la ciudad de Oaxaca, con la presencia de las autoridades federales y los empresarios, dueños de la línea, así como de otros invitados especiales, y la participación de la élite cultural. En estos días de fiesta la población es invitada a aplaudir al caudillo y este a sellar la alianza entre los empresarios y la clase en el poder.



Imagen tomada de Adalberto Cardona, *De México a Chicago y Nueva York*. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., 1893.

El último riel. Las líneas siguientes están tomadas de nuestro colega *El Periódico Oficial de Oaxaca*: EL Ferrocarril del Sur deberá unir a la ciudad de Puebla con la de Tehuantepec, pero siendo Oaxaca su principal punto de escala y la población más céntrica y más poblada del estado, natural era que la tocara la línea férrea en la villa del marquesado, donde de manera provisional se fijado la estación correspondiente a la ciudad de Juárez, que se celebrara inusitado entusiasmo y con indecible alegría, de parte de todas las clases sociales, un acontecimiento tan

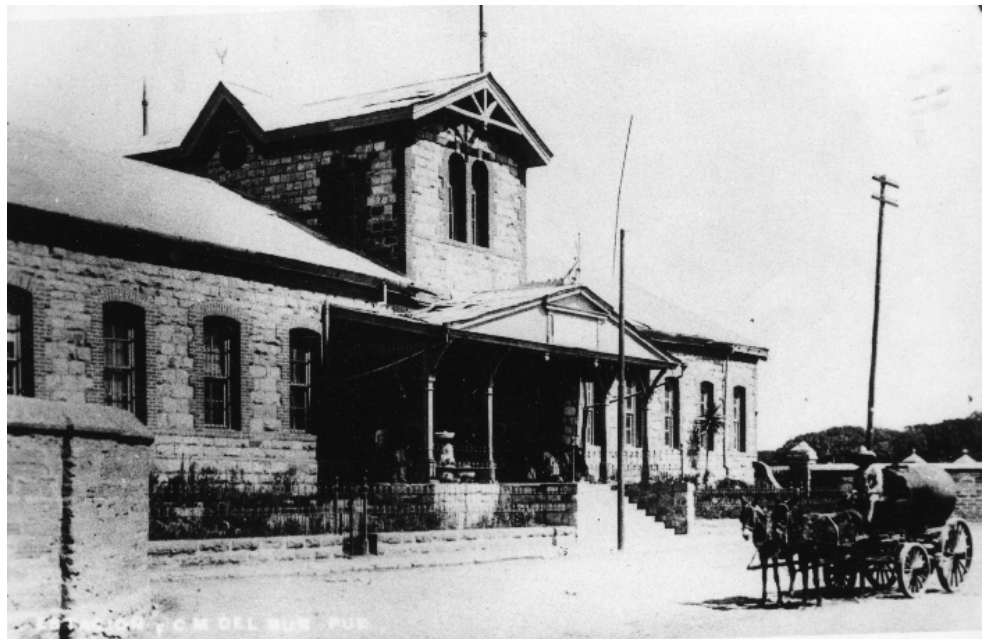
³⁴ La localización y transcripción de esta crónica la realizó Patricio Juárez Lucas, jefe de Departamento de Archivo Histórico, en julio de 2013.

significativo para el progreso de esta entidad federativa. Eran las cuatro de la tarde del 22 de octubre de 1892, la estación estaba coronada de banderas tricolores y a uno y otro lado de ella los alumnos de la Escuela Correccional, la Gendarmería y algunos otros cuerpos de la Guarnición de Oaxaca, esperaban alineados la hora solemne; sobre las vías descansaban airosos las plataformas, furgones y la máquina número 24; en el extremo del terraplén, donde el último riel esperaba, para ser fijado, el clavo final, ondeaban enlazados los pabellones de la Gran Bretaña, los Estados Unidos de América y México y con razón, pues el esfuerzo de los hijos de los tres países y a los gobiernos esta nación y del Estado, se debe la conclusión del primer tramo principal del camino, más allá de las filas de la tropa y también a uno y otro lado, una multitud compacta que sería como de 10 a 12 000 personas, entre las cuáles había muchos de nuestros distritos foráneos, se agolpaba ansiosa, esperando el instante feliz, la naturaleza sonreía, y el cielo como el esplendor del verano, pues no parece que estemos en otoño, se complacía en el regocijo general, enviando torrentes de luz: sonó la hora de las 4 y 30 pm, y el C. gobernador del estado a quien acompañaban todas las eminencias políticas ya particulares, apareció en elevado asiento, sobre la plataforma delantera, y descendiendo, recibió de manos de la señoritas Luisa Chávez y Agustina Larrañaga y del señor ingeniero del gobierno federal Don Francisco Cosío, un clavo niquelado y un martillo, honrados con nuestros colores patrios; el himno nacional, las dianas de las bandas de la Guarnición y las salvas de artillería, alegraban aquella marcha triunfal de la paz. A las 4 y cincuenta minutos el señor ingeniero de la vía Enrique Munson, con una barra tricolor alzaba el durmiente final, y el C. Gobernador fijaba el clavo, para significar así que el estado todo, a quien representa, una su voto de complacencia al afán del Gobierno Nacional y al de los señores Read y Campbell, al terminar dijo a sí con voz solemne: “hoy 22 de octubre de 1892, queda colocado el riel del tramo de Puebla a Oaxaca del Ferrocarril Mexicano del Sur, señores ¡Gloria a Dios en las alturas y paz a los hombres de buena voluntad!, ¡ningunas palabras más bellas más elocuentes y más llenas de verdadero patriotismo para este acto tan significativo!. Todos contestaron con vivas entusiastas a la República, al estado, a los gobiernos de ambas. El señor Eckersley, gerente de la compañía y el señor Cosío, manifestaron su entusiasmo a favor de los gobiernos Nacional y del estado, y con referencia a la empresa magna que sólo realizan las voluntades superiores. El señor Secretario del Despacho Lic. Agustín Canseco, por comisión del señor gobernador, habló luego desde lo alto de la plataforma y dijo: “señores cuando en épocas pasadas los oaxaqueños luchábamos por asegurar nuestra autonomía, por consolidar la paz de la República y por plantear la obra del progreso, no era dable que pensásemos en obras como

la que hoy presenciamos. Aún después de aquellas luchas, el anuncio de una línea férrea en el estado, al través del muro de montañas que lo encierra y lugares donde no se ha detenido la planta del hombre, en aquellos días, nos parecía un sueño, un cuento de hadas, que pudiese el vapor llevarnos en sus alas sobre esas arterias del progreso que hoy nos unen con el mundo civilizado. Tocó al Benemérito Juárez la iniciativa del primer ferrocarril de la República, del de México a Veracruz, y le siguió en esta obra de regeneración otro hijo del Estado, el esclarecido y egregio caudillo Porfirio Díaz, quien dando su poderoso apoyo a la iniciativa del malogrado General Terán, iniciador de este Ferrocarril del Sur, ha contribuido a abrirnos las puertas de progreso, con la más grandiosa obra que se registra, y que se registrará probablemente, en la historia de Oaxaca. Felicitemos pues ahora a todos los que han hecho tan inmenso bien; el señor General Díaz, verdadero protector, en memoria del General Luis Mier y Terán, iniciador, al C. Gobernador del estado, General Gregorio Chávez, que con su empeño a allanado los obstáculos, a la empresa Read Y Campbell, que ha derramado sus tesoros en nuestro territorio, y a todos los sabios ingenieros y sus activos colaboradores. ¡Viva México! ¡Viva Oaxaca! ¡Viva el C. General Porfirio Díaz! Miles de voces contestaron con otras vivas y atronadores aplausos. Pasó después el C. Gobernador con su cortejo de empleados y multitud de particulares de los más escogido de nuestra sociedad, entre ellos los señores Zorrilla, Don José Richards, Don Constantino Trincker, Don Guillermo, a quienes por de pronto, recordamos, y fueron obsequiados con abundantes copas de champán por los señores Eckersley, Morgan, Munson, y otros muchos de los señores ingenieros empelados de la compañía. En otro departamento recibieron igual obsequio las familias del señor General Gregorio Chávez, el señor Lic. Agustín Canseco, del señor Manuel Rincón, secretario particular del C. Gobernador, y otras muchas señoras y señoritas a quienes no enumeramos, por ahora, para no extendernos demasiado. Ofrecióse luego sobre el terraplén destinado al cambio, una tamalada abundante a los trabajadores del ferrocarril, en número de 230, y se terminó tan simpática fiesta con una cena que el Municipio del Marquesado obsequió al señor Gobernador, a los funcionarios que lo acompañaban y a los señores ingenieros del Ferrocarril del Sur. Felices de nosotros que tal festival hemos presenciado y a quienes Dios concedió vida para ver en las goteras de Oaxaca la más grande obra del progreso del siglo, que nos faltaba. *El Presente*, Puebla sábado 29 de octubre de 1892.

Inauguración. El día 10 a las ocho de la noche llega a esta ciudad procedente de México, el primer tren de los invitados que saldrán para la ciudad de Oaxaca el día 11 a las siete de la mañana, para inaugurar la

línea del Ferrocarril del Sur. El día 11 a las ocho de la noche llega procedente de México el segundo tren de invitados que sale por el Sur a las seis de la mañana del día 12. El mismo día 12, a las seis de la mañana llega el señor general Díaz, se desayuna en la misma estación del Sur y sale para Oaxaca a las siete de la mañana. El día 14 a las siete de la noche llega a Puebla procedente de Oaxaca el señor general Díaz cena en la estación del Sur y sale para México a las ocho de la misma. No hay noticias exactas de las personas que vengan en cada tren. Lo que se sabe de cierto, es que viene el general Díaz y que le acompaña su familia. El señor General Gobernador Martínez a dispuesto que los trenes sean recibidos y despachados con música. *El Presente*, Puebla miércoles 9 de noviembre de 1892.



Estación del Ferrocarril Mexicano en Puebla, Ca. 1910. Colección Donaciones al Museo. Conaculta/CNPPCF/Cedif

El primer tren. Ayer a las cuatro de la tarde, salió de la estación del Ferrocarril Mexicano, en Buenavista, ciudad de México el primer tren conduciendo parte de los invitados a la inauguración del Ferrocarril en Oaxaca, no eran muy numerosos, esto, como podrá verse por la lista que damos a continuación. Señores licenciados Gonzalo Espinoza, Antonio y Federico Ramos, Dr. Ignacio Fernández Ortigosa, Pascual Fenochio, Bernabé Bravo, Enrique Santibáñez, Dr. Manuel Ortega Reyes, padre e hijo, Leopoldo Rincón, Ignacio Dublán Montesinos, Lic. José Reyes Espíndola, Lic. Agustín Silva y Valencia, Ramón Murguía, Benjamín Bolaños, A. Villa, Emilio García, Manuel Guillén, y Daniel Mirón. Los

excursionistas salieron en un coche especial, que se añadió al tren ordinario de pasajeros que llegó aquí a la hora de costumbre, alojándose como hemos dicho en el Hotel de Francia. Hoy a las siete de la mañana, salió de esta ciudad a Oaxaca el primer tren, compuesto por la máquina número 1 Porfirio Díaz, tres coches de primera clase y un carro de equipajes, va de maquinista Mr. Kerr y de conductor Mr. E. A. Kauffman.

Telegrama de Tecamachalco. Nuestro cronista que va en el primer tren, salido hoy para Oaxaca, nos dice por telégrafo de Tecamachalco; en esta estación se hacen grandes preparativos para recibir al tren presidencial, pero se duda que se detenga, puesto que en la estación anterior, de Rosendo Márquez tomará agua la máquina, no habiendo razón para que se pare aquí. Esto no obsta para que el jefe político Atenógenes Carrasco haya dispuesto una hermosa portada que están armando los operarios en los momentos en que pasamos.

Tlacotepec. De aquel punto nos telegrafía nuestro enviado a Oaxaca diciendo: en esta estación a la que acabamos de llegar, se está formando con enramadas una especie de túnel, como de cien varas de longitud en obsequio al Presidente de la República. Aunque en todas partes se hacen preparativos para recibir al General Díaz es probable que no se detenga en ninguna estación.

Alguna animación. En Tehuacán hay animación, pero está muy lejana de presentar la ciudad de las granadas, el aspecto bullicioso y alegre que ofrecía cuando por primera vez vino aquí la locomotora. Se dice que el tren presidencial pasará mañana por aquí como a las diez o diez y cuarto, no deteniéndose más que tres minutos, sin embargo hay preparativos para la recepción. Segundo tren. De México nos dicen por telégrafo que debe haber salido hoy a las cuatro de la tarde, tenía asiento preparado las personas que siguen, de las cuáles muchas no vendrán a la inauguración del Ferrocarril de Oaxaca: senador Joaquín Redo, diputado Rosendo Pineda, Apolinar Castillo, H. Parker, Stewart, Curdoy, Toomer, Rangel Pimentel, Alonso R. Miramón, Carlos Phillips, Honey, Velázquez, Velasco Rus, Gamio, Francisco Bulnes, R. Prida, Díaz Rugama, I. Bejarano, L. Espinosa, Lancaster Jones, Coronel Rosalío Martínez, Leo Cook, Enrique Landa, Luis Becerril, Luis Pombo, Juan de Dios Peza, José Bremer, general Ignacio Mejía, Diputado Juan Dublán, Francisco Pérez, Francisco Gochicoa, inspector de correos, Cerdán, Adolfo Fenochio, Rafael Montúfar, José Arce, Rafael Reyes Espíndola, A. Samson y Terán Pérez.

Tren presidencial. En el tren presidencial saldrán esta noche de México para amanecer en Puebla, y seguir desde luego de Puebla a Oaxaca, las

siguientes personas: Presidente de la República General Porfirio Díaz, ministro de Alemania, ministro de Rusia, ministro del Salvador, ministro de Francia, secretario de la legación inglesa, ministro de la República Dominicana, Romero Rubio, Matías Romero, Martín González, Lauro Carrillo, Pablo Martínez del Río, Roberto Núñez, A. J. Campbell, Lionel Craden, Walter Morcom, jefe político de Teotitlán, jefe político de Etna, jefe político de Tepeaca, jefe político de Cuicatlán, jefe político de Tecamachalco, J. Vicente Villada, Manuel González Cosío, ministro de España, Rafael Chansal, Francisco Mejía, Delfín Sánchez, E. C. Waters, J. M. Coutolenc, Juan Llamedo, Félix Romero, Joaquín Baranda, General Manuel González, Jerónimo Treviño, Geo Harrison, Porfirio Díaz Ortega, Sebastián Camacho, Ignacio de la Torre, Leopoldo Cervantes, G. H. Evans, General Naranjo, General Mariano Escobedo, General Cravioto, y Justino Fernández. Últimas noticias. Resumimos las noticias que se nos comunican referentes al tren que salió hoy para Oaxaca, en virtud de la abundancia de material. En la estación de La huerta, los excursionistas admiraron la gran pendiente del camino y el serpenteo de la línea. En Venta Salada llevaban mucho calor y fueron obsequiados con frutas de la estación: naranja, lima, plátano y chico zapote, En La morena, punto intermedio entre Venta Salada y San Antonio y línea divisoria entre Puebla y Oaxaca, está levantado una portada por una cuadrilla de trabajadores. De San Antonio en adelante van los viajeros admirando las rocas abiertas con dinamita a la orilla del río Salado. En la estación Mexía. Contemplan la unión de los ríos Salado y Ayotla, observando cómo el primero pasa debajo del tren. Los viajeros a proporción que avanzan van sorprendiéndose con la estructura atrevidísima de la línea, que va a la rivera del Salado y en rocas abiertas, cuyos altísimos mantos parecen desplomarse a cada momento. Entre el kilómetro 208 y 209, contemplan un túnel interrumpido en su parte media por una abra del terreno que se hace el efecto de dos túneles, a distancia de diez metros uno de otro, cuya distancia se salva por medio de un puente. Al para por Tecmovaca la sofocación debido al calor es excesiva, la estación está abandonada y el pueblo tras de un cerro. Atraviesan el atrevido puente antes de Quiotepec, donde pasó la memorable catástrofe del hundimiento, al cruzarlo una locomotora antes de abrirse al servicio al público. Los puentes todos, de la línea, forman ramazones de fierro pintado de color rojo, lo que les da un aspecto de grandes jaulas. En Cuicatlán comen los viajeros y no hablan de otra cosa que del bellissimo bosque de plátanos cruzado por un riachuelo, de cosa de un kilómetro de extensión que acaban de ver a la derecha del camino, En Tomellín se ven grandes preparativos en la bodega que se está convirtiendo en comedor, por ser el punto escogido para que almuerce mañana al mediodía el Presidente de la República. Un piquete de fuerza federal de infantería custodia la

estación de Tomellín. Al cerrar nuestro número de hoy recibimos tres telegramas: uno de la capital, estación de Buenavista, anunciando la salida del segundo tren; el otro de Las Sedas, avisándonos que va sin novedad el primer tren, y el último de Oaxaca participándonos que la ciudad está delirante de alegría esperando la llegada de la locomotora que arribará a las seis y media. *El Presente*, Puebla, sábado 12 de noviembre de 1892.

Ecós de Oaxaca. Las fiestas de Oaxaca con motivo de la inauguración del Ferrocarril del Sur han terminado. Uno de los cronistas telegráfico ayer lo siguiente: “después de los fuegos artificiales que hubo anoche en la plaza, el teatro Juárez abrió sus puertas para recibir a una lúcida y elegante concurrencia, lo mejor que la Triple Alianza había reunido. Como presidenta fungía la señora doña Ana S. de Santibáñez y el presidente era don José Zorrilla, hijo, a las once y media prosiguió el baile con animados lanceros, bailándolos el General Díaz con la señora Consuelo Guergué de Zorrilla. Hubo señoras muy hermosas, como las De Sodi, De Camacho, y De Stein, y señoritas tan bellas como Julia Gámez, hermanas Fenochio, Santibáñez, y Barrundia. El decorado artístico y de gusto se compuso de flores, festones, ramajes y banderas, estando iluminado el salón con luz eléctrica, el ambigú abundante y variado, y el servicio muy correcto. Grande alegría y animación reinaron en esa preciosa fiesta, que terminó el amanecer, habiéndose retirado el señor Presidente a las 12:30. Hoy a las 7 am., marchó para esa capital con los señores ministros y otras personas, diciendo como despedida: ¡Viva Oaxaca!. Multitud de personas lo vitorearon con entusiasmo en la estación, hasta donde lo acompañó el señor Gobernador, siguiendo hasta San Antonio el secretario de gobierno. Otro cronista telegrafía lo siguiente: “Después de las grandiosas fiestas de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur, del espléndido banquete de ayer, en que brindaron el ministro de España, el presidente de la República, los señores Justo Sierra y Juan de Dios Peza, que fueron estrepitosamente aplaudidos; después del lujoso baile de anoche en el teatro Juárez, que estuvo muy lúcido, hoy salió el Presidente para esa ciudad y quedó aquí el ministro Romero Rubio, que se va con numerosa comitiva a visitar las grandiosas ruinas de Mitla, que distan doce leguas de aquí, comerán en Tlacolula después de visitar el secular ahuehuate de Santa María del Tule. En esa comitiva van los señores Campbell, Justo Sierra, Juan de Dios Peza, Rosendo Pineda, Rosalío Martínez, Roberto Núñez, Ramón Prida y otros muchos. El señor Campbell ha obsequiado, durante dos noches, convidando a cenar en su habitación a los señores Pineda, Peza, Sierra, Vázquez y Núñez. *El Presente*, Puebla, miércoles 16 de noviembre de 1892. MF

ENTREVISTA A CIRILO CRUZ ANGULO, MAYORDOMO TRUCQUERO DE COCHES DE FERROCARRILES (SEGUNDA PARTE)

Patricio Juárez Lucas

Jefe de Departamento de Archivo Histórico, Cedif

P. J. ¿Usted iba solo, su familia estaba en México?

C. C. Mi familia la dejé con mi papá y mis hermanas. Tenía siete hermanas y se quedaron con ellos. Mi esposa se quedó. Como se dice andaba de a soledad, me daban pase para los dos, pero el temor de que no sabe uno a dónde va uno a parar, entonces dejé a mi esposa. Estaba con mi papá, entonces mi mamá vivía todavía. Llegué a Gómez Palacio con mi compañero Federico Mata, y decíamos salud, puro sotol, la cerveza de Monterrey, allí puro Monterrey, y la de bote, ese a últimas fechas llegó a México, pero el Monterrey no ha llegado a México, la Cruz Blanca no ha llegado a México, estas son bebidas nortañas. Llegué allí y al día siguiente me dijo Federico: ¡vámonos! Pues vámonos, vámonos ya. Me presenté y todo eso, y dije, ahora sí voy a ver a todos, yo estoy comiendo con la señora Carolina quieres ir, pues vámonos, ya me recomienda él, ¡es un compañero ferrocarrilero!, con todo gusto, cada quincena pago, juega pues ya que se le hace. Empezamos. Cada quien tenía una parte, le dieron su cisterna, cada quien tenía su cisterna y su cuarto. Llegaron los ferrocarriles, llegaron las aguas, nosotros no gastábamos y le dábamos a doña Carolina pero no se acababa el agua, sobraba y allí se quedaba, y allí tienes, allí le seguimos. Un día de tantos pues no han de creer ustedes que es lo que nos pasó, un día me quedé platicando con sus hijas. Doña Carolina tenía tres hijas que servían y a todas les gustaba cantar y silbar. Allá en Gómez Palacio son muy abiertas, no como aquí en México que son muy tímidas. No, allá son muy grandotas, puras güerotas. Allá nacen puras güeras, como está cerca Estados Unidos, allá no se oye México, puro del otro lado, vas a trabajar al otro lado. Bueno allí que se me hace tarde, hújole la cosa, ya eran las diez de la noche, que les digo: ya me voy, ya es muy noche. Me voy, porque ya son las diez. Me fui caminando para llegar a la estación que estaba como a cuatro cuadras, voy caminando, allí sí había corriente, voy caminando cuando me agarran de los brazos, una de un brazo y otra del otro, dos chamaconas, que voy mirando (risas), y dije, ay mamacita, ya me raptaron. Y que me dicen: ¡nos hace el favor ahorita de llevarnos a bornear!, ay nanita pues que será, y que les digo: no sé nada pero si nos hace el favor de llevarnos a bornear. Les dije: a dónde ustedes gusten, lleno de miedo y vamos caminando, caminando, pasamos la vía y allí, nada más oí que gritaban, pues estaban tocando y cantando, hijo de la chicharra puro zapateado. Nos paramos y que me dicen: aquí nada más pues te vamos a pagar, no. Había un árbol grande, y allá no hay pues es puro desierto, que entro. Me quedé parado, allá se agarran de la cintura, aquí no, bueno puro nortáneo, puro zapateado, gritando y brincando, bueno ya nomás me quedé mirando. Llegó una dama y me dijo: ¡oye huerco por qué no borneas!, eres sureño, me conoció luego, luego, entonces me conocen

allá que soy sureño, el modo de distinguirse, el modo de hablar, el dialecto y todo eso, luego se oye que es uno sureño. Me dijo ¡por qué no borneas!, pues porque honradamente no le hallo y me dice: ¡yo soy profesora, estuve trabajando en Oaxaca, estuve trabajando en Cuernavaca, en Iguala, todo ese rumbo lo conozco, por la parte sur, allá estuve trabajando y una parte de México! dice ¡ahorita vas a bailar, para que se den cuenta aquí en mi territorio como se baila por el sur! Y pensé: ay mamacita linda. Ellos han de saber tocar Zacatecas, que es un parte del norte. Híjole que va y pide que toquen Zacatecas, y le dijeron que sí lo sabían tocar, y empieza pero como era corridito que me agarra la dama, pues con tu permiso, porque la agarraba por la cintura pues estaba muy alta, y a bailar. Empezamos a bailar y después de un rato ya retesudé, y ella le seguía más, más. El corrido de zacatecas es muy largo ya que termina y todos se quedaron callados, como decimos de bobos, porque todos estaban mirando. Terminó la música y que dice: ¡así bailan en el sur! Sí profe, sí, y ¡allá se dice bailar y aquí nosotros decimos bornear!, ya salen todos hacia afuera y que vemos puros ferrocarrileros allí jugando, y me dicen ¡oye huerco ven para acá! Ya que me arrimo a ellos, son muy buenas gentes, pero eso sí muy pistoleros, ¡ven para acá! Ya que me arrimo. Carajo ya empezamos, estaban varias pistolas, pero cuando voy a manejar todo eso. Es bonito salir pero algunas veces es duro. Y dicen: ¡tiro al blanco! al cabresto bote que estaba allí y órale, que les digo pero yo no puedo, ¡usted agárrele! Agarré, una pistola chica. No sirvo para nada ching...(risas) y que me dicen; ni para el arranque sirves. No que el sureño era muy chingón, vulgarmente porque allí había puro trabajador grande. Dice uno: ¡te toca ahora disparar, un litro de licor, de sotol, y un cartón de cervezas, Cruz Blanca queremos! Pues que vamos, y me dicen: ¡no vayas, porque va fulano, pon la feria, tu nombre allí que te lo anote, nosotros respondemos!, pues ya tuve poca feria ese día, y decían: “¡a chupar! Es muy sabroso el sotol palabra de honor, muy dulce, lo venden como si fuera el mezcal que venden en Oaxaca. Entonces a chupar. Cuando se acabó ese día me dicen ¡ya vámonos! Íbamos medio cuetes, y que me dicen: vamos te pasamos a dejar. Me pasaron a dejar y se fueron a sus casas. Al día siguiente que me ven y que me dicen: ¡te gustó el sotol! Sí, si me gustó, es muy sabroso. Agarré la honda trabajando allí. Después metía mi solicitud, porque estaba lejos. Decía, primero Dios va a salir una chamba para México. Hice mi solicitud y que voy saliendo, otra vez, como oficial trucquero B. Me ofrecieron el puesto de trucquero y que lo tomó. Llegué a la ciudad de México como relevador en Nonoalco, San Pedro de los Pinos y Cuernavaca. Era aquí mi territorio y era diferente el modo de hablar. Andaba por aquí y por acá. Ora verás que nos pasó, les platico que una vez llegó a decirnos la señora Mari, que era quien nos daba de comer: ¿vienen de México? sí, ve-

nimos de México, con otro compañero que se llamaba Ismael. Él era muy grosero, era altote, muy fornido y siempre tenía pistola, era nativo de México, vivía por Tacuba. Él nos decía: ¡mi vecino es la noche triste, por eso nunca me pongo triste! Era muy grosero. Llegamos allí pues él llevaba su cama de campaña y llegaba a dormir mientras yo ponía los asientos y me acostaba. Me dijo: vamos a comer. Cuando llegamos nos dijo la señora aquí el muerto anda de aquí para allá, no hace mucho que empezó. Ismael, le dijo: ¡Ay señora deberás que todos están atrasados! Y que dice: ¿quién es el desgraciado que nos está engañando?, agarró un tubo y pegó de gritos, agarró un tubo y empezó a gritar uuuyyyy, ay el muerto! y la gente que se echa para atrás, y que les dice ¡que gente tan atrasada, deberás son de pueblito! Ismael era muy grosero para hablar y les dijo: no señores es el maligno, si salgo también soy el maligno. Si siendo Jesús se le presentó el diablo, nosotros que nos esperamos. La señora Mari le dijo ¡No señor, no se burle! ¡Oh, está loca la señora! Salimos de allí y me dijo vamos a conocer a Cuernavaca, y le contesta que si se va para Cuernavaca pues se va caminando. Ahora ya se ha de haber cerrado, ya hay mucha gente, allí vamos caminando y llegamos a Cuernavaca y nos regresamos, está bonito, muy bonito. Nos regresamos a dormir, no oímos nada, y ellos tampoco, y dice el señor ¿cuál muerto? Entonces dice ponen un tubo y ustedes ya se espantan, mirando que yo ya estaba acostado y él durmiendo, y este como siempre con su machete y la cabrona pistola. Yo estaba así en el suelo y él en su cama de campaña, cuando de pronto oigo sus cabrones zapatotes que tenía el cabrón, que me despierta y que me dice: ¡Cruz! ¡Cirilo con una chingada! Que me descubre un poco. Sentí como que se me enchinó el cabello, mi cuerpo..., sentí feo, ¡joye, el pinche muerto!, ¡qué muerto ni que jijo de la chingada!, que se sale y que saca la pistola. Empezó a echar de balazos, pas, pas, pas, y que llegan los agentes, los federales del ferrocarril y los de la estación. Que llegan y que dicen; ¡qué le pasa!, ¿echaron de balazos? Y que responde pues es que, quien es ese jijo de su pinche madre que quiere espantar, pues cree que me va a venir a espantar, aquí no se encuentra con sus pendejos. Pasó gritándole a él, y los agentes que le dicen: No sea haga loco, y él respondió: aquí vamos a agarrar a ese cabrón, entonces en Cuernavaca está la entrada así y pasa un río, y en ese tiempo quién sabe quién haya puesto el carro que agarraban de oficinita, atravesaron el carro, abajo pasa el río y arriba el carro y allí nos quedábamos. Ese día había vuelto de la casa de máquinas y por acá se iba uno para la presa, que se salta y allí va por la casa de máquinas, y lo seguimos. Íbamos caminando cuando me dijo ¡cabrón!, ¡camínale! Yo iba caminando atrás, ellos iban adelante, los dos agentes y los de la estación. Los de la estación dijeron: No sean necios, es el mal aire, son cosas malas, ¡qué malas, camínale! Y con la pistola en la mano que, ¡te

vamos a hacer caso!, ¡tenemos cojones aquí, órale, camínale! Y allí vamos, y llegamos a la vía. Yo como iba atrás, ve que en las estaciones siempre hay unas vereditas. Los que iban adelante, el agente y los de allá y de este lado iba mi compañero, cuando de momento se paran. Ave María Purísima dicen, se paran todos. No alcancé a ver, pero dicen que era una calaca que los estaba llamando ¡Ven!, ¡ven! ya que dicen si quieres caminar camínale, porque aquí nosotros no caminamos, si es el maligno, como está cerca la presa, nos va a echar a la presa, vamos a ver un camino bonito y nos va a echar a la presa, por eso nosotros ya no caminamos. Entonces se echaron para atrás esa orden, pues yo también lo vi pero no quisieron caminar porque era peligroso. Nos paramos allí, entonces alguien dijo: ¡No!, aquí nos quedamos pero no caminamos, no nos va a echar a la presa, así hasta que encienda el cerillo. No encendía el cigarro se apagaba, era muy fuerte el aire, muy fuerte y de la pistola ni salía el balazo, se acható la aguja. Nos agarramos, ya se encendió el cerillo ahora sí vámonos, llegamos allí y había trabajadores en el restaurante de ferrocarriles, que llega uno de ellos y que toca la puerta, luego llegó uno de nosotros, el muy valiente, el cabrón, el de México, Ismael. Que llega y que empieza a dar de patadas contra la puerta, ¡abran la puerta! cabrones, ya que le decimos: ¿qué les pasa?, y dice: ¡dos litros de alcohol y un cartón de cervezas y pónganlos aquí que vamos a tomar. Llegaron los agentes y que dicen: por una parte está bien porque el cabrón susto está de la jodida, y a chupar, y ya ni nos acordamos que pasó el tren, pues teníamos la obligación de revisar el tren, y allí si estaba cabrón pues allí hay subidas y bajadas, hijo de la chicharra, pues ya carajo, nos quedamos bien borrachos. Nos agarró un sueño, ni fuimos a almorzar, ya hasta la tarde, allí vamos, pues ahora que les pasó, pensamos que los había agarrado el muerto, y dicen: no nos agarró sino que nos hizo señas, y dice: ¡se los dije!, ¿no, que no?, no que usted muy valiente. Él contestó ¡honradamente pues soy criado de México!, mi vecino vive junto al árbol de la noche triste, y cerca del río Tacuba. Desde entonces nos encerramos ya no hacíamos caso. Después me dijo Ismael: ¡nos regresamos!, no pues ahí están los boletines, siempre nos vamos con categoría y órale. Regresamos. Me tocó el puesto fijo de trucquero, de trucquero “A”, “B” ya ahora sí ya sé, ya soy oficial. Empezamos a trabajar, saqué el puesto de “B”, entonces como a las doce de la noche, ya me habían dicho que ya estaba terminado el Valle de México, el patio de Valle de México. Que me dicen que inmediatamente nos vienen a traer, cada tres meses cambiaban el personal de Nonoalco, tres meses de noche y tres meses de día, era cambio. Nos turnábamos, entonces. Me tocó el turno de noche, cuando llega la gerencia de ferrocarriles, pues vámonos, empaquen nada más lo necesario para el patio de inspección, allí está el tren formado y súbanse todos y vamos para el

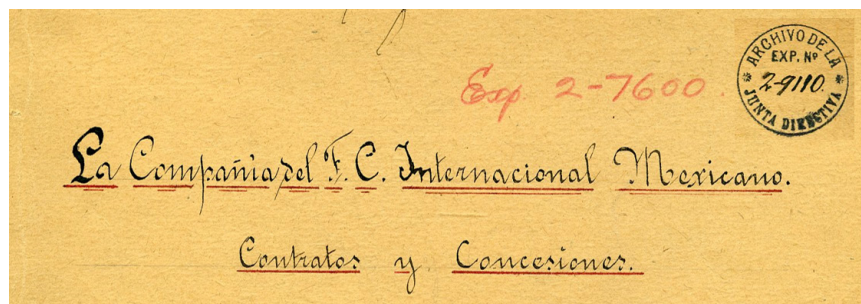
Valle de México, que nos llevan al Valle de México. Llegamos como a la una y media de la mañana. Nos dijeron que nos hablaba el gerente y el subgerente a todos los que nos llevaron. Dijo: ¡miren señores, no atraviesen las vías, aquí una sola máquina forma los trenes, aquí le nombramos la joroba, aquí los rieles se abren automáticamente, ya cambió la situación aquí no hay cambiadores. No se vayan a pasar, los vaya a agarrar la aguja lo que sea, porque se abren los rieles, esta solamente una unidad que es la que reparte las unidades, ya nos explicó todo eso. Empezamos a trabajar al otro día. El tren nos iba a traer a Nonoalco para ir a trabajar continuamente, ya de allí otra vez que nos dicen, que ya no había intervención, que ya lo había agarrado el Nacionales de México, y era Interoceánico, y nos dicen: ya se estrenó, ya hicieron la vía ancha para ir de México a Oaxaca, de Puebla, ¿cómo?, ¿sí? Dicen: hace cuatro días que salió el tren especial, llevan grúas, llevan todo. Salió de México para llegar a Oaxaca, ya se estrenó, en el año de 1955. También se estrenó en Puebla la estación Nueva. Seguimos trabajando allí, hasta que salieron los boletines de Puebla. Hice la solicitud. Nos platicaron porque aquí se estrenó en el 55, en el año 1955 que hago la solicitud, vas pa acá, que voy mirando, voy saliendo asignado aquí, como trucquero “A”. Aquí en Puebla los trabajadores no dejaban trabajar a los de fuera, habían la forma para que renunciaran, pero yo ya estaba quemado (experimentado) en la chamba, ya que me iban a renunciar, y que maldad me hicieron, me dieron como relevador, aunque tenía el puesto fijo, pues que me dan como relevador, relevar San Lorenzo y Puebla, hijo de la chicharra, no me gustaba, no me está gustando pero yo no renuncio. Está mi territorio cerca, aquí me quedo, y me quedé y me quedé. Encontré como inspector, no recuerdo su nombre del inspector, era un viejito él, su hijo era mecánico, vivía por acá, la mayor parte que vivía aquí era puro ferrocarrilero, San Miguel, que me da. Me querían ver allí para que renunciara, dice: ¡van a poder aplicar un acoplador, oye Cirilo te vas como oficial con dos! Y le dije no necesito dos, nomás necesito una persona, ¡pero pesa mucho! No, no, como nunca me dejaba, hay que trabajar con inteligencia les decía, ¡estás loco!, ¡qué inteligencial!, ¡vamos a levantar un acoplador que pesa mucho!, ¡y lo vas a levantar sólo! Sí, lo levantamos, y el otro que vaya otro, dos ayudantes y con su servidor, lleven el gato dos blocks, como creen que el acoplador se acopla, son largos, y va pa arriba, nomás entre tres personas, y si no nomás con dos, entonces se quedan admirados pero yo ya estaba quemado³⁵ en mi trabajo, donde quiera andaba trabajando fueras. Llegué a Puebla pues nada, y me dicen: ¡y es de vía ancha como le vas a hacer! Y que le digo pero nomás con dos, que llevo una cadena un gato de cámara y un hangar de escalera, chica, nomás y blocks, y todos quedan mirando, y que

³⁵ Sinónimo de experimentado

me dicen: ¡está loco este cabrón! Entonces llegando allí, ¿sabe cómo se levanta allí? Entonces ya llegando allí con los blocks, el gato escalera y la cámara, gato cámara que chiquititos, vas pa arriba, que llevo, empujamos el acoplador y lo colocamos en medio, y dice: ¡pesa mucho! Y les digo no pesa mucho, metan la cadena por debajo y la otra punta arriba. Que la ponen y órale, como tiene su gancho, y un tubo largo, entonces se hace esta operación, el acoplador tiene una entrada y se mete aquí así, el acoplador esta hasta allá, si ya está la cadena, cuélgate pa atrás y se levanta pa atrás, bájale allí, se pasa allá, ya quédate así, levanta otra vez, ya entra cámara, ¡sí!, mejor la cámara y va pa arriba, métele allí su calza, cálzale aquí, ya cabe el gato escalera, que ya, va pa arriba, y ellos junto con el inspector, va pa arriba. Entonces estaba trabajando Vicente Carrasco, eran de Tlacotepec, allí trabajaba y eran muy maldosos, nomás se quedaron y se me quedaban mirando, ¡Ah pos sí es la verdad! ¡Está subiendo!, y les digo así se trabaja, ya estaba quemado, pues ya había andado por varios lugares, estuvo eso listo. De allí me mandan otra vez. Me vine a para Puebla. Saqué el puesto de Inspector aquí en Puebla. Ese puesto de inspector era de un señor que no recuerdo su nombre, ya no recuerdo como se llamaba ese señor. Me quedé en Puebla como inspector. Allá en la nueve (se refiere a la 9 Norte) estaban las oficinas de los inspectores. Llegué como inspector de coches y carros. Isidro Pérez era el Mayordomo general de Puebla, aquí en la seis (6 Poniente), era mayordomo general. Se fue Delfino, su ayudante, y me nombran ayudante de mayordomo general, en la 6 poniente, con Ciro Mancera, que por apodo le decían “la gorra prieta”, ya está muertito. Bueno, tenía más de un año trabajando cuando se pasó un señor que le decían la cachimona, tenía una cantinita aquí en la 11. Ya no recuerdo como se llamaba, viven sus hijos, ya están grandes. Estaba yo trabajando en mi lugar como ayudante de mayordomo general, entonces ese Alfredo Salas trabajó conmigo como trucquero, era medio novatón. Pasaba a echarme mi cerveza con la cachimona. Me dijo: ¡maestro, lo van a bajar de su lugar! ¿Por qué?, si ya tengo más de un año. Ya hasta se pasó de límite. Le contesté: yo me quedo de planta. Entonces el representante, que trabajó conmigo, Miguel Bautista y su hermano Rufino Bautista, los dos hermanos trabajaron conmigo pero en ese tiempo todavía no trabajaban conmigo, estaban trabajando con otra persona. Miguel Bautista viene de la organización, entonces por cada trabajador cobraba mil pesos por entrada, por eso lo nombraron a él. De apodo le decían San Miguel del Milagro. Todavía corre esa palabra, cualquier persona sabía quién era al que le decían Miguel. Dicen que fue representante y le decían San Miguel del Milagro, porque le decían Miguel del Milagro, porque cobraba mil pesos, buenos pesos. Todo lo que platico es derecho nada de que es chueco. Entonces que vengo y me dicen:

pues te van a quitar el puesto. Pues ultimadamente nunca me a gustado a mí reclamar, allí me quedo, harto o poco. Allí me quedo. Me regreso a mi puesto. Llegan, iban Miguel Bautista, en representación, el maestro mecánico, llega Miguel, entonces el maestro mecánico ya era el chaparrito Saldívar. Un dicho Saldívar que le gustaba hacer muchas maniobras en el ferrocarril, y entonces eran sus meros allegados eran Legaspi, el músico, y los barberos mirando. Llegó y dice: pues mira traemos una orden de México que el señor Ernesto Galindo, como mayordomo general, el señor Salas, Alfredo Salas, como ayudante, y que les digo: está bien, no creas que me da miedo porque me grite o me diga que él se va a quedar, pues es una persona que ni conoce la chamba, no tengan cuidado, no crean que aquí nací de ayudante de Puebla. Yo vine del sistemal, no nada más aquí, y puro norteño. Me dio coraje, pues ahora que les pasa, yo me retiro, me encabroné y que me salgo, y que me voy. Me fui para mi casa encabronado, comí y todo eso, para que regreso. Al día siguiente cuando oigo que me tocan la puerta, me bañe corriendo, porque cuando bien bañadito nunca sentí una cruda. Que me baño, que me vengo para mi puesto aquí en la estación, cuando iba saliendo estaba allí el músico, Miguel Bautista y sus achichincles del maestro mecánico, y me dicen: ya te vas a trabajar, súbete te vamos a dejar ahorita allá a la estación, yo pensando que me venían a dejar a mi lugar para trabajar, y no que me llevan directamente para la 9 poniente, allí había una cantina y enseguida vendían carnitas, chicharrón y eso, como estaba en su punto el ferrocarril allí, y les digo: yo me voy a trabajar y me dice, ¿entra aquí, con nosotros no te pasa nada me dice Miguel, no te pasa nada? Y ya me empieza a platicar, yo ya no me resistí, total allí me quedé y empecé a tomar. Me pusieron un cuete, chicharrones, cervezas, otras carnitas, hójole de la chingada me dieron de comer bien, pero no les costó pues Miguel Bautista cuanto no recibió, gastó 11 mil pesos para agarrar el puesto, ese Alfredo Salas, para quitarme mi lugar, la cachimona me dijo, los compañeros me decían: ¡no te dejes Cirilo!, porque te dejas. Les dije: yo me voy a mi lugar, que creen que no conozco, yo pa mí cualquier trabajo lo conozco, en cuestión equipo de arrastre lo conozco, ya que me emborraché me dicen: súbete para que vayas a firmar, pues ya bien borracho, llegamos directamente al taller, dicen ¡aquí está tu oficinita! hijos de la chingada, ¡y firmanos la tarjeta aquí! Como ya estaba borracho, que agarro las tarjetas de los trabajadores del departamento de coches, que firmo, y dicen: ¡ese es tu personal! Cómo, cómo el personal, ¡Sí! Carajo dije. Entonces ya me quedé con la tentación pues estaba briago. Al día siguiente, no, no, que personal que del taller, paso a mi lugar, y cuando paso a mi lugar, me dicen: No, tú ya eres ahora mayordomo de coches, hijos de la..., en la torre, ya me voy para allá, pues ya me voy directamente para repartir personal, hijos de toda...

verdad buena, ya me fregaron, ya el otro andaba de ayudante de mayordomo general, Alfredo Salas, hijos la cosa más dura, sentí un poco gacho pero que hago, ya que se le hace, ya me seguí trabajando allí, y ya después de allí, ese Alfredo Salas, lo habían despedido de allí del taller, sacan la fotografía de la despedida de talleres, ya se despidieron y todo eso, ya subimos todas las cosas, toda la herramienta, ya va silbando el tren, se siente feo. MF

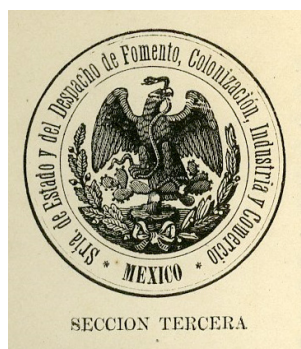


Núm	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
475	Actas de sesiones de la JLD del FCIM	1-2. Acta y documentos relativos a la sesión de la JLD del FCIM celebrada, el 9 de diciembre; 22 de diciembre.	1920-1920	2, 6420	34
476	Actas de sesiones de la JLD del FCIM	1-2. Acta y documentos relativos las sesión de la JLD del FCIM celebrada el 24 de octubre.	1923-1923	2, 6423	34
477	Actas de sesiones de la JLD del FCIM	1-2. Acta y documentos relativos las sesión de la JLD del FCIM celebrada el 8 de diciembre.	1926-1926	2, 6426	34
478	Actas de sesiones de la JLD del FCIM	1-2. Acta y documentos relativos las sesión de la JLD del FCIM celebrada el 6 de noviembre.	1931-1931	2, 6431	34
479	Actas de sesiones de la JLD del FCIM	1-2. Acta y documentos relativos las sesión de la JLD del FCIM celebrada el 21 de noviembre.	1932-1932	1932-1932	34
480	Correspondencia general de las Asambleas Generales de Accionistas de FCIM	1. Correspondencia general de las Asambleas Generales de Accionistas de FCIM de 1909-1925; 2. Correspondencia general de las sesiones de la JD del FCIM de 1905-1923.	1909-1925	2, 6900	34
481	Movimiento del personal de directores del FCIM	1. B. E. Holloway renuncia a la JD, 1930; 2-9. Movimiento en el personal de directores, 1905; 1906; 1907; 1909; 1910; 1913; 1923; 1926; 10. Nombramientos anuales de directores, Edward E. Bashford, Jerome S. Hess., Walter T. Rosen, etc., 1931; 11. Nombramiento de Fernando González Roa como Director del FCIM, 1932.	1905-1932	2, 7140	34
482	Movimiento de funcionarios y empleados del FCIM	1. S de James Piper en el cargo de Secreatrio, 1934; 2. R de B. E. Holloway, 1930; 3. Carta de renuncia de Piper, 1932; 4-13. Movimiento del personal, 1906; 1907; 1908; 1909; 1910; 1913; 1914; 1920; 1923; 1926; 14. N de Ricardo D. Carrion, 1927; 15. N de Edmundo Torreblanca como Secretario de la Compañía, 1932; 16. Nombramientos anuales de funcionarios, 1932.	1906-1934	2, 7510	34
483	Concesiones y contratos del FCIM	Contratos y concesiones del FCIM	1881-1912	2, 7600	34
484	Nuevas Líneas	Reformas a los trazos, 1905-1908	1905-1908	2, 9123	34

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

La colección de origen de nuestra Biblioteca especializada es el Amorós-Denegre. En esta colección se resguardan leyes, decretos, memorias, reglamentos, reseñas, debates, estatutos y materiales históricos sobre el desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país. Entre los materiales más sobresalientes destaca el *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, escrito por Francisco de Arrillaga y publicado por Ignacio Cumplido en 1837. Esta es la entrega número 26 de nuestros registros.

Colección Amorós-Denegre



760. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Tercera serie.- Tomo V.- Año de 1922.* México, Talleres Gráficos de la Nación, 1923, 2 hs. + 260 pp. + Planos y estados despleables. + ilustr. – Encuadernación en tela. Incluye: Proyecto de la Estación Central de Pasajeros para la ciudad de México: Exposición somera del proyecto de Estación Central para pasajeros en la ciudad de México.

761. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Tercera serie.- Tomo VI.- Año de 1923.* México, Talleres Gráficos de la Nación, 1923, 1 h. + 226 pp. + Estados y planos despleables.- ilustr. Encuadernación holandesa. Incluye: Informe sobre el IX Congreso de la Asociación de Ferrocarrileros, Roma, Italia: Memoria relativa al establecimiento de un ferrocarril entre Concepción del Oro y Mazapil.

762. *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Tercera serie.- Tomo VII.- Año de 1924.* México, Talleres Gráficos de la Nación, 1924, 172 pp. + Planos y estados despleables.- ilustr.- Encuadernación holandesa.

763. *Boletín Oficial de la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria de la República Mexicana.- Tomo I.* México, Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, 1909, i- xxxvi p. + 436 pp.- Encuadernación rústica.

764. *Boletín de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Septiembre.* México, s.p.i., 1 h. + 76 pp.- Ilustr.- Encuadernación rústica. Incluye: Trenes eléctricos automáticos sin tripulación.

765. *Boletín de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Octubre y Noviembre.* México, s.p.i., 1922, 166 p.- Encuadernación holandesa. Incluye: Electrificación de los tramos de montaña en las líneas de México a Veracruz. Aparato automático para cargar carros de ferrocarril: las ruedas de fundición para ferrocarriles estriadas: el despachador de trenes y su trabajo: empleo de las turbinas en las locomotoras.

766. *Boletín de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Febrero.- Tomo II.- No. 2.* México, s.p.i., 1922, 222 pp.- ilustr.- Encuadernación rústica. Incluye: Recopilación de leyes, disposiciones, contratos, tarifas, etcétera, referentes al ramo de comunicaciones y obras públicas.

767. *Boletín de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Abril.- Tomo II.- No. 4.* México, s.p.i., 1922, 566 pp. + 1 h. + ilustr.- Encuadernación holandesa. Incluye: Como se puede economizar carbón en las locomotoras de vapor. Soldadura autógena eléctrica. El ferrocarril paullista y las nuevas locomotoras Westinghouse. Tarifas para ferrocarriles.



768. *Boletín de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.- Mayo y Junio.- Tomo II.- No. 5 y 6.* México, s.p.i., 1922, 1 h. + 820 p. + 2 estados despls.- Encuadernación holandesa.

769. *Leyes y reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes.-Contiene además las disposiciones expedidas en materia de comunicaciones terrestres, por agua, aéreas, eléctricas y postales.- Tomo I.* México, Editorial Ediciones Andrade, S.A., 5a. Ed., 1964. Encuadernación cartonné.

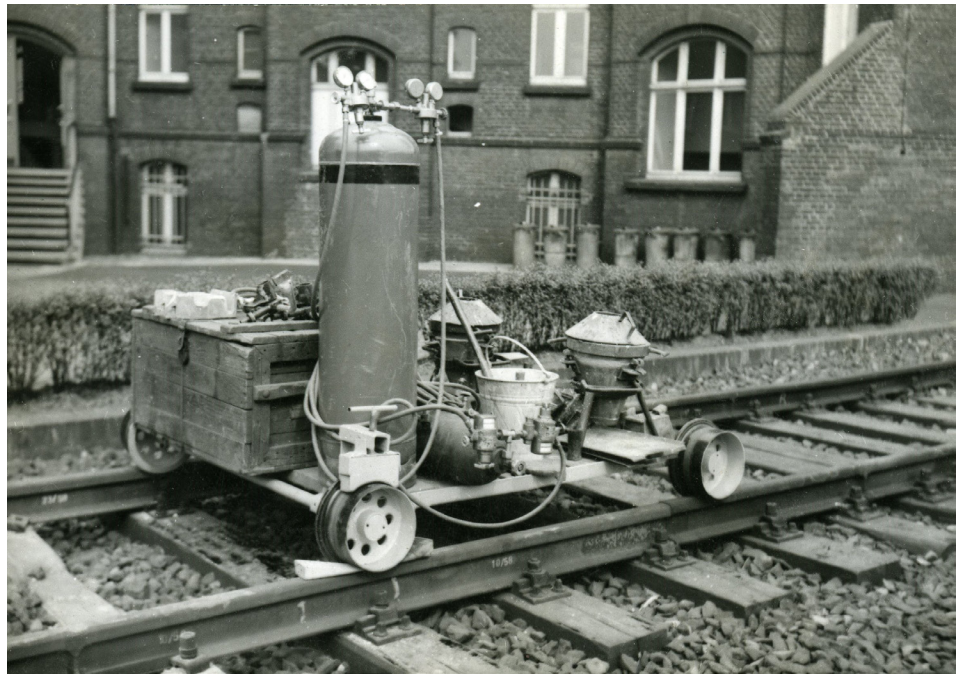
770. *Leyes y Reglamentos sobre Comunicaciones y Transportes.-Contiene además las disposiciones expedidas en materia de comunicaciones terrestres, por agua, aéreas, eléctricas y postales.- Tomo II.* México, Editorial Ediciones Andrade, S.A., 5a. Ed., 1964. Encuadernación cartonné.

Fototeca

En el segundo número de este año, presentamos nuevamente 20 registros del fondo Donaciones.

Fondo Donaciones

Núm. de inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001596	Trabajador soldando riel.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001597	Reparación de vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001598	Furgón.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001599	Furgón.	Blanco y negro	3.5 x 5"
03-001600	Reparación de vía.	Blanco y negro	4.5 x 6.5"
03-001601	Reparación de vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001602	Riel.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001603	Carro escuela.	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001604	Herramientas para soldadura de rieles.	Blanco y negro	3 x 4"
03-001605	"Soldadura de rieles"	Blanco y negro	3 x 4"
03-001606	Interior de un carro escuela.	Color	2 x 3"
03-001607	"Impresos colocados en libreros de un carro escuela".	Blanco y negro	2 x 3"
03-001608	Vía.	Blanco y negro	5 x 7"
03-001609	Vía.	Blanco y negro	4.5 x 7"
03-001610	Soldadura de rieles.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001611	Soldadura de rieles.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001612	Patios.	Blanco y negro	4 x 5.5"
03-001613	Locomotora diésel SP número 8799.	Blanco y negro	5 x 5.5"
03-001614	Trabajadores en un carro escuela.	Blanco y negro	2.5 x 3.5"
03-001615	Proyector de cine.	Blanco y negro	5 x 7"



Herramientas para soldadura de rieles.



“Soldadura de rieles”

PLANOTECA

Fondo Puebla

Núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
501	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación San José.	abril 29 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
502	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación terminal Puente de Ixtla.	febrero 10 de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 X 25
503	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de Jojutla.	1929	cianotipo	sin escala	malo	49 X 25
504	Resumen. auxiliares.Vías	sin fecha	cianotipo	sin escala	bueno	49 X 25
505	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	49 X 25
506	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	49 X 25
507	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Calderón.	mayo 23 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
508	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Tenayo.	mayo 21 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
509	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	49 X 25
510	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	49 X 25
511	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Yautepec.	mayo 11 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25

512	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Atlihuayan.	mayo 25 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
513	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Ticumán.	mayo 16 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
514	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación Tlalquiltenango.	mayo 2 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
515	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de Jojutla.	abril 24 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
516	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	49 X 25
517	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	49 X 25
518	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación de Obispo.	octubre 16 de 1928	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
519	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Jojutla. Estación San José.	abril 29 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
520	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Planificación de estaciones.	1929	tela calca	sin escala	bueno	49 X 25

VIBROPLEX: “CALIDAD E INNOVACIÓN AL SERVICIO DE LA COMUNICACIÓN” EXCELENTE PRODUCTO PARA LOS TELEGRAFISTAS DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

María De la Paz González

Departamento de Control y
Depósito de Bienes Muebles Históricos.

Como ya hemos anotado en artículos anteriores de *Mirada Ferroviaria*, la llegada de los ferrocarriles a México constituyó un hecho de gran importancia para el desarrollo social y económico del país. Los ferrocarriles no sólo contribuyeron en la ampliación y multiplicación de los intercambios comerciales, sino, sobre todo, en la formación de un circuito económico que enlazó e integró diversas zonas del país, para que potenciaran sus producciones y fortalecieran sus mercados.

Gracias a este impulso económico que representaba el hecho de abrir y crear nuevos mercados, la búsqueda lógica de medios que ayudaran, por decirlo de alguna manera, a acortar distancias no se hicieron esperar.

Con la Revolución mexicana los trenes vieron afectado de manera contundente su funcionamiento, pues fueron utilizados por los distintos bandos en conflicto con fines militares. Además, la destrucción de vías, material rodante, y del propio sistema ferroviario en general, pasó a ser un hecho cotidiano en los ferrocarriles mexicanos. Los investigadores del tema ferroviario coinciden en que la destrucción de la red fue de tal magnitud que desarticuló el funcionamiento de los mercados y ocasionó que muchas plantas manufactureras dejaran de ser rentables. En paralelo, los trenes dejaron de ser utilizados para usos comerciales.

No es un secreto el énfasis que pusieron los proveedores de algunos insumos básicos de la empresa FNM en la necesidad de resolver los graves problemas de las líneas férreas, para poder mantener los contratos, ya que después de que las vías y demás bienes ferroviarios eran destruidos, los contratos eran cancelados de manera definitiva por falta de infraestructura y gasto corriente.

Algunos de los proveedores más castigados fueron los de telegrafía, y fue precisamente por eso que las empresas del ramo desarrollaron nuevos diseños y formas, materiales y funciones, de los aditamentos de este tipo. La innovación se notaba no sólo en la diferencia de los materiales, sino también en la cualidades “3 en 1” de algunos de los accesorios que antes de la gesta revolucionaria eran costosos y de una sola función.

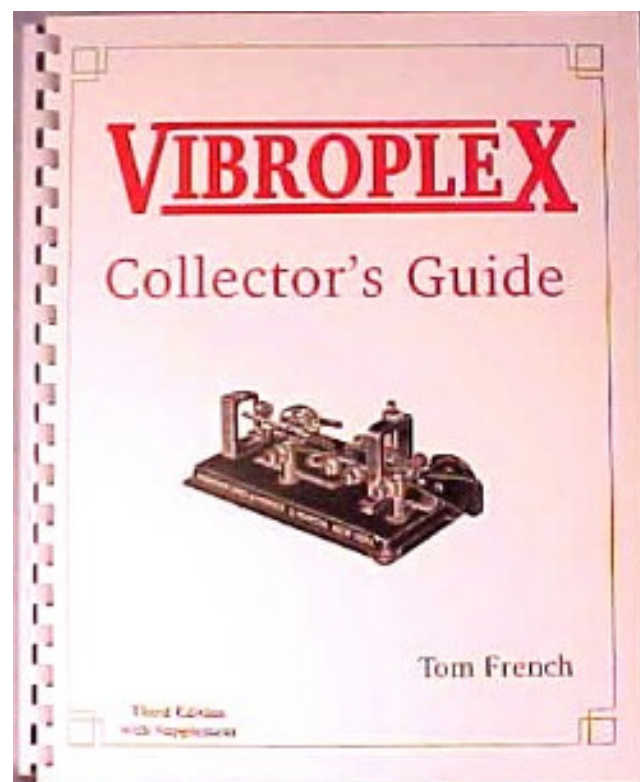
El funcionamiento de los trenes durante los primeros años de la Revolución fue determinante para decidir el destino de los fondos que aún durante los peores años del conflicto armado conservó el gobierno para la empresa. En el caso de FNM es indiscutible que los daños causados al sistema conllevaron consecuencias económicas considerables, debido a la extensión de sus líneas, como a la relevancia comercial de su carga. No obstante esto, lo cierto es que se ha dado poca atención a los primeros años de años de funcionamiento de FNM, empresa que trabajó práctica-

mente sin recursos, a pesar de lo cual fue capaz de reparar los caminos en la medida que los iba necesitando.

Fue luego de 1911 que el imperio ferroviario adquirió poco a poco algunos objetos telegráficos de mejor utilidad y manufactura, cambiando los ambicionados bronce y cobre por las aleaciones metálicas en objetos como las magnetas, los resonadores y las llaves telegráficas, mediante una nueva empresa estadounidense de nombre Vibroplex, cuyo eslogan rezaba: “calidad e innovación al servicio de la comunicación”.

Vibroplex se dedicaba a elaborar, colocar y mantener la telegrafía en Illinois, Estados Unidos, y durante muchos años se limitó al comercio sólo en su país de origen. En 1904 fue cuando el creador de sus aparatos, Lucas Elliot Brown, patentó la mayoría de dichos artefactos, y la empresa se aventuró a exportar algunos de sus inventos en el extranjero.

Para mediados de 1911 llegó a México, concretamente a la empresa ferroviaria nacional, y logró colocar algunos de sus objetos de estaño más curiosos, entre ellos, las magnetas y las llaves de corte telegráfico. A ciencia cierta no se sabe cuánto duro el contrato de compra venta con la empresa, pero de lo que sí se tiene registro es de qué no fue por falta de calidad que la relación comercial haya terminado. MF



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

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1. Número de registro: No es visible.

Núm. de inventario CNCA: H90

Núm. de inventario FNM: FNM09195001000I56040060000000301.

Núm. de colocación en Almacén de Colecciones: Planta baja, estante C, andén 6,
Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE

M	N	F	M	2	G	R	0	0	0	0	6	A	5	8	5	
INSTITUCIÓN		BM	INVESTIGADOR				NÚMERO		LÍNEA	KILÓMETRO						

Otro núm. (especificar): Vibroplex Company. Illinois / USA.

2. Localización

Estado: Aguascalientes. Municipio: Aguascalientes. Localidad: México.

3. Nombre del Objeto: Llave telegráfica.

4. Nombre del Fabricante: Vibroplex, Company.

5. Materias Primas Predominantes: Vibroplex, Company.

6. Inscripciones: Para uso exclusivo de la empresa.

7. Medidas:

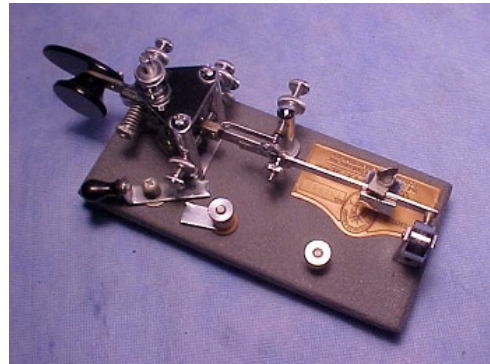
Alto: 5 cm Largo: 20 cm Ancho: 10 cm Diámetro: Peso aprox.: 800 Kg.

8. Lugar donde se localizó: Oficinas de Aguascalientes, Ags.

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, entre otros).

Aparato de comunicación utilizado por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. La empresa Vibroplex logró posicionarse en el mercado mexicano por un periodo largo de tiempo. Por desgracia, la muerte de Lucas Elliot Brown, el creador de las llaves telegráficas inversas y de este modelo en particular, detuvo en muchos sentidos la evolución de la empresa, la creación e invención de productos y la creación de nuevos y útiles aditamentos telegráficos para la red ferroviaria mexicana.

La relevancia de la llave telegráfica de estaño no sólo se ceñía a la facilidad con que este aparato se manejaba, sino también en lo ligero de sus materiales, aspecto que entre los telegrafistas de la época era apreciado y se agradecía.

La transmisión de los datos en la red se realizaba a una velocidad muy corta, exactamente cincuenta segundos, y se ejecutaba mediante la clave morse. El procedimiento era el siguiente: el emisor u operador del teléfono selectivo se “colgaba” de la señal telegráfica y transmitía un mensaje. El receptor, que era telegrafista, recibía el mensaje y lo escribía en clave morse para luego interpretarlo y reescribirlo en una hoja de órdenes.

Para mayor información ver: [www.eltelegrafohistorico.com/mexico-vizcaya/20070629/mexico-vizcaya/portalitos_20070629.html].

12. Registro: Pronare

Fecha: 1995.