

# Cuetlaxcoapan

ENFOQUE AL PATRIMONIO

AÑO 7 • NÚM. 25 • EL FERROCARRIL: HOMBRES Y MUJERES DE RIEL • PRIMAVERA 2021



# DIRECTORIO

Presidenta Municipal de Puebla  
**Claudia Rivera Vivanco**

Encargada de Despacho de la Gerencia del  
Centro Histórico y Patrimonio Cultural  
**María Graciela León Matamoros**

Presidente de la Comisión de Centro  
Histórico y Patrimonio Cultural  
**Jorge Othón Chávez Palma**

Consejo Editorial  
**Citlalli Reynoso Ramos**  
**Daniel Herrera Rangel**  
**Francisco Manuel Vélez Pliego**  
**Olaia Fontal Merillas**  
**Sebastián Pineda Buitrago**  
**Vanya Ponce Valerio**

Coordinación Editorial  
**María Graciela León Matamoros**  
**Jonatan Moncayo Ramírez**

Diseño Editorial  
**Ricardo Huitrón Aguirre**

Portada y Contraportada  
**Maquinista Juan H. Mena junto a su  
cuadrilla de trabajo, San Lázaro, 1963.**  
**Colección particular de Juan H. Mena.**

ISSN en trámite

Cuetlaxcoapan. Año VII núm. 25/Primavera 2021, es una publicación trimestral editada y distribuida, de manera gratuita, por la Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural, Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad del H. Ayuntamiento de Puebla. Domicilio: Calle 3 Sur No. 1508, 3er Piso. Colonia El Carmen, CP. 72530, Puebla, Pue. Correo electrónico: [revistacuetlaxcoapan@gmail.com](mailto:revistacuetlaxcoapan@gmail.com). Editora responsable: María Graciela León Matamoros, [gchypc@gmail.com](mailto:gchypc@gmail.com). Reserva de derecho al uso exclusivo No. 04-2020-030609274100-30 otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor, Licitud de Título y Contenido No. 17037 otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Impresa por Comercializadora YCY Plate S.A. de C.V. Domicilio: Calle 31 Poniente No. 2514-C. Colonia Benito Juárez, CP. 72410, Puebla, Pue. Este número se terminó de imprimir en marzo de 2021, con un tiraje de 1,500 ejemplares.

El contenido de los artículos de la revista es responsabilidad de los autores. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural, Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad del H. Ayuntamiento de Puebla.

# ÍNDICE

PRESENTACIÓN	 3	ENFOQUE AL PATRIMONIO	 42	HISTORIAS DE VIDA Y MEMORIA COLECTIVA DE LA CIUDAD DE PUEBLA
CARTA EDITORIAL	 5		 46	DE TRENES Y LIBROS: EL LEGADO DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS
EL FERROCARRIL: HOMBRES Y MUJERES DE RIEL	 6	ENFOQUE AL PATRIMONIO	 52	EL FERROCARRIL: HOMBRES Y MUJERES DE RIEL
LAS ANTIGUAS ESTACIONES DE TREN EN PUEBLA	 8	#PUEBLAGRAM	 56	FERROCARRIL: EL PASADO Y EL PRESENTE
LA LOCOMOTORA NM 1150, LA MÁQUINA DE VAPOR QUE TRIUNFÓ EN EL CINE	 14	RECUPERANDO EL PATRIMONIO	 62	MEMORIA DEL MUNDO: EL ASOMBROSO LEGADO QUE DEJA UN FERROCARRIL
UN EMISARIO DEL PROGRESO	 20	ACERVOS ANGELOPOLITANOS	 68	LA SOCIEDAD DE ALFAREROS DE LA LUZ
COMUNICACIÓN EDUCATIVA: EL ARTE DE CREAR UN MUSEO	 26	COMERCIOS CON TRADICION	 72	LA AVENTURA GUIADA DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS
LAS EXPOSICIONES DEL MUSEO	 32	PÁGINAS DE LA CIUDAD	 74	POR LOS TALLERES DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA
EL FABULOSO EXPRESS DE LA FOTOGRAFÍA	 36	BITÁCORA DEL CENTRO HISTÓRICO	 78	CULTIVAR LA PACIENCIA
		TE RECOMIENDO, POBLANO		



Maquinista Hernández y su fogonero "Rata", ca. 1940, col. particular de Juan H. Mena.

# PRESENTACIÓN

**E**n este número 25 de la revista *Cuetlaxcoapan* cumplimos el propósito de difundir la riqueza histórica de Puebla dedicando este *dossier* a la cultura ferroviaria.

Una Ciudad Incluyente es aquella donde sus habitantes abrazan y reconocen el patrimonio de su ciudad y aprenden a preservarlo. El Gobierno de la Ciudad de Puebla ha creado distintos programas para que la ciudadanía se apropie de las tradiciones y de la historia, para que las y los poblanos hagan suya la tarea de preservar el patrimonio de Puebla. La mejor manera de hacerlo es profundizando en la historia de los espacios, la cultura, el desarrollo y la tecnología de la ciudad en la que habitan.

En torno al ferrocarril y a las vías férreas se produjeron distintos fenómenos de movilidad y de migración entre las regiones del país. El viaje en ferrocarril transformó la geografía de un México con regiones y territorios aislados contribuyendo a su desarrollo. Hoy, con el paso del tiempo, detectamos que el empuje de Puebla, el intercambio de bienes y de mercancías, la llegada de nuevas ideas y concepciones de vida, su crecimiento económico, agroindustrial y fabril no hubiera sido posible sin el transporte ferroviario.

La cultura ferroviaria que se desarrolló en Puebla y que fue cortada de tajo por las políticas neoliberales y privatizadoras de finales del siglo pasado ya forma parte de nuestra identidad. Puebla vivió el surgimiento de los ferrocarriles, de tal forma que su vitalidad económica, arquitectónica y cultural obedeció a la red de comunicaciones y traslado de mercancías y personas impulsadas por las vías férreas. Además de las máquinas y su infraestructura, las personas cuentan sus historias. Estas voces se recuperan a través de relatos personales que configuran la memoria colectiva de la ciudad creando lazos de pertenencia de quienes formaron parte de este pasado.

En este *dossier* denominado *El ferrocarril: mujeres y hombres de riel* se presenta un panorama sobre la influencia del ferrocarril en la vida de las y los poblanos. En este número de la revista *Cuetlaxcoapan* se despliegan el vínculo entre las personas, sus identidades y el proceso de transformación surgido con la aparición de estas máquinas humeantes.

El Gobierno de la Ciudad de Puebla ha impulsado de manera decidida el rescate y la preservación de la memoria de la ciudad. No queremos un pueblo silenciado que olvida la historia. Tampoco una ciudadanía pasiva que desconozca su pasado. Cuando olvidamos la historia solemos repetirla porque el olvido es una manera de injusticia.

Deseo que disfruten la lectura de este número de la revista *Cuetlaxcoapan*, que les permita sentir un profundo orgullo de su pasado, se identifiquen con su presente y se perciban con el aplomo de encarar los desafíos del futuro. ♣

CLAUDIA RIVERA VIVANCO  
Presidenta Constitucional del Municipio de Puebla  
2018-2021



Cuadrilla de trabajadores en "El Motorcito", un vehículo eléctrico usado en tareas de reparación de líneas eléctricas y telegráficas en la línea México-Veracruz. De izq. a der., el segundo es José Lino Vázquez (1925-2014), y en el extremo derecho, de pie, Facundo Lino Conde (1900-1999), jefe de la cuadrilla. Ca. 1943, col. particular fam. Lino Mina.

# CARTA EDITORIAL

**S**pinetta, el siempre maravilloso Luis Alberto, imaginó en una de sus canciones un mundo post apocalíptico, en donde la humanidad finalmente lograba su virtual extinción. En ese futuro terrible, uno de los escasos sobrevivientes tenía tan sólo un deseo: “¡Yo quiero ver un tren!”. “Estalló una guerra –explica *El Flaco* en la versión unplugged–, con unas bombas que arrasaron todas las ciudades, entonces, ver un tren es como ir al Louvre [...] la locomotora resistió, y quizás en el futuro quede así, enterrada una locomotora, y alguien tenga la necesidad de verla, como si fuera prácticamente la estatua de una virgen... una locomotora, ¡es la Gioconda!”

Con su peculiar estilo, Spinetta nos invita a repensar una locomotora no sólo como una máquina sino como un artefacto cultural fundamental y definitorio del mundo moderno, tan valioso y bello como cualquiera de las preciadas obras de arte que resguardan los museos. ¿Y por qué no? Al leer las páginas de este número, las y los lectores podrán descubrir que el ferrocarril fue la piedra angular en la construcción de la era industrial, a comienzos del siglo XIX, haciendo posible el desplazamiento de mercancías y almas por un mundo cada vez más próximo, pero que rápidamente se convirtió en algo más, mucho más que eso. La aparición del ferrocarril transformó la geografía de gran parte del mundo; alteró la manera en que hombres y mujeres concebían el tiempo y las distancias; impactó en el horizonte visual y sonoro de la época; inspiró a Monet y a los impresionistas, y poco después a los hermanos Lumière, con una de las primeras películas filmadas en la historia. Los ferrocarriles, junto a la gente que trabajó y que viajó en ellos, conformaron un universo de experiencias que dieron forma al mundo como lo conocemos.

En nuestro país tenemos la inmensa fortuna de contar con un grupo de especialistas dedicados a la conservación de esa memoria a través del rescate del patrimonio ferroviario, y la Revista *Cuetlaxcoapan* tiene en esta ocasión el honor y el placer de compartir con las y los lectores el saber de esos hombres y mujeres, quienes nos cuentan cómo ha sido esta aventura que comenzó en 1988, con la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Nacionales (MNFN), y continuó en 1995, cuando se echó a andar un ambicioso programa para rescatar, documentar y preservar el patrimonio ferroviario. Si bien los trenes casi han desaparecido del horizonte, sus historias, su legado y sus tradiciones permanecen más vivas que nunca, gracias a la magnífica labor que realiza el personal del MNFN.

Quiero agradecer a las y los autores que contribuyeron en la realización de este estupendo número, especialmente a Teresa Márquez Martínez, directora del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por su cariño a los trenes y su esfuerzo incansable en el rescate de la memoria ferrocarrilera. Agradezco además a quienes nos compartieron sus hermosas fotografías familiares, y de manera particular al querido don Juan Hernández Mena, maquinista y ferrocarrilero de toda la vida, quien nos proporcionó la fotografía de su padre y la de él mismo, que engalana nuestra portada. Bienvenidas y bienvenidos a este Louvre y a sus espectaculares Giocondas de hierro. ♣

**MARÍA GRACIELA LEÓN MATAMOROS**  
Encargada de Despacho de la Gerencia del  
Centro Histórico y Patrimonio Cultural

# EL FERROCARRIL: HOMBRES Y MUJERES DE RIEL

TERESA MÁRQUEZ MARTÍNEZ<sup>1</sup>

**S**iempre resulta un privilegio que se fijen en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM). Más aún en estos tiempos, que parecen no permitirnos sino resolver, uno a uno, los días que la pandemia por el coronavirus nos va dejando. Ha sido un año de crisis en todos los sentidos, no sólo para nuestro país, sino para el mundo. Por eso, que la revista *Cuetlaxcoapan: enfoque al patrimonio*, editada por la Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural de la ciudad de Puebla, dedique este número al patrimonio cultural ferrocarrilero, en especial al MNFM, al Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y al área de Monumentos Históricos y Artísticos, no sólo es un honor y una distinción, sino que para nosotros constituye un placer, porque es muestra de que se reconoce lo que hacemos.

El tema de los ferrocarriles puede ser abordado desde muy diferentes perspectivas. En esta ocasión, las distintas áreas que conforman el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) compartirán artículos que desde sus respectivas miradas y enfoques dan cuenta del trabajo de preservación patrimonial y de difusión de las colecciones históricas y documentales que lleva a cabo la institución.

El Museo cumple 33 años en 2021 como un espacio de estudio, divulgación y disfrute del patrimonio que los ferrocarriles de México nos legaron. Durante este tiempo hemos emprendido innumerables proyectos; el más importante,

porque potenció las colecciones que tenemos y motivó la creación del CEDIF, es, sin duda, el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (PRONARE), el cual fue ejecutado de 1995 a 1998 por un grupo interdisciplinario de especialistas que recorrió los principales centros ferrocarrileros buscando los bienes muebles, acervos documentales y equipo rodante que consideraron tenían un valor patrimonial que debía ser preservado.

A raíz de este programa y por el cúmulo inmenso de bienes que se recolectaron, las tareas de investigación, estudio, difusión, restauración y conservación no han tenido fin ni freno, como tampoco se ha detenido el Programa Estaciones, a cargo del Departamento de Monumentos Artísticos e Históricos desde el cual se realiza el inventario y la catalogación de los edificios ferroviarios.

El Museo, como espacio de encuentro, de aprendizaje y disfrute, se ha ganado su lugar en Puebla. Aquí, muchas generaciones de poblanos y poblanas han aprendido a apreciar el patrimonio ferroviario; han podido ver que los museos no son recintos sagrados a los que se debe entrar en silencio y con veneración, sino espacios fantásticos, vivos y dinámicos, que nos permiten participar en sus programas; donde los niños pueden hacerse cargo de proyectos y aprender el oficio de la comunicación. Los investigadores y estudiosos del ferrocarril han encontrado en el CEDIF un lugar en el que los responsables de los departamentos no sólo les proveen los documentos, sino que





Edificio principal del MNFM, 2011. CNPPCF, Secretaría de Cultura. Foto Carlos Varillas.

son expertos con quienes pueden intercambiar ideas y conocimientos. Quienes visitan el Museo por primera vez se maravillan al apreciar el trabajo inmenso e invaluable que conservadores y restauradores han hecho con los documentos, piezas y equipo rodante, y ciertamente, una vez que visitan el Museo, ya no pueden olvidarlo y se ven convidados a volver una y otra vez.

El Museo se ha hecho grande a lo largo de estos 33 años, pero conserva siempre su espíritu joven y dinámico; sus ansias de recibir a públicos cada vez más diversos.

El CEDIF tiene a disposición de los usuarios un tesoro invaluable de documentos para su estudio, consulta y valoración; aún hoy, el área de Monumentos Históricos y Artísticos sigue dando cuenta de estaciones y demás infraestructura dispersa en todo el territorio nacional. Año con año hemos visto crecer el número de quienes se

suman a nuestros proyectos editoriales, museológicos, museográficos; de comunicación o de investigación.

Por eso, que en estos tiempos de incertidumbre nos dediquen toda una revista para difundir las actividades que realizamos es para nosotros un orgullo inmenso que compartimos con los lectores y con quienes hacen posible que los ferrocarriles sigan vivos y pujantes. ♣

---

1 Es directora del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) conformado por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y el área de Monumentos Artísticos e Históricos. Contacto: tmarquez@cultura.gob.mx

# LAS ANTIGUAS ESTACIONES DE TREN EN PUEBLA

Patrimonio e infraestructura para promover el desarrollo cultural y educativo

LUCINA RANGEL VARGAS<sup>1</sup>

**H**ace más de 150 años el ferrocarril llegó a Puebla, y de inmediato transformó la vida de toda la entidad. Cambió ritmos y costumbres, e incluso la percepción del tiempo se modificó para ajustarse a los tiempos que marcaban los trenes. No sólo la economía agrícola e industrial experimentaron un crecimiento inusual, otras áreas, como la arquitectura, cambiaron drásticamente. La llegada del tren y la tecnología que trajo consigo dieron paso a inmuebles y construcciones que los ingenieros de la época llamaron “obras de arte”. Las estaciones que se pusieron al servicio de pasajeros y mercancías ofrecieron niveles de seguridad y comodidad nunca antes vistos. Hoy día estos edificios son el legado de los antiguos ferrocarriles, y en Puebla se pueden señalar 37 estaciones de pasajeros o mixtas, que han sido catalogadas como patrimonio cultural, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.<sup>2</sup>

Una estación de ferrocarril, de aquellas que dejaron sorprendidos a los ingenieros, estaba conformada por un conjunto de espacios cuya disposición arquitectónica contaba con una planta rectangular de un nivel o dos, construida a partir de diversos diseños y materiales; una fachada paralela a las vías, la sala de espera, así como bodegas de carga y muelle. También tenía un mirador, que no era otra cosa que un salón



Estación Oriental, Puebla. 1993. Fondo Censo General de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Lucina Rangel Vargas.

en el que se ubicaba el telégrafo y la palanca de señales para el tren; algunas también contaban con la oficina del jefe de estación y la ventanilla para la venta de boletos.

En su entorno había diversos edificios anejos que apoyaban la operación y el servicio del ferrocarril. Estos inmuebles eran de proporciones mucho más modestas, pues estaban contruidos desde bases de piedra que servían para sostener, por ejemplo, un tanque de agua de gran capacidad, el cual era indispensable para el uso y funcionamiento de las locomotoras de vapor. Había también una casa destinada para el jefe de estación, quien debía permanecer largas temporadas en su puesto de trabajo, y también había viviendas para otros trabajadores de la estación. No faltaban las casas de máquinas y los sanitarios, entre otras instalaciones.

### DISTINCIÓN ANTE TODO

No hay ninguna duda acerca de lo que simbolizaba una estación: daba cuenta de la más perfecta jerarquía no sólo en la escala social, sino también en la estructura de lo útil. Era un sitio conformado por espacios únicos, cuyas formas transformaban un edificio común en un área especializada al servicio del tren. Cada espacio de la estación tenía componentes distintivos que lo hacían pieza clave en la operación y desarrollo de las actividades diarias, ligadas al tren. En esa perfecta armonía de lo práctico, estaban el mirador, el muelle o andén de carga, las salas de espera, los originales ornamentos de las fachadas, la obligada placa con el nombre de la estación a los costados; el itinerario de las rutas con los kilometrajes que debían recorrerse y



Ventanilla de boletos en estación San Martín Texmelucan, Puebla. 2017. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Karina Silveti Ortega.

una pequeña placa de fierro con una inscripción que señalaba la altura sobre el nivel del mar; así como los postes de señalizaciones y los semáforos. Además, en algunas estaciones también se podía observar que la ventanilla de boletos estaba enmarcada con originales adornos elaborados en madera o herrería.

Como obras de arte del ferrocarril, las estaciones eran estructuras complejas, que crearon un género arquitectónico y muchas veces, durante la época de auge de este transporte, fueron la imagen de las empresas ferroviarias, y se fueron transformando conforme lo exigieron las demandas del entorno social, político y económico.

Las estaciones del ferrocarril no sólo se hicieron parte del paisaje natural en donde se ubicaron, sino que son pieza clave de la cultura de los caminos de hierro en México. Su alto valor como edificaciones históricas se intensificó porque algunas de ellas no sólo lucieron una belleza única, sino que resultaron representantes fieles e icónicas de diferentes estilos y épocas.

### LOS TIEMPOS DEL CAMBIO

A finales del siglo xx, las políticas nacionales favorecieron las concesiones que terminaron por privatizar al sistema de transporte ferroviario mexicano. En tal contexto, se registraron profundas transformaciones socioeconómicas que afectaron tanto a las localidades más pequeñas, como a las grandes ciudades por las que pasaba el tren. La reestructuración de la red ferroviaria nacional



dejó claras cuáles eran las rutas más adecuadas y competitivas para el transporte de carga, pero esas decisiones dejaron fuera de operación a gran cantidad de líneas férreas, con sus infraestructuras anexas, entre ellas las propias estaciones, así como numerosos puentes y túneles.

Durante más de tres décadas, una parte sustancial de las tareas del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (CNPPCF) ha sido fomentar e impulsar el rescate, estudio, conservación y protección de este patrimonio. Ahora mismo, muchas de las estaciones, vías y puentes han sido rescatados y rehabilitados para servir a la cultura, la educación ambiental y la vida comunitaria.

### PATRIMONIO FERROVIARIO DE PUEBLA

La construcción de vías férreas en México no se detuvo durante la segunda mitad del siglo xix y la primera del xx. Puebla, por su posición geográfica con respecto a la capital del país y a la región sureste, se convirtió en un paso obligado para el tren, y esto dio pie a un entramado importante de vías férreas. En esta zona se dieron cita las grandes empresas que introdujeron el ferrocarril en México, y gracias a eso, las estaciones poblanas resultaron un crisol de los más diversos estilos arquitectónicos. Y es que en cada inmueble de los ferrocarriles los hacendados y empresarios fabriles fueron plasmando su sello identitario, al punto que a veces se construyeron edificios que fueron concebidos desde meros caprichos.



Estación Puebla. 2012. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Lucina Rangel Vargas.

Las 37 estaciones poblanas que actualmente alcanzan la categoría de monumentos tienen estilos y materiales constructivos diversos. Dos de ellas merecen especial mención, la primera porque es una de las estaciones más antiguas del país, pues data de 1869, y hoy es sede del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, y la otra es la estación de San Martín, construida en 1893. Ambas son únicas y originales en sus diseños, componentes arquitectónicos, elegancia y suntuosidad.

Pero no solo esas estaciones de ferrocarril destacaron por su arquitectura. En parte gracias a la abundante economía agroindustrial y fabril de Puebla, existen otras edificaciones que merecen mención inobjetable. Entre ellas están las estaciones de Izúcar de Matamoros y Oriental, cuyos emplazamientos y monumentalidades permiten apreciar la importancia económica de la región durante los primeros años del siglo xx.

### **LAS ESTACIONES COMO INFRAESTRUCTURA CULTURAL, SOCIAL Y EDUCATIVA**

A partir de las estrategias de conservación y protección de esas históricas infraestructuras, el CNPPCF ha logrado impulsar y fomentar la revitalización y reutilización de estos inmuebles en todo el país para el uso y disfrute de los mexicanos. Unas se han convertido en centros de aprendizaje, otras en casas de cultura, museos, salas de lectura o escuelas, pero el propósito fundamental es mantenerlas vivas y acercar el legado ferrocarrilero a

la sociedad, pues es la mejor vía para garantizar su conservación. En Puebla, por ejemplo, existen nueve estaciones que ya son parte de la infraestructura cultural del estado, éstas son las de Puebla, Atlixco, Atencingo, Honey, Beristain, San Marcos, Altepexi, Teziutlán y Zaragoza.

Esos espacios, ya recuperados como espacios públicos, se incorporan también a las estrategias de descentralización de la gestión cultural, pues son proyectos sociales que responden a la evaluación de las necesidades específicas de cada municipio.

### **CONSIDERACIONES FINALES**

El Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos tiene entre sus responsabilidades el Programa Estaciones, desde el cual se realiza el inventario y la catalogación de los edificios ferroviarios. Esas tareas se apoyan en las tecnologías de información y comunicación (TICs), y en la investigación histórica y el trabajo *in situ*. Además, lleva a cabo una sistematización y una periódica actualización del estado de conservación de este patrimonio. Estas acciones permiten una mejor toma de decisiones y una respuesta objetiva ante las solicitudes de los municipios, los gobiernos estatales y la sociedad organizada. El Catálogo Nacional de Estaciones que este Departamento ha creado se encuentra disponible para consulta pública en la plataforma del Sistema de Información Cultural (SIC), en el sitio web <http://sic.gob.mx>, y de este modo contribuye y se suma a las acciones para fortalecer



Estación Matamoros, Puebla. 1994. Fondo Censo General de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Camilo Chávez Muñiz.

## ESTACIONES CATALOGADAS COMO MONUMENTOS HISTÓRICOS EN PUEBLA

### Nombre de la estación/Municipio

Ahuazotepec, Ahuazotepec

Aldama, Coxcatlán

Aldave, Acajete

Amozoc, Amozoc

Atencingo, Chietla

Atlixco, Atlixco

Beristain, Ahuazotepec

Boca del Monte, Esperanza

Cañada, Cañada Morelos

Champusco, Huaquechula

Chiapa, Nopalucan

Chietla, Chietla

Citlaltepec, Acajete

Colón, Atzla

Esperanza, Esperanza

Guilow, San Martín Texmelucan

Honey, Chila

La Unión, Puebla

Libres, Libres

Manantiales, San José Chiapa

Matamoros, Izúcar de Matamoros

Mier, Tilapa

Oriental, Oriental

Peñafiel, Tehuacán

Puebla MNFM, Puebla

Rinconada, Mazapiltepec de Juárez

Rosendo Márquez, Cuapiaxtla de Madero

San Andrés, Chalchicomula de Sesma

San Marcos, Nopalucan

San Martín, San Martín Texmelucan

Tehuacán (viejo), Tehuacán

Temascalito, Acajete

Tepeaca, Tepeaca

Teziutlán, Teziutlán

Venta Salada, Coxcatlán

Zaragoza, Zaragoza

Zautla, Coyoaco

Fuente: Elaboración propia con información del *Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias*.



Estación San Martín Texmelucan, Puebla. 1993. Fondo Censo General de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Lucina Rangel Vargas.

la difusión del legado del ferrocarril en nuestro país, al brindar acceso a todos los interesados en su historia, recuperación y disfrute. ♣

### Archivos

- Censo General de Estaciones de Ferrocarriles Nacionales de México. 1993-1995. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

### Bibliografía

- *Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias* (versión digital). México, Instituto de Antropología e Historia, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2002.
- FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, *Índice de estaciones 1995*. México, Gerencia Técnica-Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1995.
- *Riel tendido. Sistema Ferroviario Nacional Líneas troncales y ramales, tipo, peso y fecha de laminación*. México, FNM, 1998.
- *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas*. México, 1972.
- MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES NACIONALES, *De*

*las estaciones*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1995.

- ORTIZ HERNÁN, Sergio; RANGEL VARGAS, Lucina, et al., *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, México, Instituto de Antropología e Historia, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.
- *Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles*. México, Imprenta de la Secretaría de Fomento, 1883.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS, *Cuadro de las concesiones de ferrocarriles de jurisdicción federal hasta 1923*. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1923.

- 1 Jefa del Departamento de Monumentos Artísticos e Históricos del CNPPCF de la SC. Ha participado en el diseño y desarrollo de diversos proyectos como el Censo Nacional de Estaciones; el Programa Nacional de Rescate (PRONARE); la Carta de vías férreas y el Catálogo nacional de estaciones, entre otros. Contacto: [viasverdesmexico@cultura.gob.mx](mailto:viasverdesmexico@cultura.gob.mx)
- 2 De acuerdo con los artículos 35 y 36, fracción I de la citada Ley Federal.

# LA LOCOMOTORA NM 1150, LA MÁQUINA DE VAPOR QUE TRIUNFÓ EN EL CINE

BRUNO WILSON EBERGENYI<sup>1</sup>

**U**no no sabe lo que tiene hasta que lo cuenta. En el caso de nuestro país, México no sabía lo que tenía hasta que un equipo de búsqueda, rescate y recolección comenzó la tarea titánica de localizar máquinas, herramientas, bienes muebles, documentos y objetos relacionados con la historia de los ferrocarriles.

Por esas acciones sabemos que en México se conservan 136 locomotoras de vapor, y aunque parecen muchas no lo son, porque en 1940 había 1,300,<sup>2</sup> antes de que iniciara el cambio tecnológico de *dieselización* en el país. El MNFM, entre las colecciones a su resguardo, tiene ocho locomotoras de vapor históricas, y de éstas vale la pena destacar a la máquina de vapor NM 1150, que fue intervenida y restaurada por personal de la Subdirección de conservación en 2018 y 2019.

## SIN MIEDO AL ÉXITO

La NM 1150 pertenecía a un lote de 55 locomotoras clase GR-45 que la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) adquirió entre 1921 y 1924. Fue fabricada por la American Locomotive Company (Brooke), precisamente en ese 1921, y sin afán de menospreciar a otras máquinas, la NM 1150 tiene historia y arrastra abolengo. Participó, por ejemplo, en las celebraciones en 1984 de los centenarios de la unión de las vías





Locomotora de vapor NM 1150 después de su restauración, 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Bruno Wilson.

del Ferrocarril Central Mexicano (la cual tuvo lugar el 8 de marzo de 1884) y en el arribo del primer tren a Aguascalientes el 12 de marzo de ese mismo año.<sup>3</sup> En 1985, con cien años auestas, ingresó a los Talleres Sistemales de Aguascalientes para una reparación general. Esos trabajos incluyeron la fabricación completa de los dos pistones, así como la elaboración de los modelos, fundición y maquinado; la reparación y reemplazo de todas las válvulas; el cambio de 156 fluses de la caldera; el cambio del regulador principal y del tubo de vapor seco de la caldera y la prueba hidrostática de la caldera, entre otras cosas.<sup>4</sup>

Después de esto, participó, impulsada con su propia fuerza de vapor, en diversas películas y conmemoraciones hasta 1995, cuando sufrió una avería mecánica en el sistema motriz durante un traslado. Pero la máquina se hizo famosa en el mundo del celuloide, porque fue la gran protagonista de la película *Gringo Viejo*, filmada en 1989. En este filme participaron los actores Gregory Peck y Jane Fonda, a los que igualó e incluso superó en protagonismo, ¡y cómo no!

### DESCRIPCIÓN DE LA MÁQUINA. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS<sup>5</sup>

- Número de camino:** NM 1150.
- Constructor:** American Locomotive Company (Brooks Works), 1921.
- Número de constructor:** 63119.
- Tipo:** 2-8-0 “Consolidada”.
- Clase:** GR-20.
- Escantillón:** Vía ancha (1.435 m).
- Mecanismo de válvulas:** Baker.
- Peso de la locomotora:** 76,400 kgs.
- Peso del Ténder:** 70,200 kgs.
- Total máquina y ténder:** 145,600 kgs.
- Fuerza de tracción:** 34,500 libras.
- Diámetro de las ruedas motrices:** 1.40 mts.
- Largo:** 17.80 mts.
- Ancho:** 3.25 mts.



Arribo de la locomotora NM 1150 a Fresnillo, Zacatecas, 8 de marzo de 1984. Ferronales, núm. 3, marzo, 1984, pp. 8-13. Colección Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

### INTERVENCIÓN DE RESTAURACIÓN DE 2018-2019

Por desgracia, la locomotora presentaba deterioros provocados por las condiciones de exhibición en espacios exteriores. Entre éstos se puede citar la degradación cromática de las capas de pintura, con faltantes y el desprendimiento de esta, así como la corrosión superficial y activa por debajo de las capas de pintura, además de desperfectos importantes de los elementos de madera, como puertas y ventanas, así como del mismo forro de la cabina y el piso.

#### EL LENGUAJE DE LAS CAPAS DE PINTURA

Antes de llevar a cabo el proceso de restauración se realizó un registro detallado no sólo del estado que guardaba la locomotora a la vista, sino también de las capas de pintura, las cuales fueron sometidas a un estudio para elaborar un registro documental y determinar los esquemas de pintura históricamente correctos, antes de

proponer alguno. Esos estudios pudieron realizarse desde el análisis estratigráfico de las capas y mediante calas de estas.

No se trataba de una mera ocurrencia analizar las capas de pintura. En realidad, existen razones concretas para realizar los estudios. En primer lugar, se debía contar con testimonios del estado de la máquina antes de comenzar con su intervención. También se precisaba aumentar el conocimiento sobre los deterioros que se presentan en este tipo de bienes, ya que esta información permite desarrollar estrategias de conservación. Contar con un registro de muestras es particularmente importante si se va a eliminar parte de la pintura dentro de los procesos de restauración.

Los análisis efectuados se cotejaron con la información de la investigación documental para determinar el esquema de pintura. Entre la información que se encontró podemos destacar que el color aluminio en la caja de humos y chimenea era relativamente reciente. En las capas más antiguas se encontró el uso de grafito en estas



Locomotora de vapor NM 1150 antes de su restauración. Corrosión y deterioros en la pintura, 2018. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Bruno Wilson.

partes. También, y como dato histórico, encontramos que la locomotora había sido pintada de color azul en algún momento de su historia.

### Y DESPUÉS, LA RESTAURACIÓN

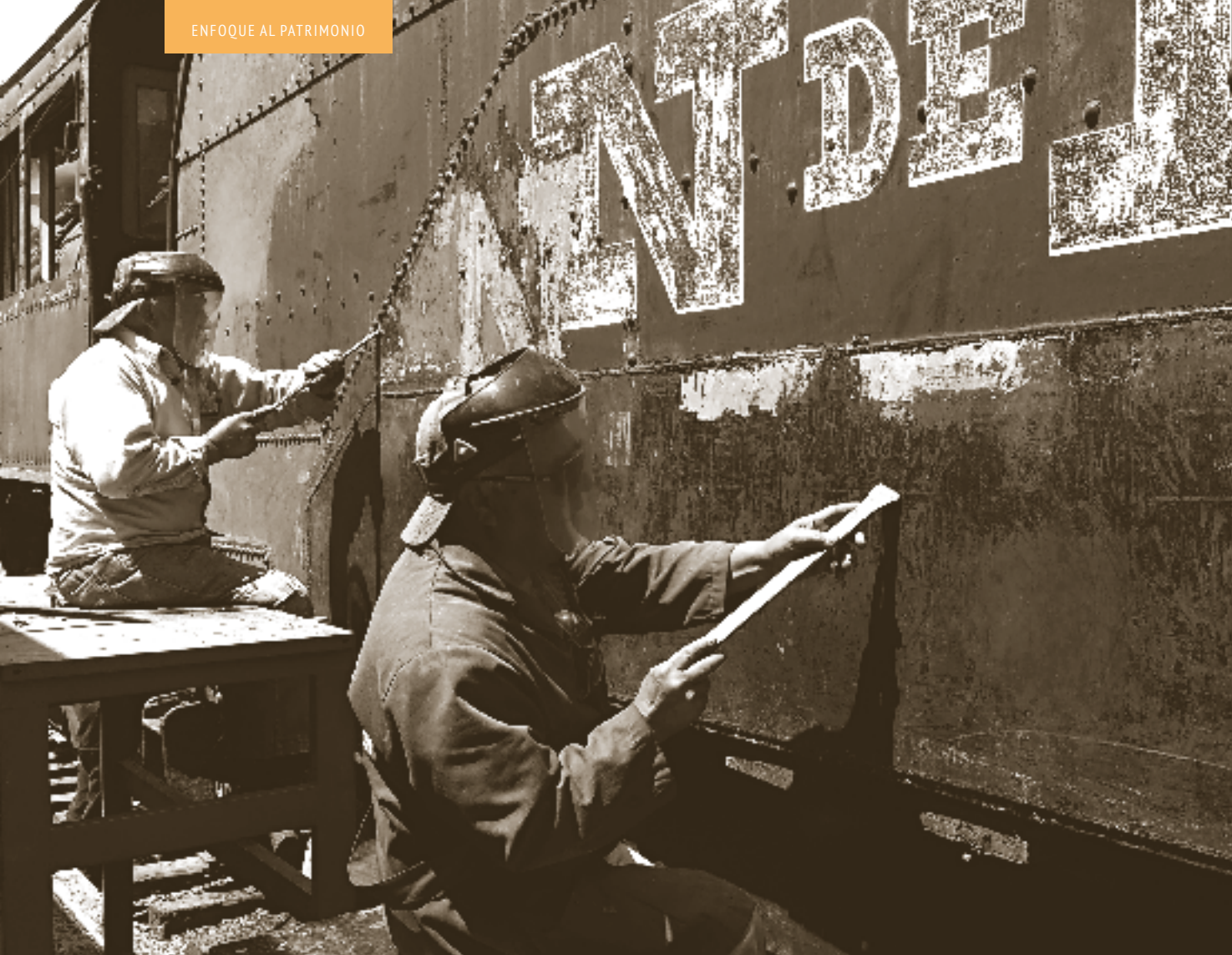
Los trabajos de restauración se planearon y llevaron a cabo tomando en cuenta las condiciones específicas en las que se encontraba la máquina. Para asegurar la conservación a largo plazo de la pieza histórica en las condiciones de exhibición a la intemperie que presenta, fue necesaria una intervención a fondo para mitigar y controlar la corrosión. Esto se llevó a cabo de manera manual y muy cuidadosa, para no dañar las piezas de bronce y también para eliminar únicamente la pintura que se encontraba a punto de desprenderse o que tenía corrosión por debajo.

En la superficie, en donde la pintura se encontraba en buen estado, se conservaron las capas originales para asegurarnos de tener testigos de su historia. Durante el proceso de eliminación de la corrosión pudimos descubrir las leyendas

y tipografía originales, las cuales se registraron para su posterior restauración. Durante todo el proceso se tuvo cuidado en enfatizar la conservación de la autenticidad y segunda historicidad de la pieza. Esto incluyó las pátinas que se han formado en los elementos de bronce.

En los trabajos en que fue necesaria la fabricación de elementos nuevos, como las ventanas y el forro de madera de la cabina, se elaboraron tomando en cuenta los patrones de medidas, colores y sistemas de ensamble.

Cabe precisar que se trató, principalmente, de una restauración de la estructura exterior y del interior de la cabina, y no de una restauración operacional o mecánica. También se llevaron a cabo algunos trabajos en los rodamientos y en los sistemas de tracción, a fin de permitir que la locomotora pudiera rodar cuando se reubicara para su exhibición. Por lo mismo, se llevó a cabo un proceso de lubricación, ceñido a los procedimientos y materiales históricos, para cubrir los pistones, las flechas y los rodamientos, entre otras piezas.



Trabajos de restauración de la locomotora de vapor NM 1150, 2018. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Bruno Wilson.

## EXHIBICIÓN EN TRAMO DE VÍA NUEVA

Después del complejo trabajo de restauración, se hizo evidente que en su anterior ubicación la locomotora NM 1150 no ofrecía una buena visibilidad ni acceso para el conocimiento y disfrute de los visitantes. Por tal motivo se diseñó una extensión en la vía donde se encontraba para poder exhibirla de manera más interesante.

Esta reubicación, y los trabajos que implicó formaron parte del programa “Acceso Total”, que tiene como objetivo ofrecer a los visitantes un acercamiento más significativo a las colecciones históricas del MNFM, y es, sin duda, uno de los atractivos principales en las visitas al Museo. ♣

### Siglas

- **AH-CEDIF.** Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias,

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

### Bibliografía

- “Arribo de la locomotora NM 1150 a Fresnillo, Zacatecas, 8 de marzo de 1984”, en *Ferronales*, núm. 3, (marzo de 1984), pp. 8-13. Colección Ferronales. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- **FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO**, *Libro de datos de locomotoras*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1935, Fondo FNM. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.
- **ORTÍZ HERNÁN, Sergio**, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. II. La rueda rumorosa*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.



Vía nueva para la locomotora NM 1150. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Bruno Wilson.

Clase GR-20 Num. Nos. 1137 a 1191.

Una Actual G-45 y, Teledatos N. de M. Nos. 791 a 830, 836 a 850

Vía Ancha

TONELAJE			CALDERA		
A nivel	8036	Tons. 51'	Di. int. de la Caldera	50"	67"
"	7348	" 33	Long. del Fogón	55"	75"
"	802	" 20	Alto		
"	550	" 14	"Úbic. 24 de 63"	156-2"	Diá.
"	4-4	" 10	Long. de Ejes		14'-6"
"	307	" 7	Superficie de Caldera		
"	242	" 6	Fogón	104"	75"
"	172	" 4	Facultadamiento	489'	Total 1817 7/8
"	124	" 3	Año de Parrillas		4877 1/2
			Sup. de calderas de agua		2167 3/4

Máquinas por Clase	
Ques. CAL. C. de 1137 a 1191	53
Revol. - 81 - 600	1822
- 836 - 600	1922
Di. del C. de los Muebles	48"
Di. del C. de la Lleniza	34"
Di. del C. de la carreta	30"
Urens de los Muebles	28"
Parrilla de Tracción	34350
W.A.S. de la presión	
Mec. de Válv.	Balfour
Equipo de Freno	W.A.S.
Pos. en el eje de Trabajo	
En las Muebles	149500
En la carreta de Gala	16500
En el eje de Acristo	
Total de la Mq.	166000
Total del Tender	154500
Máquina y Tender	320500
Tora Métricas	146

"Datos locomotora Clase GR-20" en Libro de datos de locomotoras, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1935, p. 54. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

- 1 Es ingeniero químico por la Universidad de Texas y maestro en Investigación del Patrimonio Cultural por la Universidad Iberoamericana, Puebla. Es subdirector de Restauración y Conservación del CNPPCF. Contacto: [bwilson@cultura.gob.mx](mailto:bwilson@cultura.gob.mx)
- 2 ORTÍZ HERNÁN, *Los ferrocarriles de México...*, p. 233.
- 3 "Arribo de la locomotora...".
- 4 AH-CEDIF. Expediente "Loc. Vapor 1150-GR-20", 1985-1986.
- 5 FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, *Libro de datos de locomotoras...*, p. 54.

# UN EMISARIO DEL PROGRESO

LUZ CARREGHA LAMADRID<sup>1</sup>

20

**E**l término patrimonio se asocia a la noción de herencia, de pertenencia, de valor para quien lo posee. Es un concepto económico que implica propiedad y usufructo, beneficio o pérdida. Sin embargo, entre otros tantos bienes, poseemos también aquellos que integran un importante y variado patrimonio cultural, resultado de un proceso histórico y legado de etapas anteriores. Como anotó Salvador Díaz Berrio, nuestra historia se ha materializado en una estratificación o sedimentación de bienes culturales, así como son ahora petróleo algunos de nuestros paisajes que se han transformado durante milenios.<sup>2</sup>

El patrimonio cultural se ha definido como las obras de artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios; también forman parte de él las creaciones anónimas surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida de un pueblo. Se trata de la producción material e inmaterial que expresa la creatividad de una sociedad: lengua, ritos, creencias, edificaciones, literatura, obras de arte, archivos, artesanía, música, tradiciones, gastronomía. Esto es, la producción cotidiana de los habitantes de un lugar o de una región y no solamente obras monumentales,



Estación Matamoros en Puebla, ca. 1920. Colección Donaciones al MNFM. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

únicas o exclusivas, producto de mentes brillantes y excepcionales.

Así, el patrimonio cultural se identifica con las tareas, con el hábitat creado, con los símbolos, y todo ello con la conciencia de una comunidad. Por lo tanto, es un principio de identidad que permite que un pueblo se sienta hacedor y responsable de su destino, pues al definirse a sí mismo según su patrimonio cultural obtiene seguridad para desenvolverse creativamente frente a los problemas de su entorno.

Parte importante del patrimonio cultural es el patrimonio industrial. Esto es, el conjunto de bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo y generados por las actividades de extracción, transformación, transporte, distribución y gestión producidas por el sistema económico que surgió con la Revolución Industrial. Estos bienes deben entenderse como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se ubican, la

arquitectura que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, las relaciones industriales en las que se estructuran, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico.<sup>3</sup>

La Revolución Industrial, que inició a mediados del siglo XVIII en Gran Bretaña y se extendió luego al resto del mundo con distinto ritmo, modificó no sólo el estilo de vida de las personas, sino también los paisajes. Si bien es cierto que la industrialización es un proceso todavía activo, también lo es que en muchos casos se han abandonado las tecnologías pasadas y los inmuebles que ocupaban. Estos sitios industriales son testimonios de los procesos técnicos que se desarrollaron ahí y de la vida de quienes trabajaron en ellos.

En México, fue durante el Porfiriato cuando el capitalismo fabril irrumpió como dominante. Si bien hubo algunos intentos de industrializar el país antes de ese periodo, la inestabilidad



México. Mapa de las líneas del Ferrocarril Central y conexiones. 1884. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

política y la crisis económica de los años anteriores evitaron que estos cristalizaran. Fue en el gobierno del general Porfirio Díaz cuando ciertas condiciones de paz y estabilidad económica permitieron la modernización, entendida en la época como industrialización.

### LOS INTERMINABLES CAMINOS DE HIERRO

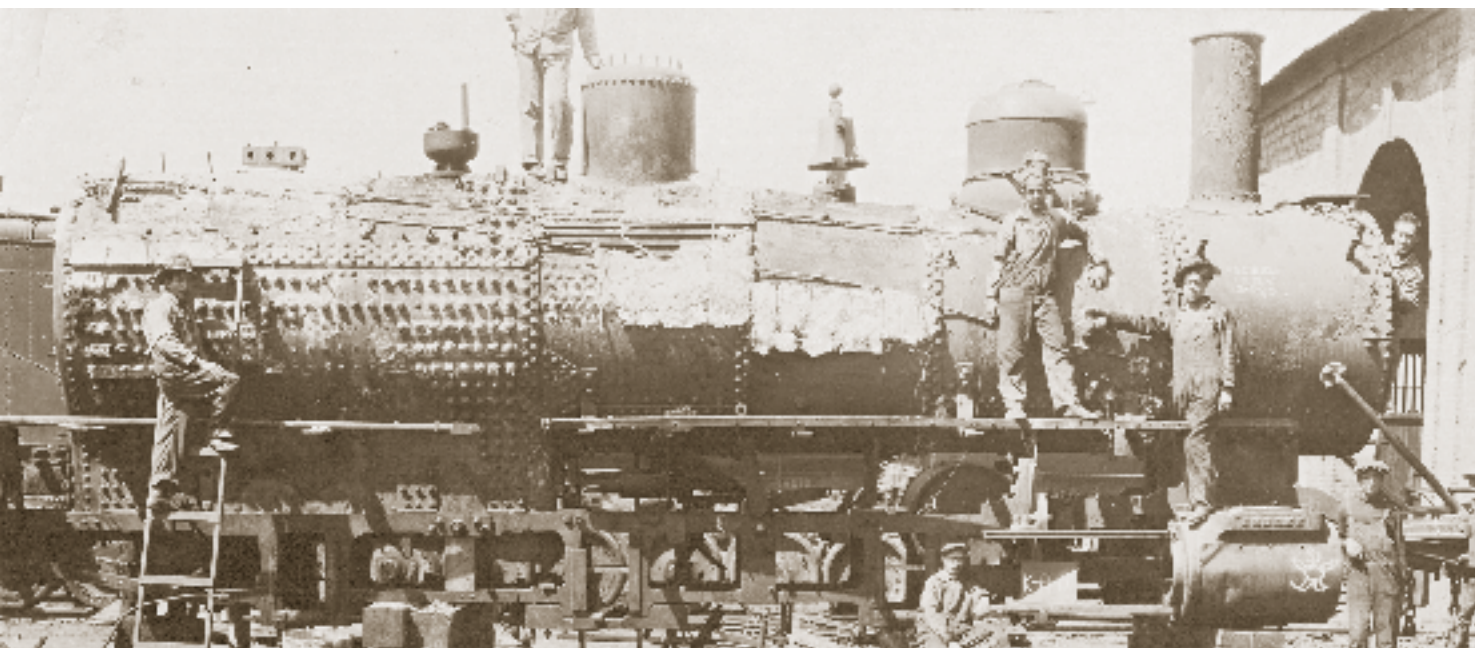
Como es sabido, una de las industrias que se extendió en México durante el Porfiriato fue la del ferrocarril. En 1877, al iniciar el gobierno del general Díaz, el país contaba con aproximadamente 900 kilómetros de vías férreas, mientras que, en 1911, cuando renunció a la presidencia, se registraban cerca de 20 mil. La construcción de caminos de hierro fue una de las prioridades del régimen porfirista, pues el ferrocarril fue identificado como el emisario del progreso. Según el pensamiento de la época, con las líneas ferroviarias llegaría la

tecnología más moderna y se ingresaría “al concierto de las naciones civilizadas”.

Indudablemente, el ferrocarril fue la innovación más importante en materia de transporte terrestre durante el siglo XIX. Permitió el acarreo de mayores volúmenes de carga y de pasajeros, reduciendo el tiempo de traslado entre poblaciones lejanas. Además, originó el surgimiento de asentamientos humanos alrededor de las estaciones que dieron servicio a las líneas y motivó el decaimiento de otros poblados que quedaron fuera de los trayectos. En algunas ciudades, la instalación de la infraestructura ferroviaria provocó cambios en la dirección del crecimiento urbano.

La instalación de los rieles, señales, alcantarillas, puentes, túneles y estaciones, así como los componentes necesarios para el funcionamiento de los ferrocarriles, modificó de manera significativa el paisaje. En algunos sitios se construyeron presas y acueductos para abastecer de agua a las





Reparación de una locomotora de vapor. 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

locomotoras, en otros se abrieron pedreras para surtir el balasto que se requería para cubrir los terraplenes y formar una especie de cama elástica que soportara y fijara las vías.

Los caminos de hierro dieron la oportunidad de ensanchar el conocimiento del territorio. Con el ferrocarril se adoptó la costumbre de indicar con postes u otras señales los kilómetros que se recorrían.

También llegó una nueva cultura laboral, caracterizada por la movilidad, debido a que los ferrocarriles plantearon la necesidad de mano de obra itinerante. El autor potosino Alberto Sustaita Zavala (1863-1909) lo plasmó así en unos de sus cuentos:

El tren de balastre [sic] daba principio a contener su marcha al desemboque de la prolongada curva de la ruta, y los resoplidos de la máquina, su pitazo estridente que sonoras repercutían las montañas, anunciaba a los de la cuadrilla que era la hora de partir. Salían precipitadamente hombres y mujeres de las chozas, formadas de viejos durmientes, al lado de la vía y el tren hacía alto esperando su carga.

No se escuchaba palabra alguna. Los hombres, embozados en sus mantas, saltaban a las plataformas; las mujeres les daban el canasto o costal del bastimento y se alejaban a sus jacales.

Volvía el trajín; el chocar del herraje; el resoplido del vapor; el rozamiento de los *trucks*; y aquello caminaba hacia adelante, siempre adelante, como el judío de la leyenda.<sup>4</sup>

Con el paso de los años se establecieron las “colonias rodantes”, compuestas por carros-campanamento que sirvieron de vivienda a los empleados de las vías y a sus familias. Estos vagones se acompañaron con otros para brindarles los servicios indispensables, entre ellos los médicos y los escolares.

Desde sus inicios, el sector ferrocarrilero se diferenció de otros gremios obreros porque extendió sus vínculos gremiales más allá de la esfera laboral. En diversas ciudades, los trabajadores del ferrocarril y sus familias se establecieron en un mismo barrio o zona habitacional, lo que no sucedió con el resto de los sectores obreros. El sentido de comunidad se materializó en la convivencia diaria.

El ferrocarril modificó la vida cotidiana en los lugares a los que arribó. El silbato de la locomotora comenzó a marcar el tiempo, compitiendo con las campanas de los templos. Con los rieles llegaron nuevas formas de recreación y deporte que pronto se arraigaron en la población. Ejemplo de ello es el béisbol, cuya propagación se extendió en paralelo a las vías. Así, en la actualidad, a lo largo de los trayectos ferroviarios es común encontrar campos para practicar este deporte.



Objetos de la colección de bienes muebles históricos del MNFM. Secretaría de Cultura. CNPPCF. Carlos Varillas.

El valor histórico del ferrocarril y su inmenso legado cultural son evidentes. Como señala Inmaculada Aguilar Civer, hablar de patrimonio ferroviario es hablar de patrimonio histórico y cultural; de trazos que cruzan, delimitan y marcan un territorio; de obras de construcción; de equipo rodante, de archivos documentales, de memoria oral. El ferrocarril tuvo una gran repercusión social, dejó huella en distintos ámbitos artísticos: pintura, literatura, música y cine.<sup>5</sup>

#### ACCIONES DE SALVAGUARDA

Si bien actualmente los trenes de pasajeros prácticamente han desaparecido en México, los de carga siguen recorriendo las principales rutas que fueron trazadas, construidas y puestas en marcha hace más de un siglo. Una buena parte de la infraestructura ferroviaria continúa funcionando. No obstante, hay otra parte importante que ha

quedado en desuso. Reconocer que estos bienes forman el patrimonio industrial de los mexicanos y que, como el resto del patrimonio cultural, se trata de un principio de identidad, implica reconocer también que su destrucción significa pérdida de identidad.

Numerosos inmuebles que dieron servicio al ferrocarril y funcionaron como estaciones, almacenes, viviendas, talleres, oficinas administrativas y otros, hoy se encuentran abandonados y expuestos al deterioro por la acción tanto de fenómenos naturales como de vándalos. Sin embargo, como señala Eréndira A. Campos García Rojas, los espacios ferrocarrileros son sitios dinámicos en donde se pueden leer procesos sociales que los constituyen como lugares de significación colectiva, asociados a la memoria y a la identidad de una localidad, al mismo tiempo que son recursos que pueden ser aprovechados.<sup>6</sup> Se trata de bienes que poseen potencial económico, de una

inversión ya realizada, por lo cual es más racional reparar y mantener lo útil que destinar recursos a alterarlo o demolerlo para levantar nuevas construcciones. Diversos edificios ferrocarrileros han sido recuperados y destinados a nuevos usos, luego de procesos de intervención adecuados, lo cual está asegurando su conservación. No obstante, son más numerosos aquellos que corren el riesgo de desaparecer por el estado de abandono y falta de mantenimiento en que se encuentran.

La empresa Ferrocarriles Nacionales de México realizó un censo general de estaciones entre 1993 y 1994. A partir de entonces, las tareas de registro, inventario y catalogación del patrimonio ferroviario inmueble han continuado. Hoy, la actualización del *Catálogo nacional de estaciones* está a cargo del CNPPCF y su consulta es pública. Conforme se asienta en dicho catálogo, poco más de cuatrocientos edificios que funcionaron como estación tienen la categoría de monumento histórico, de acuerdo a la normatividad del Instituto Nacional de Antropología e Historia. En prácticamente todos los casos son espacios factibles de recuperarse para destinarlos a nuevos usos, lo mismo que los antiguos trazos de las líneas y ramales ferroviarios que ya no se utilizan, como lo evidencia el programa de Vías Verdes México.<sup>7</sup>

En lo que se refiere a los bienes muebles que integran el patrimonio ferrocarrilero, en 1995 también la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México echó a andar el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (PRONARE), a través del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), el cual se llevó a cabo en todo el sistema ferroviario del país. Lo mismo que en el caso de los inmuebles, estos bienes fueron registrados, inventariados y catalogados. A la fecha, poco más de veinte mil de estos objetos forma parte de la colección del MNFM, hoy a cargo del CNPPCF.

Dicha institución conserva también un importante acervo documental, bajo resguardo de su Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), que cuenta con un archivo histórico, una biblioteca especializada, una planoteca y una fototeca.

Si bien han sido muchos los esfuerzos del CNPPCF para evitar la pérdida de este importante patrimonio, resulta necesaria la participación de autoridades locales y de la sociedad civil para su cuidado y protección, debido a la enorme cantidad de bienes que lo integran y a su localización en distintas y alejadas partes del país. ♣

## Bibliografía

- AGUILAR CIVER, Inmaculada, “El ferrocarril: legado cultural y patrimonio”, [https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/56.pdf]. Consultado el 25 de enero de 2021.
- CAMPOS GARCÍA ROJAS, Eréndira A. “Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 4, enero-abril 2008. [https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada\_ferroviaria\_4\_digital\_o.pdf]. Consultado el 25 de enero de 2021.
- DÍAZ BERRIO, Salvador, *Conservación del patrimonio cultural en México*. México, INAH, 1990.
- GIMÉNEZ PRADES, María, “La importancia de salvaguardar el patrimonio industrial”, [http://webs.ucm.es/BUCEM/revcul/e-learning-innova/209/art3068.pdf]. Consultado el 25 de enero de 2021.
- SISTEMA DE INFORMACIÓN CULTURAL (SIC), [http://sic.conaculta.gob.mx]. Consultado el 28 de enero de 2021.
- SUSTAITA ZAVALA, Alberto, *Un truchimán. Doña Juanita. El tren de balastre*. San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 1998 (Literatura potosina 1850-1950).

- 1 Profesora investigadora de El Colegio de San Luis. Doctora en Historia por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos.
- 2 DÍAZ BERRIO, *Conservación del patrimonio...*, p. 189.
- 3 Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Instituto del Patrimonio Cultural de España, 2001, en GIMÉNEZ PRADES, “La importancia...”, p. 2
- 4 SUSTAITA ZAVALA, *Un truchimán...*, p. 9.
- 5 AGUILAR CIVER, “El ferrocarril...”, p. 2.
- 6 CAMPOS GARCÍA ROJAS, “Al otro lado de las vías...”, p. 4.
- 7 El Programa Vías Verdes México es coordinado por el Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

# COMUNICACIÓN EDUCATIVA: EL ARTE DE CREAR UN MUSEO

ROSA MARÍA LICEA GARIBAY<sup>1</sup>

**S**í, la función educativa de los museos es un asunto prioritario en la contribución del conocimiento y la valoración del patrimonio que resguardan. Es una poderosa herramienta para la generación de procesos de diálogo, participación y aprendizaje, orientada a enriquecer la experiencia de personas y comunidades. Pero, ¿cuáles son los aportes de la pedagogía y la psicología educativa al ámbito museístico? ¿Cómo impactan en la construcción de la misión de los museos como espacios de enseñanza-aprendizaje? ¿Qué hace el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos desde el ámbito de la comunicación educativa?

El vínculo de los museos con la educación existe por lo menos desde finales del siglo XVIII, cuando las colecciones privadas comenzaron a abrirse al público. Al paso del tiempo, la manera de concebir la relación entre el espectador y la museografía se ha transformado como consecuencia natural de la redefinición de esos espacios como instituciones que, además de resguardar y preservar piezas de colección, tienen una responsabilidad comunitaria y social.

En el caso de los museos de Europa, su función educativa se orientó, desde su origen, a fomentar la contemplación estética para la formación del buen gusto de los ciudadanos. En Estados Unidos, en cambio, esta función



La visita guiada escolar en el Museo. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

fue vista como un recurso para complementar el aprendizaje de disciplinas como la historia y la literatura. Ambos enfoques comenzaron a cuestionarse desde finales del siglo XIX, a raíz del impulso que tuvo el movimiento de educación progresista, el cual cuestionó los métodos tradicionales de enseñanza y aprendizaje basados en la transmisión lineal de contenidos y el rol pasivo de los estudiantes. En este contexto, figuras como John Dewey defendieron el valor de la educación como medio para alcanzar la democracia y una mayor justicia y participación social.

De origen estadounidense, Dewey había fundado una escuela experimental a la que los niños asistían para resolver problemas y retos de la vida cotidiana. Ellos cocinaban, cocían, cultivaban, hacían carpintería y, en medio de todas estas actividades, aprendían a leer, escribir y hacer cuentas. Muy pronto, el también filósofo y crítico trasladó sus ideales educativos al ámbito del arte y desde allí insistió en la importancia de la educación estética y humanista para formar sociedades democráticas. Cuestionó también la concepción de los museos como instituciones disociadas de la

experiencia y de la vida cotidiana, y los definió como cárceles del arte y la cultura.

En su obra *El arte como experiencia*, Dewey defendió el enorme potencial educativo que tienen los museos y su imprescindible rol social para la formación de ciudadanos críticos. “Un museo dirigido a fines de educación tiene que resolver problemas que se presentan radicalmente diferentes, con respecto a los que existían cuando eran nada más que una colección de objetos curiosos, interesantes, posiblemente lindos, o parte de una colección de recuerdos históricos”,<sup>2</sup> apuntaba el estudioso.

Años después, el movimiento progresista introdujo al campo de los museos la perspectiva de una educación autónoma y liberadora, encaminada a facilitar la construcción del conocimiento basado en la experiencia, que lograra integrar la teoría y la práctica, lo cual Dewey pudo resumir en la frase “aprender haciendo”. Al mismo tiempo reconocía el rol activo de los visitantes en su propio aprendizaje. En este mismo sentido, Theodore Low, curador educativo del Museo Metropolitano de Arte, añadió la necesidad de



El vagón de la radio, espacio de animación sociocultural infantil y juvenil. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

que los responsables de las áreas educativas de los espacios museísticos, además de su formación y experiencia en el campo de las artes, se acercaran también a las disciplinas pedagógicas.<sup>3</sup>

La visión de los museos como espacios de educación, entendida ésta como un proceso activo, ligado de manera íntima a las experiencias, necesidades y expectativas de los visitantes, y cuyo propósito más que instruir sea el de alentar la motivación y la creatividad, se acentuó durante la segunda mitad del siglo xx, por influencia de la psicología educativa, que desde distintos enfoques, como el humanismo, el constructivismo, el cognitivismo y la corriente sociocultural, dio elementos sustanciales para una mejor comprensión del origen y construcción de conocimientos, así como de los aspectos de personalidad, sociedad y cultura, que inciden en el aprendizaje.

Representantes de la psicopedagogía, como Lev Vygotsky, Carl Rogers, Abraham Maslow, David Ausubel y Jerome Bruner, cuestionaron el paradigma conductista basado en el estímulo y la respuesta, el cual dominó el campo de la educación durante la primera mitad del siglo xx. Desde distintos enfoques, estos líderes colocaron en el centro del proceso educativo la capacidad de cada individuo para conducir sus propios aprendizajes. En este contexto George Heine, director del Programa de Investigación y Evaluación Grupal de la Escuela de Artes y Ciencias Sociales de Lesley, Cambridge, admitió que las diversas corrientes y teorías psicopedagógicas, en especial

las vinculadas con el constructivismo, eran fundamentales para comprender y abordar la función educativa del museo, como “una actividad social que se basa en la motivación, la interacción, la experiencia y el contexto”.<sup>4</sup>

En el caso de Latinoamérica, un referente obligado de los aportes pedagógicos al campo de los museos se encuentra en el movimiento de educación popular, que sentó sus bases en la filosofía de Paulo Freire, pedagogo brasileño y pionero de la alfabetización de adultos en el noreste de Brasil. Con un compromiso social inquebrantable, frente a los sectores más vulnerables de su país, Freire desarrolló un enfoque teórico-metodológico que ayudó a comprender y practicar la educación como un acto y proceso liberador en el que intervienen el amor, el coraje, la reflexión y la acción del hombre sobre la realidad para transformarla.

Los principios de la educación popular abonaron el terreno en el que germinó la animación sociocultural, concepto utilizado por primera vez en 1945 en un documento del Ministerio Francés de Educación Nacional, para denominar o caracterizar a “toda una serie de agentes que desarrollaban acciones socioeducativas y culturales con personas, grupos y comunidades en sus propios ámbitos territoriales de vida cotidiana”.<sup>5</sup>

Es cierto que la animación sociocultural como estrategia orientada a impulsar tareas educativas se consolidó hasta la década de 1960-1969, con el advenimiento de propuestas y experiencias que defendieron el acceso a las



Participación comunitaria en el jardín para polinizadores. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

distintas manifestaciones culturales. La animación promovía, desde una visión democrática, la expresión, la creatividad y la innovación al tiempo que fomentaba espacios de pertenencia, identidad y liderazgo que daban cabida a agentes de transformación social y protagonistas de la historia.

De alguna forma, los ideales de la animación sociocultural estuvieron presentes en la “nueva museología”, la cual plantea un nicho de oportunidades para consolidar espacios democráticos en los que prevalezca el respeto a la diversidad cultural, social e individual; se propicie el diálogo con la comunidad y se estimule su participación en las acciones de conservación, difusión y aprovechamiento del patrimonio que resguardan. En este sentido, la aspiración democrática de los museos necesariamente se vincula a las nociones de interculturalidad e inclusión con las que se busca generar en los visitantes sentimientos de seguridad y pertenencia.

### COMUNICACIÓN EDUCATIVA EN EL MNFM

La misión educativa del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos está plasmada en los objetivos estratégicos de la institución, que se orientan al desarrollo de programas y proyectos que buscan difundir y poner en valor el patrimonio ferroviario material e inmaterial de México. Esto, mediante el aprovechamiento pedagógico, creativo y crítico de los medios de comunicación y las tecnologías de la información.

Para lograrlo, el Museo ha dedicado importantes esfuerzos a la construcción de una filosofía y modelo educativos propios, sustentados en el humanismo, las corrientes cognitiva, constructivista y sociocultural, así como en la educación popular, y a partir de éstos busca promover el derecho humano a la cultura, la inclusión e igualdad sustantivas, el respeto a la diversidad en todas sus manifestaciones, la tolerancia, el diálogo abierto de saberes y la participación ciudadana.

Desde la misión educativa del MNFM, los museos públicos ocupan un lugar protagónico, de allí el énfasis en mantener un diálogo permanentemente con ellos. Sin duda, una forma eficaz para hacerlo han sido los estudios y herramientas que le permiten conocer los perfiles, necesidades y expectativa de las audiencias, así como el entendimiento de procesos de interpretación y las formas de aprender en el espacio y contexto museístico. En esta línea de trabajo, el Museo ha llevado a cabo investigaciones sobre las prácticas culturales de los habitantes de su entorno barrial; cada año participa en las encuestas nacionales de público que coordina el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) y permanentemente evalúa sus servicios, aplicando para ello cuestionarios de salida, y colocando libros de opinión en todas las exposiciones que monta. También se cuenta con un buzón de recomendaciones y se realizan regularmente análisis estadísticos sobre la visita presencial y los seguidores en redes sociales y actividades en línea.



“Estación verano”, festival por la cultura y la paz. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.



“En la vía mural”, proyecto de galería urbana con jóvenes artistas poblanos. 2018. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

Ahora bien, desde el conocimiento de que la cultura contribuye al desarrollo integral de las personas y las comunidades, así como a contrarrestar la inequidad de oportunidades y la violencia que viven grandes sectores de la sociedad, el MNFM considera como pilar de su misión educativa, fomentar ambientes de aprendizaje en los que los visitantes se sientan bienvenidos, seguros, aceptados y emocionalmente vinculados al museo, a su historia y a sus colecciones. Con esta idea, se ha impulsado el desarrollo de espacios de animación sociocultural, como la Biblioteca pública, la Ludoteca, la Bebeteca, el Vagón de la ciencia, el Vagón de la radio y el “Jardín comunitario”. En estos espacios se promueve el juego, la lectura, la divulgación científica, la producción radiofónica y el cuidado del medioambiente.

Además, el Museo ha logrado consolidar un programa anual de “Festivales por la cultura y la paz”, que funcionan como una plataforma de diálogo con los públicos en torno a la historia, cultura y tecnología de los ferrocarriles, pero también sobre temas imprescindibles de la sociedad contemporánea, como las culturas indígenas y afromexicanas, la migración, los derechos humanos, la interculturalidad, la sustentabilidad y la biodiversidad, entre muchos otros. El MNFM realiza cuatro festivales al año, que le han permitido trascender sus muros para llegar a las 17 Juntas Auxiliares de la ciudad de Puebla y su área

conurbada, así como a las unidades habitacionales, colonias populares, mercados, espacios públicos y otros museos ferrocarrileros de México.

La agenda cultural y educativa del Museo convoca a niños, jóvenes y adultos con visitas guiadas dramatizadas, recorridos sonoros, proyección de películas, cine-debates, talleres, rallies familiares, charlas didácticas y presentaciones artísticas, entre muchas otras actividades. En esta agenda el público joven ha ganado un espacio importante con el proyecto “En la vía Mural”, cuyo propósito es visualizar el trabajo de artistas poblanos desde la pinta de murales en gran formato en los que comparten historias de trenes, viajes, estaciones, esperas y despedidas. Estos murales integran galerías urbanas en el entorno del Museo, en las calles y avenidas de la ciudad de Puebla, visibles a peatones y automovilistas.

“Música entre vagones” es otro proyecto que el Museo lleva de la mano con los jóvenes, con el propósito de abrir espacios a la diversidad musical pobлана, con la presentación de solistas y bandas emergentes.

Un pilar más del trabajo educativo en el MNFM es la producción de recursos lúdico didácticos y multimedios de apoyo a la interpretación del patrimonio ferroviario. Aquí destacan los juegos populares adaptados a la temática de los trenes, materiales para armar como vagones y locomotoras a escala; programas, series y cápsulas





Espectáculo teatral, con la participación de trabajadores ferrocarrileros. 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

radiofónicas, así como la edición de la *Guía para el docente de primaria*, que en sus versiones impresa y digital ofrece a los maestros información, actividades y una gran cantidad de materiales para que puedan ser los guías de sus grupos en la visita escolar al museo.

Por eso mismo, en el contexto del confinamiento generado por la pandemia del COVID-19 y del cierre temporal del Museo, estos recursos han sido esenciales para dar continuidad a las actividades, gracias a su amplia difusión en las redes sociales del MNFM, así como en las plataformas digitales “México es cultura”, “Contigo en la distancia”, Mexicana y @prende.mx, impulsadas por las Secretarías de Cultura y Educación Pública del gobierno federal.

Lo planteado hasta aquí es una invitación a reflexionar sobre el papel de la educación en los museos, a cuestionarnos, en cada espacio, si la filosofía, políticas y programas culturales que nos guían son capaces de convocar, seducir y provocar a los públicos, pero también de ir a su encuentro. ♣

## Bibliografía

- ARRIAGA, Amaia, “Desarrollo educativo del museo: narrativas y tendencias educativas”, en *Revista Digital do Lav*, 7:4 (1983), pp. 1-23.
- CAMPERO, Fabio, y Cladio M. VIALE, “Educar a través de la experiencia estética,

el museo según Dewey”, en *Revista Digital Diálogos Pedagógicos*, Argentina, Universidad de Córdoba, 2019, pp. 152-177.

- HEIN, George, “La responsabilidad social de los museos” en *Simposio Internacional de Educación en Museos. “La aportación educativa de los museos a la sociedad”*, Puerto Rico, Museo de Arte de Ponce, 2009.
- ÚCAR Xavier, *Medio siglo de animación sociocultural en España: balance y perspectivas*. Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994.

- 1 Maestra en Comunicación y Tecnologías Educativas por el Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. Especialista en la traducción de resultados de investigación a mensajes y productos para medios de comunicación y promotora de radio para niños y niñas desde 1998. Actualmente es subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF. Contacto: rlicea@cultura.gob.mx
- 2 CAMPERO y VIALE, “Educar a través de la experiencia estética...”, p. 10.
- 3 ARRIAGA, “Desarrollo educativo del museo...”, p. 10.
- 4 HEIN, “La responsabilidad social de los museos...”, p. 32.
- 5 ÚCAR, *Medio siglo de animación sociocultural en España: balance y perspectivas...*, p. 1.

# LAS EXPOSICIONES DEL MUSEO, UNA HERMOSA MANERA DE CONOCER EL PATRIMONIO FERROVIARIO

PATRICIA ALBORES MORALES<sup>1</sup>

**L**a pandemia de coronavirus ha representado un inmenso desafío, casi imposible de sobrellevar para muchos. No ha sido nada fácil intentar mantener nuestra cotidianidad, afectada desde el principio por el obligado encierro, el miedo creciente y la severa crisis económica que todo esto ha conllevado. Para el MNFM esta crisis ha planteado nuevos retos y lo ha obligado a tener que concebir, desde esta nueva realidad, actividades para la difusión y el acercamiento del patrimonio ferroviario al público. Lograrlo ha requerido el uso de la tecnología, pero sobre todo mucho ingenio.

Nos motiva ver que nuestros esfuerzos se ven recompensados, porque los amantes y estudiosos del ferrocarril y sus historias no nos han abandonado. Muy por el contrario, han reforzado sus vínculos con este espacio que ya no es sólo nuestro y de nuestros visitantes, sino también de todos los mexicanos que se preocupan o gustan del acervo cultural que resguardamos, y de los extranjeros que se han acercado a nosotros.

Para este inmenso público, para hacerles el encierro más llevadero, decidimos preparar, en formato virtual, dos exposiciones. Una es *El armoncito, una*



Exposición 100 años de Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México, MNFM, Puebla, Pue. 2013. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Carlos Varillas.

*vida sobre rieles* y la otra *El sabor del viaje. Memoria y gastronomía ferroviaria*. Ambas han significado un ejercicio de aprendizaje para todos los que participamos en ellas. Para hacerlas más accesibles creamos también un microsítio en internet, al que se puede acceder en el vínculo <http://ferroexposiciones.com.mx/>. Por esta vía buscamos propiciar la interacción con nuestros públicos, además de fomentar la cercanía, y evitar a toda costa que nos olviden. Nos sentimos contentos y orgullosos porque en este nuevo formato de exposición no nos ha ido nada mal.

Basta decir que las estadísticas revelaron que en diciembre de 2020 ingresaron a nuestro sitio además de los habituales y numerosos visitantes de nuestro país, otros muchos provenientes de 16 naciones, y para enero de 2021 ya eran de 25. Con estas exposiciones, el MNFM llegó a Estados Unidos, Canadá, Gran Bretaña, Alemania, Francia e Italia; también a Japón, India, Sri Lanka y Corea del Sur; a Rusia, Ucrania y Rumania, así como a Uruguay, Brasil, El Salvador, Chile y Costa Rica.

Como sucede con cualquier museo, en el MNFM las exposiciones son una de sus razones

de ser, quizá la primordial, aunque ciertamente no la única. El MNFM posee un acervo muy rico de piezas y documentos que dan cuenta de la historia de los ferrocarriles en México: aproximadamente 200 mil planos, 86 mil imágenes fotográficas, unos 4 mil 500 metros lineales de archivos históricos y alrededor de 40 mil volúmenes bibliohemerográficos, que utilizamos para nutrir las exposiciones, además de echar mano a herramientas, objetos diversos e inclusive equipo rodante. Se trata de los tesoros más preciados del ferrocarril en México.

Las exposiciones son una vía inigualable para promover el acercamiento, el diálogo y la participación del público en torno al Museo, y a lo largo de los años hemos logrado identificar cinco elementos que consideramos indispensables para que las muestras resulten exitosas: deben partir de un buen concepto, narrar una historia atractiva; tener un estilo propio para contarla; la producción debe ser de primera y la curaduría debe estar a la altura de la riqueza patrimonial que estamos mostrando. Lograrlo no es fácil, pero a lo largo de 30 años hemos ido perfeccionándonos



Exposición Mirada viajera de Urs Jaeggi. MNFM, Puebla, Pue., 2003. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Patricia Albores.

y hoy podemos presumir una calidad museográfica y museológica que está a la altura de las de cualquier museo del mundo.

Para nosotros es fundamental que cada exposición responda a la identidad del museo, que nunca se pierda su objetivo, centrado en el conocimiento, difusión y disfrute del patrimonio ferroviario.

En ocasiones, en la conceptualización y desarrollo de algunas exposiciones y guiones hemos contado con la valiosísima colaboración de especialistas e investigadores externos; de este modo refrescamos nuestras miradas y nutrimos nuestros conocimientos. Entre quienes han colaborado con nosotros están Francisco Montellano y Ricardo Pérez Montfort, quienes en el 2005 colaboraron en la exposición *Cine y ferrocarril en la Revolución mexicana*, que resultó exitosísima y entrañable, porque ¿quién puede olvidar a Pedro Armendáriz personificando a Villa, o a María Félix siendo *La Generala*? Visitantes y colaboradores del Museo gozamos subiéndonos al carro que rememoró al de la Mutual Films, empresa que llegó a un convenio con Villa para que filmara sus batallas.

En 2007 contamos con la colaboración de Juan Cristian Gutiérrez Maupomé, en la exposición *De minas y otras industrias*, con la que se rindió un homenaje a Jesús García Corona, quien al ofrendar su vida para salvar a la comunidad minera de Nacozari se convirtió en el símbolo del gremio ferrocarrilero. El héroe de Nacozari sintetiza, sin

duda, los valores de los trabajadores del tren que dedicaron su vida al servicio de los ferrocarriles mexicanos. Esta exposición mostró que los trenes dieron a las haciendas primero, y luego a la industria, la posibilidad de ampliar sus mercados gracias a la distribución de productos que hacía a distintas regiones del país, e inclusive hacia el extranjero. Con imágenes y objetos provenientes de la fábrica textilera de la Trinidad, del complejo hidroeléctrico de Necaxa, colecciones particulares relacionadas con el pulque y piezas de las propias colecciones del Museo, se mostró cómo el ferrocarril funcionaba dentro de los procesos locales o regionales de producción, razón por la cual se construyeron líneas o ramales vinculados a las haciendas maiceras, pulqueras y cañeras del centro de México, o a las henequeras de la península de Yucatán, así como a los complejos industriales mineros, madereros, petroleros y textiles.

Otra colaboración importante es la que recibimos de dos de los investigadores más prestigiosos en el tema del ferrocarril en México: Guillermo Guajardo y Arturo Grunstein Dickter. El primero colaboró en la exposición *Cien años de trabajo y tecnología en los ferrocarriles mexicanos* en 2013. Esta exposición se basó en un libro que el investigador hizo también para el CNPPCF que lleva el mismo título, y en ella se mostró el papel indiscutible que jugó la fuerza de trabajo y la aplicación tecnológica en la operación y mantenimiento del sistema ferroviario. La idea que imperó fue mostrar cómo el término ferrocarril está ligado a los de tecnología y trabajo, y que el primero simplemente es inentendible sin los segundos. Ciertamente el ferrocarril es una empresa que vende movilidad terrestre, pero esta movilidad no existiría sin el trabajo sociotécnico.

La exposición en la que colaboró Arturo Grunstein Dickter fue la titulada *Ruta a la modernidad*, que se montó en 2015, y que también se inspiró en un libro que este investigador hizo para el CNPPCF: *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*. En ella se da cuenta de los orígenes de la empresa FNM, así como de los afanes del secretario de Hacienda del porfiriato para consolidar la empresa y hacerla competitiva a nivel nacional y en el extranjero. Un rasgo interesante y destacable de esta muestra fue que presentó una visión un tanto provocadora al mostrar a los porfiristas como nacionalistas y aclarar que su proyecto de ferrocarriles obedeció a una política de Estado

que buscó y consiguió defender a la nación de los voraces intereses extranjeros.

Cabe puntualizar que estos destacados investigadores trabajaron en estrecho con José Antonio Ruiz Jarquín, museólogo del MNFM, a fin de lograr sendas adaptaciones, legítimas y atractivas, de sus respectivos libros.

Mención especial merece el proyecto de arte contemporáneo *Cambio de Vía*, que es promovido y liderado por Graciela Schmilchuk. En las exposiciones de arte contemporáneo el equipo del Museo ha tenido la oportunidad y el gozo de trabajar con artistas como Urs Jaeggi en *Mirada viajera* en 2003; con Helen Escobedo en *El hoy del ayer* en 2006; y con Alberto Gutiérrez Chong en *Cruce de caminos* en 2008. Cada uno, desde su perspectiva y talento, nos mostró una manera muy distinta de apreciar y manejar las piezas de las colecciones. Pudimos ver a estos objetos industriales desempeñar roles muy distintos a los que estábamos acostumbrados. Imborrables son, por ejemplo, las imágenes de las pesadas pinzas ferrocarrileras convertidas en gaviotas que surcan el cielo.

Otro programa que debe mencionarse en este recorrido es el de las exposiciones itinerantes. Llevarlas a cabo ha sido todo un reto, que bien ha valido la pena superar. Las dos primeras exposiciones de este tipo acompañaron la presentación de sendos libros: *Los días del vapor* de Emma Yanes, y *De las estaciones* coordinado por Sergio Ortiz Hernán, investigaciones de 1994 y 1996 respectivamente. Posteriormente, gran parte de las exposiciones temporales, en específico las fotográficas que se presentan en el *Express de la Fotografía*, se han ido integrando a la oferta de exposiciones itinerantes. De este modo se ha podido satisfacer la creciente demanda que comenzó, desde 2008, con la creación de la Red de Museos Ferrocarrileros de México, actualmente conformada por 35 museos.

En 2009 el MNFM apoyó la apertura del Museo del Ferrocarril Jesús García Corona de San Luis Potosí con la exposición *El vapor, una larga historia*, y a partir de entonces ese museo ha recibido varias de nuestras exposiciones itinerantes.

El CNPPCF, por la vía de la Subdirección de museología y museografía, también ha colaborado en la conceptualización y desarrollo de nuevos espacios, como el Museo Vivencial Ferrocarril 279. Además, con el Centro Regional INAH Morelos y el Ayuntamiento se llevó a cabo el proyecto de reutilización de los talleres del Ferrocarril Interoceánico de Cuautla, Morelos.



Vista interior de la casa de máquinas del Ferrocarril Interoceánico que comenzó a funcionar en 1881. 2015. Cuautla, Morelos. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Patricia Albores.

Otro proyecto de este tipo que resultó muy importante es el que se hizo con el Museo Casa Redonda de Chihuahua, que se convirtió en una de las mejores galerías de arte contemporáneo del país, y actualmente se trabaja en el guion museológico para renovar su sala de sitio. A su vez, para la creación del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes el CNPPCF colaboró con el gobierno estatal para que pudieran reutilizarse los terrenos del complejo ferroviario más importante del país, y por último, pero no menos importante, es el papel que el CNPPCF ha desempeñado en la concepción, planeación y coordinación del proyecto Centro Cultural Binacional (CeCuBi), que involucra a las ciudades fronterizas de Matamoros, Tamaulipas y Brownsville, Texas, las cuales trabajan en el desarrollo de un complejo cultural que permitirá fortalecer el tejido social en Matamoros a partir de la exhibición del patrimonio ferroviario.

Mucho se ha hecho en museografía y museología en y desde el MNFM, pero aún es más lo que nos falta por hacer. Seguiremos entonces recorriendo las rutas que nos marca el tren. ♣

- 1 Maestra en Artes/Diseño de Interiores y Entorno Humano por la Universidad Estatal de Michigan, Arquitecta por la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. Subdirectora de Museología y Museografía del CNPPCF/MNFM de 1999 a la fecha. Contacto: palbores@cultura.gob.mx

# EL FABULOSO EXPRESS DE LA FOTOGRAFÍA

COVADONGA VÉLEZ ROCHA<sup>1</sup>  
JOSÉ ANTONIO RUIZ JARQUÍN<sup>2</sup>

**E**l Express de la Fotografía es un espacio del Museo en el que se ofrecen exposiciones que dan cuenta de la investigación e interpretación del acervo fotográfico, que permiten valorar y difundir el patrimonio legado por los trenes a partir de imágenes en las que se aprecia la historia de las líneas, su construcción, infraestructura, tecnología y trabajo. La premisa siempre es la misma: adentrarnos en los fondos, series fotográficas, colecciones y álbumes fotográficos, con una propuesta museográfica que imprima a cada exposición su propia identidad para que el público disfrute la experiencia, y se lleve un recuerdo y un aprendizaje desde la apreciación de las imágenes.

La estación del Ferrocarril Mexicano, que hoy alberga al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), fue la primera estación de estilo neoclásico que se edificó en México. La inauguró el presidente Benito Juárez García el 16 de septiembre de 1869, y la apertura del ramal Puebla-Apizaco, así como su conexión con la línea troncal de México a Veracruz, sería, sin lugar a dudas, uno de los acontecimientos más significativos no sólo para la ciudad de Puebla, sino para el transporte en nuestro país. Fue así como Puebla formó parte de la primera línea férrea en México y



Un viaje por los túneles del Chepe, Michael Torrington. MNFM, Puebla. 2013. Secretaría de Cultura, CNPPCF.

la estación sería testigo de su propio devenir histórico, ya que con el tiempo se convertiría en uno de los espacios más importantes para el estudio, conservación, interpretación, difusión y disfrute del patrimonio ferroviario mexicano.

Relatos, crónicas, imágenes y sonidos se convirtieron en testimonios históricos desde el mismo día de la inauguración de la estación. Este patrimonio cultural se fue creando y recreando, como lo atestiguan la vista litográfica de Casimiro Castro de la locomotora llegando a la estación, o las notas periodísticas de la época, como la crónica de Ignacio Manuel Altamirano sobre el primer viaje de México a Puebla, y la partitura musical de Melesio Morales, Sinfonía Vapor, que por inclemencias del clima no pudo ejecutarse en la estación durante la inauguración, pero que al día de hoy seguimos disfrutando cada año en el Museo con el concierto del mismo nombre.

Cada kilómetro de vía que se fue insertando en la red ferroviaria fue creando a la par un patrimonio singular. Desde su apertura, el MNFM cuenta con una valiosa colección de locomotoras,

coches, carros y maquinaria de gran valor tecnológico; así como una colección documental de libros, planos, documentos de archivo y fotografías que guardan la historia y el papel que desempeñó este medio de transporte en nuestro país.

Estas colecciones fueron resultado, en gran medida, del importante proyecto de rescate y preservación del patrimonio documental y mueble jamás antes realizado en México o en América Latina, el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos (PRONARE), que se llevó a cabo de 1995 a 1999.

Uno de los acervos que creció exponencialmente después del PRONARE fue la Fototeca, que dobló el número de sus imágenes ante la llegada de los materiales recopilados. Es parte del CEDIF, y fue creada en 1990 inicialmente para albergar el material gráfico procedente de donaciones de trabajadores ferrocarrileros jubilados.

Posteriormente, la Fototeca incorporó de manera paulatina, imágenes de diversas fototecas del país. También llegaron a ella las fotografías



Mi corazón extraña el tren, exposición creada en coordinación con el colectivo Subterráneos. MNFM, Puebla. 2014. Secretaría de Cultura, CNPPCF.

que ilustraron la revista *Ferronales* entre los años cincuentas y noventas del siglo pasado y las imágenes de la Comisión de Avalúo e Inventarios de FNM, que están clasificadas por tema, por orden cronológico, además de por línea y kilómetro. Ahí podemos encontrar buena parte de la infraestructura ferroviaria del país, equipo rodante, trabajadores y funcionarios, entre otros temas.

Hoy día el acervo que la Fototeca posee y ofrece a los usuarios para su estudio, valoración o deleite aproximadamente 86 mil imágenes, en muy diversos formatos. Está organizado en tres fondos y nueve colecciones, y se respeta su orden de procedencia. Gran parte de los materiales corresponde al siglo XX, aunque se resguardan algunas fotografías originales de finales del siglo XIX.

Este universo de imágenes y su diversidad temática ofrecen permanentemente la oportunidad de estudiar y valorar la riqueza cultural de los ferrocarriles a partir de ellas, y esto llevó a la dirección del Museo a impulsar la creación del Express de la Fotografía. Se eligió al Coche Express Correo número 12178 de la empresa FNM, que fue construido en 1945, el cual fue adaptado como una galería fotográfica que se ubica en el tercer andén del Museo.

La misión desde el principio fue clara: además de exponer los fondos y colecciones fotográficas del CNPPCF, también debía mostrar el trabajo de fotógrafos locales y foráneos, así como los acervos de otras colecciones.

El espacio se inauguró en 1998 con la exposición “De México a Veracruz, una cierta mirada”, la cual dio a conocer una colección de negativos rescatados en 1996 del taller de carpintería de la estación de Orizaba durante los trabajos del PRONARE. Las imágenes que se expusieron muestran algunos aspectos de la línea del Ferrocarril Mexicano entre 1906 y 1925.

Para determinar las temáticas a exponer, se revisan las series fotográficas existentes, los formatos y las distintas calidades de las imágenes de las colecciones. En este proceso la investigación a realizar sobre las imágenes seleccionadas es fundamental. El guion museológico y museográfico que debe elaborarse está a cargo del área de Museografía y Museología del CNPPCF, que se apoya en los acervos de la Fototeca, la cual en los inicios del Express de la Fotografía tenía a su cargo seleccionar las imágenes y realizar la investigación del tema para la exposición, cuando ésta formaba parte de la oferta de Fotoseptiembre Internacional, del Centro de la Imagen,





4900/ El costo de un sueño, Alejandro Sánchez Vázquez, fotógrafo poblano. MNFM, Puebla. 2013. Secretaría de Cultura, CNPPCF.

que en su momento difundió parte del catálogo fotográfico ferrocarrilero.

Cada exposición exige de tres a cinco meses para elaborarse. Ese tiempo se ocupa en realizar las investigaciones; en crear los conceptos gráficos, en plantear el diseño museográfico y en realizar el montaje. En el Express de la Fotografía se han montado 29 exposiciones fotográficas, las cuales son parte del catálogo digital del programa de exposiciones itinerantes del CNPPCF. Estas exposiciones son exhibidas principalmente en la red de museos ferrocarrileros, así como en instituciones académicas y culturales, dentro y fuera del país.

Las exposiciones montadas en el Express de la Fotografía representan viajes fascinantes, pues en ellas se recorren campos y ciudades, se observan y aprecian personas y tradiciones, comidas y bebidas, cielos oscuros y días luminosos, temporadas de paz y hechos de guerra. Las rutas fotográficas más destacadas de estos recorridos se detallan a continuación:

#### LA RUTA DEL PULQUE. FERROCARRIL DE HIDALGO Y DEL NORDESTE

Esta exposición realiza un viaje por una de las rutas pulqueras más tradicionales que nació entre la

Ciudad de México y el estado de Hidalgo. Las 26 imágenes que la conforman nos permiten recorrer el altiplano hidalguense y disfrutar del paisaje cubierto por extensos plantíos de maguey; observar las antiguas haciendas pulqueras y hacer parada en estaciones ferroviarias donde se embarcaba esta bebida. Las fotos son parte de una de las secciones del fondo Ferrocarriles Nacionales de México: Comisión de Avalúo e Inventarios, registro pormenorizado de la infraestructura ferrocarrilera que realizó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México de 1926 a 1930. La exposición incluye un plano de la ruta ferroviaria y un interactivo que muestra otras imágenes de la región.

#### ENTRE DESTINOS: PUENTES FERROVIARIOS DE MÉXICO

El ferrocarril como medio de transporte propició la construcción de puentes capaces de soportar el peso y la velocidad de los trenes. Para eso se diseñaron pasos provisionales y verdaderas obras maestras de la ingeniería. En México, la construcción de puentes ferroviarios fue fundamental para dar continuidad a los trazos de las rutas y para hacer fluidos los recorridos, comunicar zonas aisladas y propiciar el intercambio.



El sabor del viaje: memoria y gastronomía ferroviaria. MNFM, Puebla, Pue. 2016. Secretaría de Cultura, CNPPCF.

Los puentes ferroviarios no sólo se integraron al paisaje sino al patrimonio cultural. Esta exposición de 27 fotografías muestra aspectos de la construcción, mantenimiento y tipologías estructurales que permiten conocer puentes de madera y grandes estructuras de acero y de concreto de la segunda mitad del siglo XIX. También se publicó un catálogo que ha servido como un instrumento de consulta.

#### ESTRELLAS DE LA REVISTA FERRONALES

La compañía FNM generó un invaluable patrimonio documental, pero hay uno que llama la atención de manera particular. Se trata del de la revista *Ferronales*, órgano de difusión de la empresa, cuya vida editorial suma más de 60 años, de 1930 a 1991. Esta revista llegó a convertirse en una publicación de amplio contenido visual en la que destaca la infraestructura ferroviaria, sus locomotoras y equipos de trabajo. En la Fototeca del CEDIF se resguardan 29 mil imágenes de este fondo, entre las que sobresalen las curiosas, pero poderosas fotografías de películas en las que aparecen artistas nacionales y extranjeros de las décadas de 1950-1969. Esta muestra

la integraron 34 imágenes, además de algunos ejemplares de la revista.

#### H.F. SCHLATTMAN: VISTAS DEL FERROCARRIL MÉXICO, CUERNAVACA Y PACÍFICO

Una de las joyas documentales de la Fototeca es el álbum fotográfico *View on line of México, Cuernavaca & Pacific Railway* de los hermanos Schlattman, realizado entre 1895 y 1898. En este volumen hay vistas del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico en 102 tomas. Cabe apuntar que fue común que las empresas ferroviarias contrataran fotógrafos locales y extranjeros para realizar registros que dieran cuenta de la construcción de algunas líneas férreas. Saber quiénes eran esos fotógrafos, de dónde provenían y cuál fue la finalidad del registro fue una de las razones de esta exposición, que mostró 33 imágenes. En el álbum se destacan las etapas de la construcción, parte de la infraestructura, los campamentos de ingenieros, los trenes de pasajeros y principalmente vistas del desarrollo agrícola e industrial en la región de Morelos, con sus haciendas y plantíos de caña de azúcar integrados a la ruta.



Cartel de la exposición Estrellas de la revista Ferronales. MNFM, Puebla. 2013. Secretaría de Cultura, CNPPCF.

## EL SABOR DEL VIAJE, MEMORIA Y GASTRONOMÍA FERROVIARIA

Comer en la estación, en el andén y durante el viaje, ya fuera en un coche-comedor o en el coche de pasajeros, se convirtió en parte de la cultura intangible generada en torno a los trenes. Los gritos, pregones, olores y sabores se quedaron en la memoria de muchos viajeros y ferrocarrileros. Las imágenes de esta exposición permiten conocer este servicio, así como la venta de comida en los andenes y estaciones, donde se ofrecía una riqueza gastronómica incalculable. La muestra de 34 imágenes es resultado de una investigación que la Fototeca ha realizado desde 2009, y se acompañó por un menú impreso y por un servicio de mesa de un coche comedor, el cual es parte de una vajilla que se resguarda en el Almacén de Colecciones. La Subdirección de Museología y Museografía trabajó en la interpretación de imágenes y objetos que dieran cuenta de las diversas vertientes del espacio culinario alrededor del tren. ♣

## Bibliografía

- YANES RIZO, Emma, *De estación a museo. La estación del Ferrocarril Mexicano: puerta de entrada a la ciudad de Puebla*. México, CONACULTA, Colección El Centauro, 2014.
- CENTRO NACIONAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO, *Catálogo de exposiciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*. México, Secretaría de Cultura, CNPPCF, MNFM, 2020. [[https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/Catalogo\\_Exposiciones\\_MNFM\\_Version\\_ENERO\\_2020.pdf](https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/Catalogo_Exposiciones_MNFM_Version_ENERO_2020.pdf)]. Consultado el 02 febrero de 2021.

- 1 Jefa del Departamento de Fototeca. CEDIF-CNPPCF. Correo de contacto [cvez@cultura.gob.mx](mailto:cvez@cultura.gob.mx)
- 2 Jefe del Departamento de Museología. MNFM-CNPPCF. Correo de contacto [jruiz@cultura.gob.mx](mailto:jruiz@cultura.gob.mx)

# HISTORIAS DE VIDA Y MEMORIA COLECTIVA DE LA CIUDAD DE PUEBLA

ISABEL BONILLA GALINDO<sup>1</sup>

Se enjugó el rostro con un pañuelo, y con la mano en visera miró los rieles que se perdían en el horizonte.

Desalentado y pensativo consultó su reloj: la hora justa en que el tren debía partir.<sup>2</sup>

En memoria de Chabelo, Víctor y Chucho.

## DE LAS VOCES DE LOS FERROCARRILEROS

Con el arribo del ferrocarril a Puebla el ritmo de los habitantes cambió. La Angelópolis dejó de ser una ciudad colonial para transformarse en la que se activaba con el silbato de la locomotora y su ritmo lo marcaba el sonido de las fábricas. La zona de estaciones modificó el perfil de la ciudad y el transporte urbano le agregó un rasgo de mayor movilidad a ese paisaje que se convertía en cosmopolita. “Los lugareños escuchaban el silbato de la casa de máquinas [...] Los chambeadores de overol y chamarra azul, paliacate al cuello, iniciaban sus labores muy temprano, obedeciendo diferentes horarios, según el oficio y especialidad en que laboraban”.<sup>2</sup>

En 1920 el escalafón del Ferrocarril Mexicano incluía las especialidades de oficial mayor, jefe de estación, telegrafista, agente de boletos, cajero, documentador, checador, cartero, mensajero, empleado de carros, bodeguero, barrendero, velador y jardinero,<sup>3</sup> y todos se establecieron muy cerca de la estación, junto con quienes laboraban para otras empresas ferroviarias.

Los primeros fundadores de lo que hoy es el famoso barrio de San Miguelito fueron: el maestro José Villarello, Miko Viya, la familia Monroy que se estableció cerca de la iglesia y lo demás era un campo lleno de milpas. En la esquina de la 17, a la altura de la 10 Poniente estaba la casa de los Armas, el señor era un Mayordomo de



Horizonte viajero. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. 2013. Carolina Díaz.

Caldereros en Apizaco; le seguía la casa de los Vásquez; luego la de los Monroy y terminaba con la casa de los Rivera.<sup>4</sup>

En efecto, alrededor de las estaciones proliferaron vecindades, fondas, restaurantes, cantinas, comercios y toda clase de servicios que eran brindados por y para trabajadores ferrocarrileros y sus familias. Un espacio de reunión e intercambio de experiencias de los rieleros fueron las cantinas,<sup>5</sup> eran lugares a los que iban a platicar sobre sus actividades o a presumir que ya eran fogoneros o maquinistas, que eran los rangos más altos en la estructura de la empresa.

Al paso de los años, algunos rieleros edificaron sus casas dentro de los patios del gran complejo ferroviario, compuesto por las instalaciones del Mexicano y del Mexicano del Sur. Aún hoy es posible conocer algunas de sus historias, escuchar sus motivaciones y apreciar en ellos rasgos que los distinguen como ferrocarrileros.<sup>6</sup> Entre estos hombres está el maestro mecánico Jesús Vázquez, quien falleció recientemente. Él fue uno de los muchos que nos compartieron sus experiencias como trabajador de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y después como parte del equipo del Museo; otro es el señor Héctor González, sobrestante de puentes y edificios de la División Puebla-Oaxaca, quien guarda entre sus tesoros reportes técnicos relacionados con la supervisión y mantenimiento del puente San Pedrito, ubicado en la línea E. También está el señor Viliberto,

quien fuera telegrafista del Mexicano. Él nos enseñó algunas claves telegráficas y nos facilitó el hermoso croquis que elaboró sobre ese complejo ferroviario.

Todas estas experiencias compartidas son muy importantes y emotivas, pero lo más valioso que conservan estos rieleros son los recuerdos de su día a día. Quienes trabajaron en los trenes mantienen vivo el recuerdo de este medio de transporte. Son ellos los que conocen como pocos su entorno. Estos personajes del tren son hombres generosos que además de compartir con quien esté dispuesto a escucharlos los gajes de sus oficios, hablan de sus tradiciones, de sus ascensos, de sus familias, y de lo mucho que le deben al tren y el tren a ellos.

Los rieleros, los extrabajadores de FNM, son, sin duda, el eslabón más importante de los ferrocarriles mexicanos, no sólo de la entidad poblana sino de todas las ciudades que en México tocó el ferrocarril. Ellos son la memoria viva de las calles por las que corrió el tren, y en Puebla rememoran con cariño y gran nostalgia a una ciudad que ya no está o de la que queda muy poco.

#### Y LLEGAN LOS TRENES

El inicio de esta historia se ubica en 1880, cuando el gobierno federal de Porfirio Díaz otorgó nuevas y ambiciosas concesiones para el desarrollo de los ferrocarriles en México. La relación de la Angelópolis con los trenes inició en 1869, con la inauguración

del ramal Apizaco a Puebla del Ferrocarril Mexicano y su estación. A partir de ese momento los proyectos ferroviarios comenzaron a materializarse y a la par la ciudad experimentó cambios tan drásticos que no sólo se modificaría su ritmo, sino sobre todo su perfil y personalidad.

La empresa del Ferrocarril Mexicano fue la primera en tender sus vías y edificar su estación; le siguió la del Puebla-Izúcar de Matamoros, que estableció su edificio en 1881, a tan sólo dos cuadras de la primera, en la ahora calle 6 Poniente. Unos años después se construyó la oficina de administración del Ferrocarril Urbano o tranvía, frente a la del Mexicano, en la calle de San Pablito, hoy 10 Poniente, y le siguieron la del Industrial de Puebla, que tendió sus vías en 1889 y estableció su estación un año después, en la ahora 8 Poniente. El Mexicano del Sur, que iba de Puebla a Oaxaca, ocupó los terrenos aledaños a la del Mexicano, en las calles que hoy son la 10 Poniente y la 13 Norte, donde también tendió sus vías y construyó sus talleres. Puso en operación su estación el 13 de noviembre de 1892.<sup>7</sup> La última estación en establecerse en la zona fue la del Ferrocarril Interoceánico. Lo hizo en 1897, año en el que inauguró su estación en el lugar que antes ocupara la de Puebla-Izúcar de Matamoros.

En muy pocos años las vías del ferrocarril conformaron una intrincada red en la parte norponiente de la ciudad, a la que transformaron para consolidar un proceso modernizador que convirtió a esta zona en la puerta de entrada a la Angelópolis.

En cuanto al paisaje urbano, no sólo empezó a cambiar por la llegada de los ferrocarriles y posteriormente con la edificación de las estaciones, sino porque en los últimos años en la ciudad se incrementó el transporte público, algunas fábricas textiles fueron instaladas y fue entonces cuando se incorporó a los ciudadanos a otro tipo de vida, más urbana y más industrial.<sup>8</sup>

Al paso de los años esas estaciones fueron retiradas de servicio y con ellas se fueron también los rieles que surcaban el centro de la ciudad. Sólo la del Ferrocarril Mexicano quedó en pie. Las primeras en irse fueron las ligadas directamente a las necesidades de la metrópoli poblana, esto es, las del Urbano, que salió de servicio en 1928, y la del Industrial, que desapareció en la década de los años treinta, cuando comenzaron a ponerse en marcha los primeros y modestos proyectos de planeación socioeconómica de la ciudad. Eran los años en que el gobierno federal comenzó a impulsar el desarrollo de carreteras y el cableado poblano se sumó a esos impulsos, aprobando

un proyecto de movilidad que impactó al entorno de las estaciones de ferrocarriles.

Como bien apunta Francisco Valverde Díaz de León en su libro *Puebla. Calle 11 Sur. De borde urbano a eje de centralidad*, “La edificación de estas infraestructuras urbanas en el borde poniente va dejando importantes intersticios espaciales que representarán oportunidades en el futuro inmediato para espacios y edificaciones que tenderán hacia la consolidación del espacio de la ciudad moderna”.<sup>9</sup>

Para 1950 y los años siguientes, las estaciones del Mexicano e Interoceánico, así como los talleres del Mexicano del Sur se encontraban prácticamente en el centro de la ciudad. Sus vías, que habían sido tendidas en terrenos agrícolas, ahora compartían el espacio territorial con algunas casas de obreros del riel o trabajadores fabriles. Ante eso, las autoridades municipales de Puebla, en coordinación con la empresa FNM, esbozaron un programa que autorizó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), para reubicar las vías y cerrar dichos inmuebles, el cual duró cerca de veinte años.<sup>10</sup>

El programa se puso en marcha durante la administración del presidente Miguel Alemán (1946-1952) y en materia de ferrocarriles se insertó en el Plan de Modernización de FNM, el cual derivó en la construcción de la estación Terminal de Puebla, en la 80 Poniente y 11 Norte, que entró en operación en mayo de 1954.

Durante la siguiente década los servicios de carga se fueron trasladando paulatinamente a las nuevas instalaciones, mientras que los talleres misceláneos del Mexicano del Sur siguieron funcionando hasta 1970 y los del Interoceánico comenzaron a desmantelarse a mediados de 1973, aunque la fecha oficial del cierre fue el 31 de enero de 1974. Pese a esto, los servicios de pasajeros continuaron brindándose con regularidad en la estación del Mexicano, que los albergó hasta ese último año, cuando fueron cerrados al público.

En septiembre de 1977, el gobierno del estado y el Ayuntamiento de Puebla solicitaron a FNM la enajenación de los terrenos que pertenecieron al Mexicano y al Mexicano del Sur a efecto de construir en ese sitio una central de autobuses.<sup>11</sup> Los trabajadores de la empresa, que vivían en ellos, así como los representantes del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, solicitaron el beneficio de los mismos con el propósito de desarrollar una unidad habitacional, pero, finalmente, y después de mucho, FNM en colaboración con el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y el municipio iniciaron un proyecto que se enfocó en la recuperación de ese espacio, el cual derivó en

la inauguración del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, el 5 de mayo de 1988. ♣

## Siglas

- **AH-CEDIF.** Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

## Bibliografía

- ARREOLA, Juan José, *El Guardaguas*. México, Petra, 1998.
- CABALLERO, Manuel, “Crónica de inauguración del tramo de Puebla a Oaxaca del Ferrocarril Mexicano del Sur”, en *Mirada Ferroviaria*, 21 (septiembre-diciembre 2013), [https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/no21.pdf]. Consultada el 30 de enero de 2021.
- HERNÁNDEZ CÓRDOBA, Ernesto, *Un tren llamado vida*. Cuadernillo del Museo, núm. 4. Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996.
- PERIÓDICO OFICIAL, Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Puebla, t. clxvi, núm. 39, martes 15 de mayo de 1951. Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Puebla, t. ccxix, núm. 23, viernes 16 de septiembre de 1977.
- TIRADO VILLEGAS, Gloria A., *Relatos del Interoceánico 2*. Lecturas Históricas de Puebla 97, Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Comisión Puebla del V Centenario, 1992.
- *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato*, Puebla, BUAP, 2007.
- VALVERDE DÍAZ DE LEÓN, Francisco, *Puebla. Calle 11 Sur. De borde urbano a eje de centralidad*, Puebla, Universidad Iberoamericana Puebla, BUAP, 2017.
- 3 AH-CEDIF. Fondo Ferrocarril Mexicano, Serie Nómina, Departamento de Transportes, septiembre de 1920.
- 4 TIRADO VILLEGAS, *Relatos del Interoceánico 2*, pp. 17-18.
- 5 De las cantinas que hasta el momento se han podido identificar destacan: “La Rielera”, que estaba en la 6 Poniente, entre 7 y 9 Norte; “La Cámara de Gases”, ubicada en la 6 Poniente y 11 Norte; “Don Memo” establecida en la 9 y 7 Norte, famosa por sus curados; “Los Gigantes de Acero” o “2020” se ubicó en pleno barrio de San Miguelito y tenía pintada una locomotora de vapor. Quedaba a dos cuadras de la estación del Mexicano. “Chichén Itzá” vendía una bebida que se llamaba Coatecomate, y estaba en la 11 Norte y 6 Poniente; “El Porvenir” en la 8 Poniente y 15 Norte; la “Atómica” se localizaba frente a El Porvenir; el “Venadito” estaba en la 8 Poniente entre la 15 y la 13 Norte; “Don Elías”, era una cantina situada en la esquina de la 2 Poniente y la 11 Norte, entre otras. Para más información ver HERNÁNDEZ CÓRDOBA, *Un tren llamado vida...*, pp. 43-47.
- 6 Algunas de las familias ferrocarrileras que ocuparon los terrenos del Ferrocarril Mexicano y del Mexicano del Sur fueron reubicadas en otras partes de la ciudad, mientras que otras, las menos, lograron, después de emprender un juicio prolongado con las autoridades municipales y estatales, que la empresa FNM y el STFRM reconocieran sus derechos y, por tanto, consiguieron la dotación de terrenos en la 13 y 15 Norte, entre 10 y 18 Poniente, donde reconstruyeron sus casas, en colindancia con el Museo. Para más información ver AH-CEDIF, Fondo SNTFR, Sección 21, Serie correspondencia general, 1970-1978.
- 7 La línea del Ferrocarril Mexicano del Sur se inauguró el 5 de febrero de 1891 por el presidente Porfirio Díaz, quien llegó a la estación del Ferrocarril Mexicano donde lo esperó una multitud que lo acompañó a realizar el recorrido de Puebla a Tehuacán. Para más información ver CABALLERO, “Crónicas de la inauguración...”, *Mirada Ferroviaria*, pp. 28-35.
- 8 TIRADO VILLEGAS, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico...*, p. 118.
- 9 VALVERDE DÍAZ DE LEÓN, *Puebla Calle 11 Sur...*, p. 239.
- 10 Acuerdo que declara de utilidad pública la adquisición de terrenos que en el mismo se definen para instalar la Terminal Única de Puebla de los FNM, en el que se estipuló en los apartados I y II que la operación de las estaciones Mexicano, Mexicano del Sur e Interoceánico generaban gastos excesivos para la empresa y que las necesidades que impone el desarrollo del plano regulador de la ciudad de Puebla exigían la localización y reubicación de las estaciones, para más información ver PERIÓDICO OFICIAL, t. clxvi, núm. 39, martes 15 de mayo de 1951, pp. 4-6
- 11 La Secretaría de Programación y Presupuesto expidió el decreto en el que autorizó a FNM a enajenar los terrenos fuera de subasta. Para más información ver PERIÓDICO OFICIAL, t. ccxix, núm. 23, viernes 16 de septiembre de 1977, pp. 2-3.

1 Es Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada del CEDIF. Participó en el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Mexicanos, y ha colaborado en la organización de eventos académicos desarrollados por el CNPPCF.

2 TIRADO VILLEGAS, *Relatos del Interoceánico 2...*, pp. 4-5.

# DE TRENES Y LIBROS: EL LEGADO DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

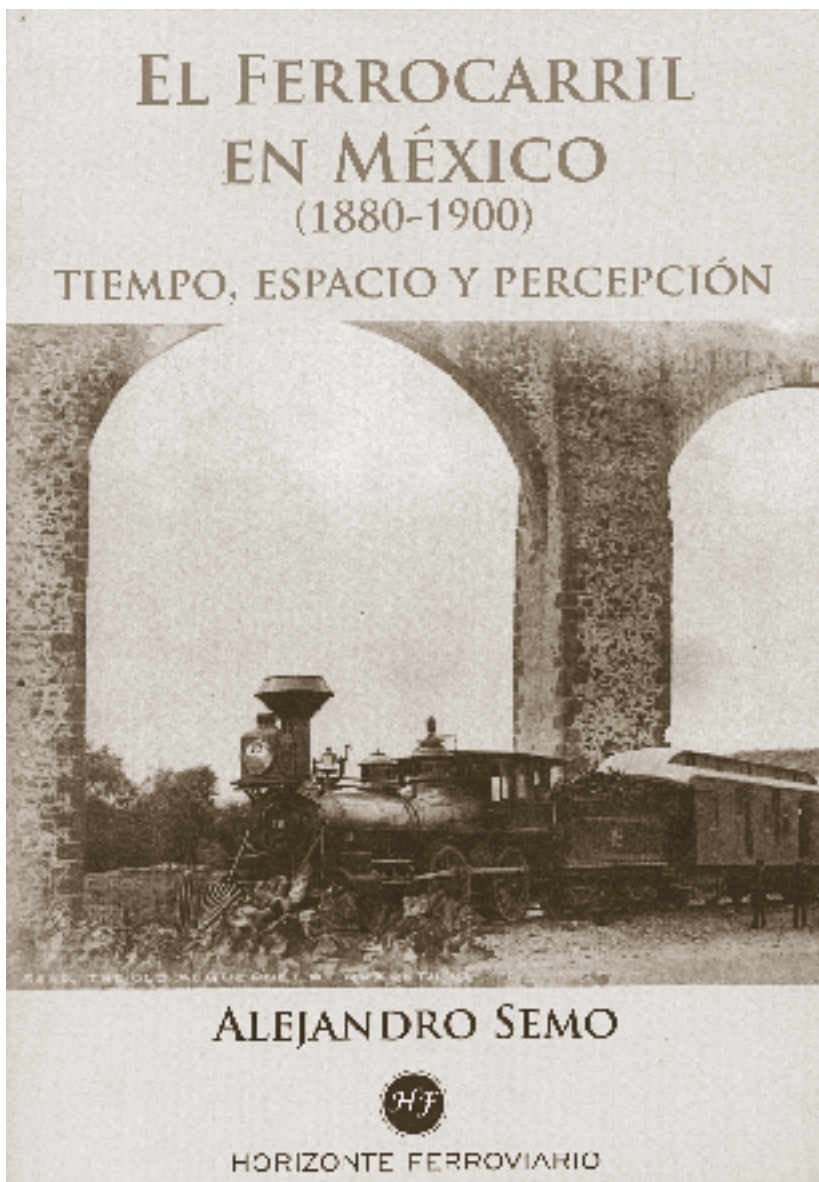
STELLA CUÉLLAR<sup>1</sup>

Los grandes hallazgos, los descubrimientos insólitos surgen de la curiosidad. Es la curiosidad la que ha impulsado a mujeres y hombres a emprender grandes hazañas, a adentrarse o a profundizar en el conocimiento. En el caso del patrimonio ferrocarrilero de México esta curiosidad también llevó a rescatar los tesoros que el ferrocarril había dejado a lo largo de su historia.

Vayamos hasta 1908, año en el que surge la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que logra consolidarse gracias a la unión concertada por la mayoría de las compañías ferroviarias que operaban en el país. Desde ese año y hasta su liquidación, en 1999, la empresa generó un sinnúmero de documentos y materiales históricos; también de equipo rodante de todo tipo, así como de herramientas y una variedad casi infinita de bienes muebles, todo lo cual daba cuenta de la operación de los ferrocarriles en el país, de los avances y pormenores de esa industria. La empresa vivió años de expansión y gloria, pero también momentos de graves dificultades y penurias.

En 1995, cuando el presidente Ernesto Zedillo anunció que FNM pasaría a manos privadas, la empresa tuvo la curiosidad de saber qué tanto de todos esos materiales, objetos y documentos acumulados y dispersos en todo el territorio nacional tenían un valor histórico y por lo mismo





Portada del libro *El ferrocarril en México (1880-1900)*. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Alejandra Calleja.

debían ser conservados. Para responder a esta inquietud y saciar curiosidades, antes de que todo pasara a manos privadas, ese año puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (PRONARE), que fue ejecutado por un grupo interdisciplinario de expertos, que durante poco más de tres años trabajó en identificar, rescatar, embalar y resguardar lo que hoy constituye la mayor parte del patrimonio cultural ferrocarrilero de México.

Otro acierto de la empresa ferrocarrilera fue crear un Museo, porque los museos son sitios emblemáticos, recintos fabulosos que tienen entre sus responsabilidades salvaguardar, conservar,

proteger y difundir los valores patrimoniales que resguardan, y el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) no es la excepción.

El MNFM comenzó con los acervos que la empresa reunió en 1988, pero cuando finalizó el PRONARE tuvo ante sí la responsabilidad de ordenar, organizar, estudiar, conservar, exhibir y difundir un cúmulo inmenso de bienes que incluyó una centena de equipo rodante, una enormidad de objetos diversos ligados con el quehacer de la industria, con sus trenes de pasajeros y de mercancías, con las herramientas y equipo de trabajo que a lo largo de su historia fueron utilizados en los trenes, por los trenes y para los trenes. El legado documental que llegó después también fue

enorme y da forma a la mayor parte de los fondos que alberga el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), inaugurado en 1997. Dos años después, en 1999, la empresa FNM fue finalmente privatizada, y el MNFM pasó a depender del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA). En 2001 se creó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), conformado por el MNFM, el CEDIF y un área de Monumentos Históricos y Artísticos.

Desde su origen, el CNPPCF ha asumido como compromiso inquebrantable la recopilación, salvaguarda y estudio de objetos, documentos y materiales relacionados con el sistema ferroviario, que incluyen todo tipo de vestigios y testimonios que hayan intervenido de manera directa o indirecta en su historia y desarrollo. Estas tareas le han exigido orquestar día a día distintas estrategias y metodologías para estimular el estudio y difusión de todo este legado, y entre ellas está la publicación de libros, de muy diversos tipos, unos son académicos, otros de arte, unos más de difusión. También edita desde 1999 una revista que ya suma tres épocas, así como otros muchos materiales.

### LOS PROYECTOS EDITORIALES

Las instancias que conforman el CNPPCF han publicado libros y emprendido o participado en proyectos editoriales, pero esto no es nuevo ni tampoco se trata de una vocación reciente. Desde que pertenecía a FNM, el Museo comprendió que la edición de libros ayuda a sensibilizar, a estudiar y a profundizar en el tema ferroviario, y por lo mismo se dio a la tarea de publicar diversos volúmenes. Varios de esos primeros libros fueron de gran formato y se acercaron a los trenes desde la mirada del arte. Algunos de estos libros son emblemáticos, como el de *Los días del vapor*, de Emma Yanes, que salió a la luz en 1994, o el de *Los ferrocarriles mexicanos en el arte y en la historia*, de ese mismo año. En los siguientes dos años se publicó *De estaciones y Caminos de hierro*, que son hermosos, de gran formato y hoy pueden considerarse verdaderos clásicos.

Desde 1988 el Museo comenzó a organizar Encuentros de Investigadores del Ferrocarril, y de estos eventos han resultado *Memorias*, algunas impresas y otras digitales que dan cuenta de las investigaciones, avances de las mismas, hallazgos y testimonios que se presentan en tales jornadas,



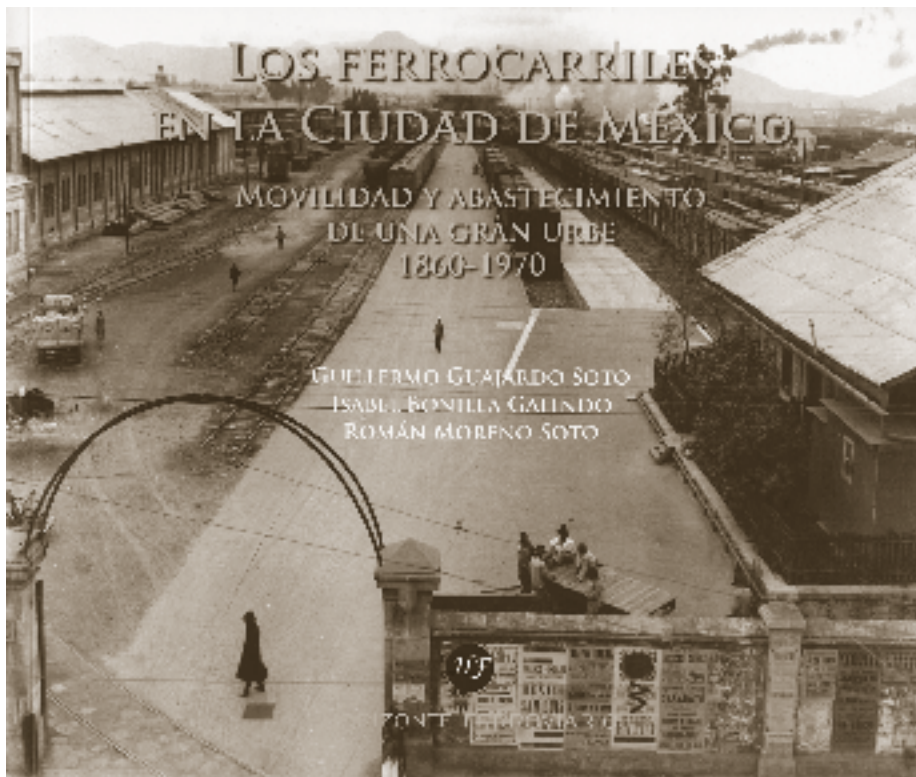
Portada del libro *El descarrilamiento de un sueño*. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

que además resultan el escenario idóneo para detonar, impulsar o ahondar investigaciones que al tiempo pueden convertirse en libros interesantes.

Ya en 2009 la dirección del CNPPCF decidió consolidar la publicación de ensayos académicos, con el sello de una colección. Estos libros se harían en coedición con la Dirección General de Publicaciones, instancia que decidió que los libros ferrocarrileros se sumaran a la colección El Centauro, que reunía ensayos de diversas temáticas.

El libro con el que se abrió este importantísimo proyecto editorial fue uno de Sergio Ortiz Hernán, quizá el más importante investigador del tema, a quien por cierto se debe la primera historia sobre los ferrocarriles, que en 1970 publicó la empresa FNM en dos tomos que respectivamente se titularon: *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I, *La luz de la locomotora* y t. II *La rueda rumorosa*, los cuales son fuente obligada de consulta de toda investigación que se realice sobre los trenes.

Fue un privilegio y un honor que el proyecto editorial arrancara con un autor de este calibre, a quien se considera el padre de los estudios sobre el ferrocarril. El libro se tituló *Mariano Azuela: creador del ferrocarril como personaje de las letras mexicanas* (2009) y en él se funden las dos pasiones del



Portada del libro *Los ferrocarriles en la Ciudad de México*. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

autor: la literatura y los trenes. Al año siguiente se publicó otro volumen, cuyo autor es Guillermo Guajardo Soto, otro importantísimo investigador del ferrocarril. El volumen se titula *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles mexicanos: una visión histórica, 1850-1950*, y vale puntualizar que sirvió como base del guion de la exposición “100 años de trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México”, que el Museo montó en el 2013.

El tercer volumen de tema ferrocarrilero dentro de El Centauro fue un libro que muestra uno de los proyectos más entrañables del Museo: un programa de radio realizado por niños y para los niños. Este proyecto estuvo a cargo de Rosa María Licea Garibay, quien dio cuenta del mismo en el libro *El tren, la radio y los niños. Ejercicio de comunicación educativa*. Al año siguiente, en el 2012, se publicó *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, de Arturo Grunstein Dickter, el tercero de los más grandes investigadores del ferrocarril. Este volumen también sirvió como guion para la exposición “Ruta a la modernidad, 1902-1908”, que se montó en el Museo en el 2015.

En 2013 tocó el turno al libro *iAhí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el porfiriato*, de Luz Carregha Lamadrid, y

a este volumen le siguieron dos, que se publicaron en 2014, uno fue el de Jeffrey Bortz y Marcos T. Águila, titulado *México y el mundo del trabajo: ensayos sobre trabajadores, líderes y gánsters*, y el otro *De estación a museo. La estación del Ferrocarril Mexicano: puerta de entrada a la ciudad de Puebla*, de Emma Yanes Rizo, el cual narra la historia de esta estación y de sus patios, así como su relación con las otras dos estaciones ferroviarias aledañas a ella: la del Ferrocarril Mexicano del Sur y la estación del Ferrocarril Interoceánico.

En 2015, ante esta producción editorial sin freno, la Dirección General de Publicaciones y la dirección del CNPPCF decidieron que los libros de tema ferroviario requerían una colección propia, por lo que desde ese año se creó el sello Horizonte Ferroviario, el cual se inauguró con el volumen *Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, coordinado por Pilar Pacheco, el cual constituye una herramienta valiosa para consultar con mayor facilidad y conocimiento los acervos del CEDIF.

En 2016 se sumó a la colección el volumen *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, de Isabel Bonilla Galindo, Fernando Aguayo y Javier Ortega Morel. En este volumen se incluye la transcripción de un manuscrito que el ingeniero

Méndez y Méndez escribiera en 1879, además de otros tres textos. Cabe destacar que este ingeniero fue uno de los directivos responsables de las comunicaciones en nuestro país desde finales del siglo XIX y hasta la llegada de los constitucionalistas en 1914. Los tres textos que acompañan al histórico manuscrito aportan elementos sobre el contexto social y de las ideas sobre la técnica ferroviaria de entonces.

*El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949* de Arturo Valencia se publicó en 2017, en coedición con El Colegio de México. La investigación que lo precede hizo ganar al autor el Premio Salvador Azuela 2016 a la Investigación Histórica sobre la Revolución Mexicana. En este volumen, Valencia aclara que el declive de FNM, más que deberse a un tema laboral, fue consecuencia de que la empresa surgió endeudada y se vio seriamente perjudicada por la rigidez de su organización interna. También señala como factor de caos el que haya estado incautada por el gobierno revolucionario a partir de 1914 y durante más de 11 años, y que no contó nunca con apoyo suficiente por parte del Ejecutivo federal para su modernización. El volumen analiza también la fuerza que los trabajadores ferrocarrileros fueron adquiriendo como gremio y el aumento de su capacidad de presión y negociación, y hace referencia a las consecuencias que tuvo el que la empresa cargara, desde sus comienzos, con una deuda inmensa.

De Isabel Bonilla Galindo, Guillermo Guajardo Soto y Román Moreno Soto es el libro *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970*, que vio la luz en el 2018. Los autores explican el proceso paulatino que FNM llevó a cabo para suprimir, en los años treinta del siglo XX, los servicios de pasajeros y carga que estaban dispersos dentro de la ciudad, a fin de concentrarlos en los antiguos patios de Nonoalco y Tlatelolco. Este volumen incluye imágenes que apoyan al texto y permiten comprender la magnitud de tal proceso.

En 2019 se publicó el libro de Alejandro Semo, titulado, *El ferrocarril en México (1880-1900). Tiempo, espacio y percepción*. Ricardo Pérez Montfort dijo sobre este volumen lo siguiente:

...el libro de Alejandro Semo puede alimentar una sensación de nostalgia de aquel tiempo ido en que los ferrocarriles



Presentación del libro *El descarrilamiento de un sueño* en la sala Alfonso Reyes del COLMEX, CDMX. 17 de enero de 2018. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

formaron parte del paisaje mexicano. Pero mucho más que ello, este libro debería ser una lectura obligatoria para quienes tienen el poder de rescatar lo que queda de aquellos ferrocarriles, ya sean vías, estaciones, máquinas y demás, con el fin de convertirlo en un patrimonio cultural de todos los mexicanos.<sup>2</sup>

En 2020 la pandemia provocada por el SARS-COV 2 imposibilitó que el CNPPCF publicara un libro más para Horizonte Ferroviario, pero no impidió que pese a la crisis sanitaria que prácticamente paralizó al mundo, el CNPPCF, mediante el CEDIF, orquestara la XII edición del Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril, que se llevó a cabo del 5 al 9 de octubre, en un formato virtual, del cual, con toda seguridad, saldrán propuestas de publicaciones que se verán más adelante.

No sólo los libros de El Centauro u Horizonte Ferroviario merecen mención, pues el proyecto editorial del CNPPCF es bastante más rico, y hablan del compromiso institucional por salvaguardar el patrimonio ferrocarrilero, o que alientan su estudio y conocimiento. Mención especial merece *Estaciones ferroviarias de México. Patrimonio histórico, cultural y artístico*, que apareció en 2010, y que incluye el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias, o la *Guía para docentes de primaria* para visitar el MNFM, cuya primera versión se publicó en 2010 y luego salió otra, renovada, en 2015. Ambas tienen el fin de involucrar a los maestros de manera activa en los recorridos por el museo, con trabajos para realizar con sus alumnos antes, durante y después de la visita.



Presentación del libro *El ferrocarril en México (1880-1900)* en la Feria Internacional del Libro del Palacio de Minería, CDMX. 27 de febrero de 2020. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Alejandra Calleja.



Presentación del libro *Los ferrocarriles en la Ciudad de México* en el patio del Museo de la Ciudad de México, CDMX. 07 de junio de 2019. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

Cabe decir que estas *Guías* son únicas en su tipo en México, y que esfuerzos como este debían replicarse en otros museos del país.

También deben citarse en este recuento los proyectos editoriales que han procurado rescatar los testimonios de los ferrocarrileros. Por ejemplo, el libro *Testimonios. José María López Escamilla, “Don Chema”*, que se publicó en 2005, narra en primera persona, gracias a las entrevistas que realizara Emma Yanes al personaje, la vida de este ferrocarrilero ejemplar, la cual corre en paralelo con la de los ferrocarriles. Don Chema entró muy niño a laborar en la empresa, lo hizo como “colilla”, en un taller ferroviario, y escaló prácticamente todo el escalafón hasta ocupar cargos de dirección en la empresa.

Además, desde el CEDIF, el CNPPCF publica, desde el 1999, una revista que hoy se encuentra ya en su tercera época. Se trata de *Mirada Ferroviaria*, que durante muchos años fue impresa, pero hoy en formato digital continúa facilitando la difusión del trabajo de investigación que realizan no sólo los responsables de los acervos documentales, sino el de otros especialistas de muy distintas instituciones académicas, nacionales y extranjeras.

Sin temor a exagerar, puedo afirmar que *Mirada Ferroviaria* es el instrumento de socialización más importante entre investigadores y estudiosos sobre los temas más diversos que abarca el ferrocarril: trabajadores, nacionales y extranjeros, sindicato, funcionarios, huelgas, aspectos técnicos; constructores, estaciones y un largo etcétera.

Para diciembre de 2020, *Mirada Ferroviaria* suma 40 números y alrededor de 150 artículos

publicados, elaborados por investigadores de diversas instituciones académicas. Su larga trayectoria es otro ejemplo del compromiso del CNPPCF por promover la investigación, el estudio y el conocimiento de todo el patrimonio ferroviario. Es claro que aún hay muchas rutas que recorrer en este tren que no se cansa, así que ¡Vaamoonoos! ♡

## Bibliografía

- PÉREZ MONTFORT, Ricardo, “Reseña del libro *El ferrocarril en México (1880-1900)*. Tiempo, espacio y percepción, de Alejandro Semo”, en *Mirada Ferroviaria*, revista digital. México, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, núm. 38, enero-abril, 2020, [<https://www.miradaferroviaria.mx/resena-del-libro-de-alejandro-semo-38>]. Consultado el 25 de enero de 2021.

- 1 Es licenciada en Lengua y Literaturas Hispánicas por la UNAM. De 2002 a 2013 fue subdirectora de Investigación en el CNPPCF. Su experiencia profesional como editora suma más de 25 años. Ha colaborado y colabora para importantes instituciones públicas y privadas, entre las que destacan: la UNAM, la Secretaría de Cultura; la Universidad Iberoamericana Santa Fe, Artes de México y el Mundo; Siglo XXI, entre otras.
- 2 PÉREZ MONTFORT, “Reseña del libro *El ferrocarril en México...*”, p. 32.

# EL FERROCARRIL: HOMBRES Y MUJERES DE RIEL




## #Pueblagram

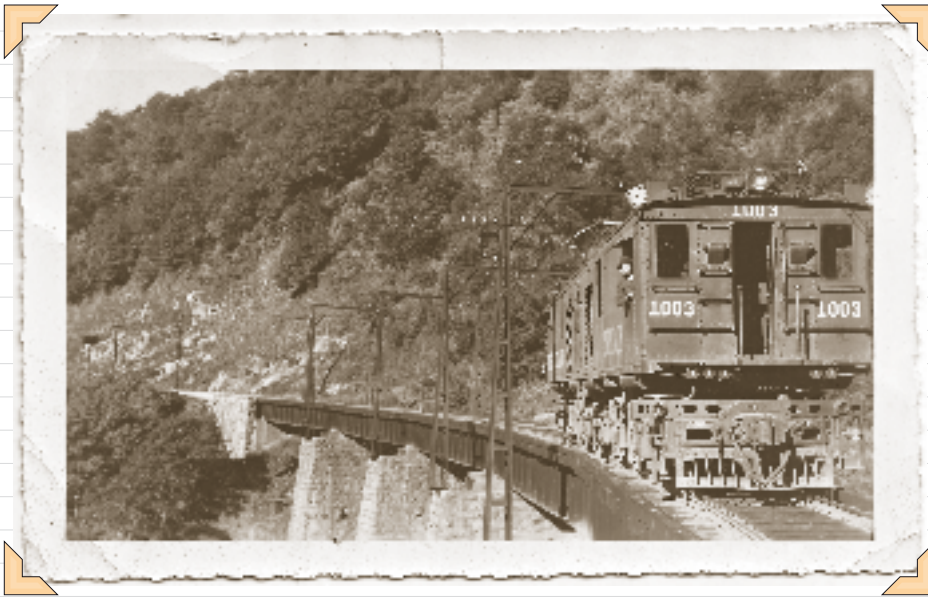
*Máquina conocida como "El Motorcito", un vehículo eléctrico que recorría el tramo México-Veracruz haciendo reparaciones de las líneas eléctricas y telegráficas, 1944. Archivo de la familia Lino Mina.*



Esta sección surge con la intención de generar, de manera colectiva, un archivo visual de la memoria de la ciudad de Puebla. A través de la convocatoria #Pueblagram, lectoras y lectores generosamente han compartido con nosotros sus fotografías, tanto antiguas como modernas, relacionadas con la temática de este número, El ferrocarril: hombres y mujeres de riel.

Agradecemos profundamente el entusiasmo y la participación de todas y todos, invitándolos a estar pendientes de las siguientes convocatorias y sus temáticas, mismas que se publicarán en <http://centrohistorico.pueblacapital.gob.mx>  
¡Centro Histórico, casa de todas y todos!

 /GerenciaCHPuebla  
 @GerenciaCHPue  
 @GerenciaPue



*Máquina eléctrica, probablemente se encuentra en el Puente Metlac, s/f. Archivo de la familia Lino Mina.*



*Pase de ferrocarril de mi abuelo Don Francisco Téllez I, Agente Telegrafista y Jefe de Estación, Departamento Transporte Puebla en diversas estaciones del Ferrocarril Interoceánico, 1938. Col. particular Rubén Téllez Molina.*



*Pase de ferrocarril, con fecha del 31 de agosto de 1938, donde aparece mi abuelo Francisco Téllez y su familia, mi bisabuela paterna María I., mi abuela María Luisa, mi papá Rubén Téllez y un tío llamado Mariano, 1938. Col. particular Rubén Téllez Molina.*

*El maquinista Román Torreblanca y su hijo Jaime en la estación de Puebla, ca. 1947. Col. particular Jaime Torreblanca Coy.*



*Foto de mi tatarabuelo, José María Lobato, dedicada a su hija, mi bisabuela, el 8 de diciembre de 1892. Era maquinista del Ferrocarril Interoceánico, cuya estación estaba en la actual 11 Norte y 4 Poniente, 1892. Col. familiar en físico José Rovirola Pino.*

*Los jubilados. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2014. Carolina Díaz.*



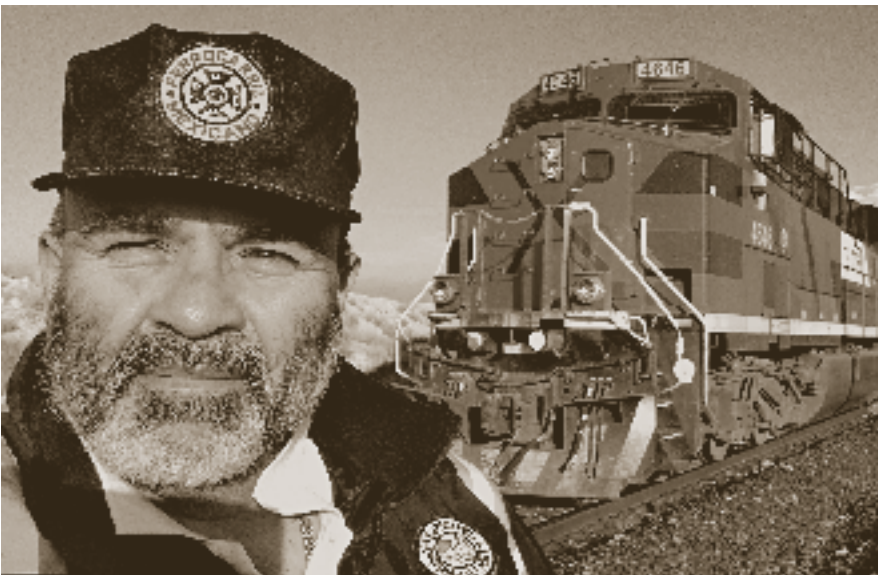




Alegría del tren.  
Museo Nacional de  
los Ferrocarriles  
Mexicanos, 2013.  
Carolina Díaz.



Museo Nacional de  
los Ferrocarriles  
Mexicanos, 2014.  
Martha Gutiérrez.



Tren Monterrey-Torreón  
en la estación de Mimo.  
Aparece mi padre, el  
Sr. Miguel Ángel Flores  
Muñoz, trenista de camino  
originario de la ciudad  
de Puebla laborando  
temporalmente en  
Monterrey, NL, posando  
frente al tren que llevaba,  
con las locomotoras  
número 4646 y 4003 de  
la empresa Ferromex,  
2021. Miguel Ángel Flores  
Muñoz.

# FERROCARRIL: EL PASADO Y EL PRESENTE

ANA KARINA SILVETI ORTEGA<sup>1</sup>

**E**l cuidado del patrimonio cultural ferroviario es una actividad compleja que involucra un heterogéneo y profundo conocimiento de lo que significan bienes materiales como las “estaciones de pasajeros y de carga; [los] talleres, tanques de agua, casas de máquinas, [casas de sección] y redondas; obras de ingeniería como puentes, túneles, locomotoras, herramientas, obras de arte, cine y literatura y, por supuesto, las mismas vías del ferrocarril”,<sup>2</sup> que forman parte de un medio geográfico determinado. Ese conocimiento abarca también manifestaciones inmateriales, como son las tradiciones orales, las costumbres, los actos festivos y saberes, así como las técnicas, arte culinario y las artes del espectáculo, entre otras.

Sin embargo, debe reconocerse que existe un escaso reconocimiento oficial del tema ferrocarrilero en el ámbito patrimonial. Históricamente se ha vinculado al concepto de patrimonio industrial no sólo por la cuestión casi anecdótica de que la arqueología industrial nació gracias a las movilizaciones para preservar el pórtico dórico de la estación londinense de Euston, en Inglaterra, considerada la primera gran estación de línea del mundo, “sino sobre todo porque no se puede concebir la industrialización y todo el proceso histórico acaecido con ella sin los ferrocarriles”.<sup>3</sup>

No obstante, el estudio del ferrocarril en tanto patrimonio cultural debe ser abordado desde perspectivas más integradoras.



Estación y Andenes del FC Mexicano. Ca. 1970. Colección Donaciones al MNFM. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF.

En este sentido, el patrimonio cultural ferrocarrilero resulta inherente a lo territorial. Entender el territorio supone no sólo concebirlo como espacio físico y natural, sino como una construcción social que conlleva una carga histórica, un legado valioso que constituye un patrimonio en sí mismo. Lo anterior se hace evidente en el carácter patrimonial de la gran diversidad del ferrocarril, que según el autor José Luis Lalana puede entenderse en un doble sentido: por una parte, por la variedad de elementos que lo componen, con características y naturaleza diversas (desde edificios monumentales hasta grandes obras públicas), y por otra, por la diversidad de motivos por los que se puede entender que el ferrocarril tiene valor patrimonial, gracias a características propias, como su trazado (dificultad, desniveles, uso de soluciones específicas) en la concatenación de estructuras y obras de paso (túneles, puentes), en la existencia de elementos singulares o en la representatividad y carácter específico de los mismos (modulación de estructuras, estandarización de imagen), así como en la interacción con el entorno, como parte de un sistema productivo complejo –minero,

fabril, urbano– o como infraestructura de soporte o conexión del paisaje o de itinerarios culturales.

Ciertamente, el ferrocarril puede verse como un patrimonio técnico ligado a la industria, pero también ligarlo a la experiencia del viaje. El concepto territorial del patrimonio ferroviario se refuerza, precisamente, al considerar al ferrocarril como un sistema “abierto”, es decir, como una realidad física y a la vez como un fenómeno histórico que debe ser interpretado utilizando conceptos de la historia de la tecnología, del sistema socio-técnico, pero cuyos factores externos, en su interrelación con el entorno, juegan un papel fundamental.<sup>4</sup>

El territorio representa, por tanto, una fuente histórica sobre las sociedades del pasado, que evidencia condiciones socioeconómicas y valores que suponen señas de identidad colectiva y que refuerzan los vínculos de pertenencia a una comunidad. Es así como el territorio constituye, además, un valor cultural de identidad social en un mundo cada vez más global pero arraigado a lo propio y a lo distintivo.<sup>5</sup>

La conservación del patrimonio ferroviario desde su dimensión territorial adquiere sentido



Panorámica del Complejo Ferroviario en el Puerto de Tampico: estación, patios, casas de trabajadores y talleres. 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF.

cuando se orientan las acciones, actividades, medidas y actitudes a entenderlo desde el pasado y hasta la actualidad, a fin de prolongar su esencia en el tiempo, y hacerlo accesible a las generaciones presentes y futuras.

En primera instancia, los proyectos de intervención del patrimonio ferroviario deben contemplar una visión territorial integral, a fin de orientar las acciones para conservar tanto el entorno físico, como las manifestaciones tangibles e intangibles producto de la actividad ferrocarrilera. Cuando hablamos del reciclaje del territorio ferroviario para promover su reaprovechamiento enfocado a nuevos usos culturales o recreativos –tal como lo hace el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF)– abrimos la posibilidad de que dicho territorio sea reconocido por las comunidades y por la sociedad como un espacio cultural con valores históricos y sociales singulares, es decir, como patrimonio cultural, lo cual no sólo depende de su valor intrínseco, ni del reconocimiento objetivo de los expertos, sino de su aceptación social; es así como se convierte en un recurso cultural<sup>6</sup> al que le da sentido la propia gente.

Es fundamental contemplar a la gestión como un instrumento que posibilita la adecuada conservación del territorio ferroviario a partir de un

conjunto de acciones, recursos y procedimientos que tomen en cuenta las necesidades de dicho patrimonio,<sup>7</sup> las de la sociedad actual, así como la coparticipación de los diferentes actores que en él intervienen (incluida la participación ciudadana). Dicha conservación requiere ser entendida como un asunto de interés público en el que se involucran tanto lo político, como lo económico y lo social en una interacción de múltiples actores, cuya gestión demanda además, enfoques de planeación estratégica,<sup>8</sup> equipos de expertos que aboguen por la “inter” y la transdisciplinariedad, y la participación comunitaria, para entender la realidad desde diferentes perspectivas.

El ferrocarril en nuestro país tiene más de siglo y medio de historia; representa un patrimonio heredado pero también una realidad actual en constante transformación. Contar en México con instituciones como el CNPPCF garantiza el estudio, salvaguarda y difusión de un patrimonio lleno de matices y complejidades que involucra proyectos que deben ser abordados de manera integral.

#### BREVE HISTORIA DE UNA LARGA EXPANSIÓN

No cabe duda que para avanzar hay que rodar y eso pasó en el caso de los ferrocarriles, un magno proyecto que comenzó con la construcción de un tramo ferroviario que en 1850 comunicaba al puerto de Veracruz con la localidad El Molino. Esa sección fue retomada para la línea troncal del Ferrocarril Mexicano, inaugurada a principios de 1873. En los años noventa de ese siglo la expansión de la infraestructura fue significativa gracias al tendido de las dos líneas férreas más grandes del país: la del Ferrocarril Central Mexicano (1884) y la del Ferrocarril Nacional Mexicano (1888).

La habilitación de la red ferroviaria se extendió paulatinamente por diferentes regiones del país, pero ganaron presencia ferrocarriles como el de México, Cuernavaca y el Pacífico; el de Veracruz al Istmo, el Nacional de Tehuantepec y los Unidos de Yucatán, entre otros, que llegaron a sumar una red de cerca de 20 mil kilómetros de vía férrea.

A principios del siglo xx se fusionaron las empresas más grandes del país: el Ferrocarril Central y el Nacional, hecho que propició que en 1908 se creara la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que tuvo como finalidad que el Estado mexicano quedara como accionista mayoritario, evitando así el predominio del capital extranjero. A la nueva empresa se incorporaron

el Ferrocarril Internacional, el Hidalgo y Nordeste, así como otros en poder del Ferrocarril Nacional, y posteriormente el Ferrocarril Interoceánico.

En 1914, con la Revolución, los carrancistas incautaron líneas que quedaban bajo su control militar con las que formaron los Ferrocarriles Constitucionalistas. La lucha afectó de manera importante la red ferroviaria, que requirió grandes inversiones del exterior para su reconstrucción. La deuda que esto implicó se incrementó considerablemente después de 1920, lo que ocasionó que en 1926 los ferrocarriles pasaran de nueva cuenta al sector privado.

El presidente Lázaro Cárdenas expropió los ferrocarriles en 1937 y un año después se creó la Administración Obrera de los FNM, lo que se tradujo en que la administración quedó en manos de los trabajadores. Esta situación se tornó insostenible, y en 1940 el gobierno retomó la administración. En años posteriores, se incorporaron a FNM empresas ferroviarias de administración independiente. A finales del siglo xx el sistema ferroviario inició un proceso de modernización impulsado por la Ley Reglamentaria del Transporte Ferroviario de 1995,<sup>9</sup> al tiempo que se dio paso a una nueva etapa de inversiones privadas, mediante el modelo de concesiones en el sistema, generado a partir de la reforma al Artículo 28 Constitucional (27 de febrero de 1995),<sup>10</sup> el cual perdura hasta nuestros días.<sup>11</sup>

En 1997 FNM ofreció servicio de pasajeros a poco menos del uno por ciento de los viajeros de vía terrestre, utilizando para ello apenas 60 rutas. Esto implicó una mayor reducción de los servicios de pasajeros, y condenó al tren a la desaparición o a la privatización. Nadie protestó cuando los ferrocarriles fueron entregados al sector privado y se decidió eliminar el servicio de pasajeros.<sup>12</sup>

El organismo descentralizado FNM se extinguió en 2001, aunque conservó su personalidad jurídica exclusivamente para el proceso de liquidación. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) fue la dependencia encargada de coordinar las bases de la liquidación, mediante la consolidación de su patrimonio, y participó también en la designación de un liquidador responsable del proceso.<sup>13</sup> Junto con ella, el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), de la Secretaría de Hacienda, asumió el carácter de liquidador del extinto organismo en el año 2010, en sustitución del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, s.n.c. (Banobras).<sup>14</sup>

El *Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio*



Autovías México-Puebla. Ca. 1964. Colección Donaciones al MNFM. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF.

*Ferrovionario*<sup>15</sup> se emitió en 2015 y en él se estableció que la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario fuera el órgano desconcentrado de la SCT que regulara, vigilara y verificara la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.<sup>16</sup> De acuerdo con datos publicados por la referida Agencia, en febrero de 2019 “la infraestructura ferroviaria en México está compuesta por: 17,360 km de vía principal y secundaria concesionada, 4,474 km de vía auxiliar (patios y laderos) y 1,555 km de vías particulares, las cuales en conjunto suman un total de 23,389 km de vía operada. Si se consideran los 3,525 km de vía fuera de operación, la red ferroviaria total dentro del territorio mexicano es de 26,914 km”.<sup>17</sup>

Entre los concesionarios destinados a ofrecer servicios de carga y de pasajeros se encuentran Ferromex (que además opera los servicios de pasajeros Tren Chihuahua-Pacífico y Tequila y José Cuervo); Kansas City Southern de México (que opera también el servicio de pasajeros del Ferrocarril Suburbano Cuautitlán-Buenavista); Ferrosur y el gobierno de Puebla (que incluyen al Tren Turístico Puebla-Cholula); Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec; Ferrocarril Coahuila-Durango; Ferrovalle y Tijuana-Tecate.<sup>18</sup>

## CONFIGURACIÓN DE LA HERENCIA FERROVIARIA

En 1988 nació el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), que se ubicó en los predios de las antiguas estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Mexicano del Sur en la ciudad de Puebla. Dos fueron los proyectos fundamentales que emprendió el Museo que marcaron el inicio del resguardo y protección de distintos bienes: el Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México (1993-1994)<sup>19</sup> y el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México (PRONARE), en 1995.

Este último proyecto complementó al Censo de Estaciones y permitió la localización, registro y acopio de bienes con valor histórico, artístico y cultural que incluían piezas de equipo rodante y tractivo, maquinaria, herramientas, mobiliario de oficina, vestuario y archivos que requirió de un equipo multidisciplinario de investigadores, que apoyados en la legislación federal vigente en materia de patrimonio cultural, recorrieron los cinco ferrocarriles que conformaban FNM: Ferrocarril Pacífico-Norte, Ferrocarril del Noreste, Ferrocarril del Sureste, Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y terminal del Valle de México.

Los bienes fueron registrados mediante un marcaje y se realizaron levantamientos fotográficos y cédulas de registro con sus características principales, lo que dio paso a la clasificación de bienes muebles, inmuebles y acervos documentales. Además, la logística para su traslado se resolvió con centros regionales provisionales de acopio mientras podían resguardarse en la sede del Museo.

En 1997, en la referida sede se aprobó la construcción del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), inmueble en el que se almacenaron los documentos copiados y organizados, así como los provenientes del PRONARE. El acervo documental se clasificó en cuatro áreas operativas: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca.<sup>20</sup>

El Museo terminó el proceso de rescate en 1999 y se incorporó al Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. En el 2001 se constituyó el CNPPCF, instancia que conjuntó al Museo y al CEDIF. Desde el 2015 forma parte de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México, y continúa consolidándose como la “institución responsable del rescate, estudio, conservación, difusión y reaprovechamiento social del patrimonio ferroviario mexicano tangible e intangible”.<sup>21</sup> ●

## Bibliografía

- AGENCIA REGULADORA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, “¿Qué hacemos?”, [https://www.gob.mx/artf/que-hacemos]. Consultado el 05 de febrero de 2021.
- “Sistema ferroviario mexicano”, en *Blog* [https://www.gob.mx/artf/articulos/infraestructura-ferroviaria-191183?idiom=es]. Consultado el 05 de febrero de 2021.
- *Bases para llevar a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Primera Sección, Diario Oficial de la Federación, 10 de octubre de 2012.
- BERMÚDEZ, Alejandro; ARBELOA, Joan-Vianney M.; y Adelina GIRALT, *Intervención en el patrimonio cultural. Creación y gestión de proyectos*. España, Editorial Síntesis, 2004.
- *Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su Ley Orgánica*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Primera Sección, Diario Oficial de la Federación, 4 de junio de 2001.
- *Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Primera Sección, Diario Oficial de la Federación, 26 de enero de 2015.
- HERMOSILLA PLA, Jorge (dir), *Planificación estratégica y modelo de gestión integral del patrimonio cultural. Aplicación a los territorios Museos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2020.
- LALANA SOTO, José Luis, “Peculiaridades del patrimonio ferroviario su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial”, en *Mirada Ferroviaria, Revista Digital*, núm. 27, mayo-agosto, 2016, pp. 5-27.
- *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, Diario Oficial de la Federación, 12 de mayo de 1995.
- MÁRQUEZ MARTÍNEZ, Teresa, “Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México”, en *América Latina en la Historia Económica*, 23 (enero-junio 2015), pp. 119-130.
- MÁRQUEZ MARTÍNEZ, Teresa, e Isabel BONILLA, “Trenes de pasajeros”, en *Mirada Ferroviaria, Revista Digital*, 22 (enero-abril 2014), pp. 14-29.

- MORENO QUINTERO, Eric, “Privatización ferroviaria mexicana: fechas, hechos y cifras 95-98”, en *Notas*, 45 (marzo-abril 1999), artículo 1.
  - ORTEGA VALCÁRCEL, José, “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, en *Ciudades. Territorio y Patrimonio*, 4 (1998), pp. 33-48.
  - SECRETARÍA DE CULTURA, “Patrimonio ferrocarrilero”, en *Sistema de Información Cultural México* [[https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado\\_id=o#](https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=o#)]. Consultado el 8 de febrero de 2021.
  - “Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero”, en *Acciones y Programas* [<https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/centro-nacional-para-la-preservacion-del-patrimonio-cultural-ferrocarrilero>]. Consultado el 8 de febrero de 2021.
  - SILVETI ORTEGA, Ana Karina, “La gestión en proyectos urbanos de intervención del patrimonio”, tesis de Maestría en Arquitectura con Especialidad en Conservación del Patrimonio Edificado, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2012.
- 
- 1 Maestra en Arquitectura con especialidad en Conservación del Patrimonio Edificado por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Ha ejercido en el sector privado y público, como docente y ponente. Es Jefa del Departamento de Servicios Generales y Recursos Materiales del MNFM. Contacto: [asilveti@cultura.gob.mx](mailto:asilveti@cultura.gob.mx)
  - 2 SECRETARÍA DE CULTURA, “Centro Nacional...”.
  - 3 LALANA SOTO, “Peculiaridades del...”, pp. 6-7.
  - 4 LALANA SOTO, “Peculiaridades del...”, pp. 10-11.
  - 5 ORTEGA, “El Patrimonio Territorial...”, p. 44.
  - 6 ORTEGA, “El Patrimonio Territorial...”, p. 41.
  - 7 Las necesidades del patrimonio se ven reflejadas en una cadena lógica de intervención que incluye cuatro niveles: la investigación, la protección legal o jurídica, la intervención física y la difusión y didáctica. BERMUDEZ, ARBELOA, y GIRALT, *Intervención en el ...*, p. 19.
  - 8 Para profundizar en el análisis metodológico se recomienda consultar las consideraciones planteadas en: HERMOSILLA PLA, *Planificación Estratégica...* pp. 4-297 y SILVETI ORTEGA, “La Gestión en ...”, pp. 46-100.
  - 9 MÁRQUEZ MARTÍNEZ, “Los Archivos de Ferrocarriles...”, pp. 119-121.
  - 10 MORENO QUINTERO, “Privatización ferroviaria...”, artículo 1.
  - 11 Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación; se requiere de concesiones para construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación, así como para prestar servicio público de transporte ferroviario. Dichas concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años. *Ley Reglamentaria del Servicio...*, artículos 7, 8 y 11.
  - 12 MÁRQUEZ MARTÍNEZ y BONILLA, “Trenes de Pasajeros”, pp. 25-26.
  - 13 *Decreto por el que se extingue...*, DOF, 4 de junio de 2001.
  - 14 Mediante oficio 1.488 emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ver “Considerando” en: *Bases para llevar a cabo...*, DOF, 10 de octubre de 2012.
  - 15 *Decreto por el que se reforman...*, DOF, 26 de enero de 2015.
  - 16 AGENCIA REGULADORA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, “¿Qué hacemos?”.
  - 17 AGENCIA REGULADORA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, “Sistema Ferroviario Mexicano”.
  - 18 Para más detalles consultar organigrama en: AGENCIA REGULADORA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, Blog “Sistema Ferroviario Mexicano”.
  - 19 Representó el punto de partida para el Catálogo Nacional de Estaciones Ferroviarias que contiene datos de 490 estaciones con categoría de monumentos históricos ferroviarios según el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Fue publicado por el CONACULTA y se encuentra para consulta pública en el Sistema de Información Cultural SIC en [https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado\\_id=o](https://sic.cultura.gob.mx/lista.php?table=fnme&disciplina=&estado_id=o)
  - 20 MÁRQUEZ MARTÍNEZ, “Los Archivos de Ferrocarriles...”, pp. 121-122.
  - 21 SECRETARÍA DE CULTURA, “Centro Nacional...”.

# MEMORIA DEL MUNDO: EL ASOMBROSO LEGADO QUE DEJA UN FERROCARRIL

ROMÁN MORENO SOTO<sup>1</sup>

La ciudad de Puebla posee una gran riqueza de acervos documentales contenida en ocho archivos y bibliotecas localizados en el perímetro de su Centro histórico, pero entre éstos destacan los resguardados en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF). Este Centro constituye el repositorio más importante sobre la historia del ferrocarril en México. Para darnos una idea de lo que significa el CEDIF para el país, basta señalar que en 2016 recibió el registro que otorga el Comité Mexicano Memoria del Mundo de México-UNESCO, por “el valor excepcional y el interés que esta colección representa para el patrimonio documental de la humanidad”, lo cual respalda el trascendente papel que ha desempeñado como recuperador y depositario de nuestra historia.

Desde 1820 el ferrocarril se extendió por el mundo, llevando consigo tecnología y organización empresarial que cambiaron por completo los lugares por los que pasó, al punto que se puede afirmar que el tren es el responsable del surgimiento de ciudades y pueblos, porque su llegada significó crecimiento y desarrollo de todo tipo.

En el siglo XIX el ferrocarril fue toda una novedad: la mecánica, la energía del vapor, una gestión administrativa que coordinaba un amplio rango de factores y la concurrencia funcional de varias industrias hicieron posible





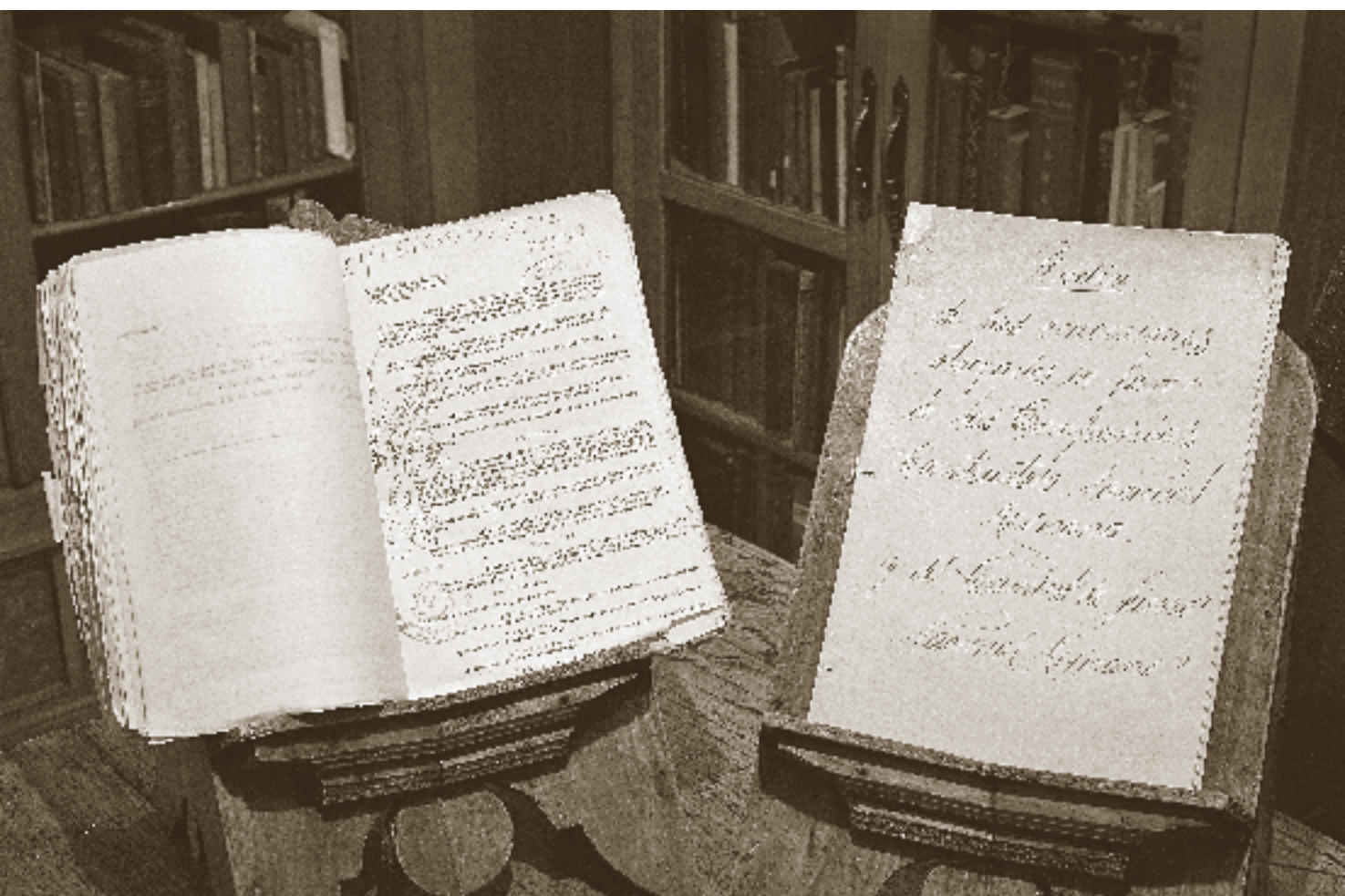
Personas en un armón, línea del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, 1896. Ferrocarriles Nacionales de México, Colección Méndez Quijano Cirión. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF.

que se convirtiera en el transporte más popular y efectivo de aquellos tiempos. La combinación de nuevas tecnologías y de antiguas técnicas de ingeniería consiguieron lo que parecía imposible: construir terraplenes, tender vías, levantar estaciones y diseñar equipo y herramientas en general. La nueva energía, que fue la electricidad, permitió además la transmisión telegráfica de información y el amplio espectro de las industrias metalmeccánicas se aplicó en la tracción y en el equipo rodante.

El ferrocarril era capaz de operar bajo cualquier condición climática, y si bien su maquinaria requería ajustes constantes, brindaba movilidad

los 365 días del año. En torno a él se desarrollaron patrones específicos de organización industrial, social y económica, sostenidos siempre sobre la tecnología de gran escala y un gran flujo de capital. Estos factores hicieron posible acortar las más abismales diferencias: el conocimiento técnico-científico, la fuerza de trabajo especializada, el aparato financiero, los medios para adquirir materias primas y la aplicación de la ciencia estaban ahí, mezclados en un todo, pero al mismo tiempo conservando sus funciones específicas para que el servicio ferroviario no se detuviera.

Todo lo anterior generó un inmenso cúmulo de información cotidiana, que se tradujo en



Expediente de personal de Demetrio Vallejo (izquierda) e Índice de concesiones otorgadas en favor de las Compañías Constructora Nacional Mexicana (derecha). 2015. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF. Alejandro Sánchez Vázquez; Ag/grenetina.

masas inmensas de documentos, tales como millones de boletos de pasaje, informes, planillas, reglamentos, fotografías, planos y expedientes, entre otros, que día a día daban cuenta del funcionamiento regular del ferrocarril. Los procesos operativos y administrativos implícitos en el funcionamiento de los trenes hicieron de éstos, de las estaciones y del complicado mundo que los rodeaba, grandes productores de documentos, en los que se asentó la historia. En ellos se puede ver todo lo que iba sucediendo, sin los abruptos cortes que imponen las consultas de otro tipo de fuentes, como las gubernamentales o hemerográficas. Los inagotables acervos documentales legados por los ferrocarriles nos muestran que la periodicidad que generalmente marca los ritmos de la historiografía nacional no necesariamente resulta la mejor vía para describir una gran cantidad de fenómenos sociales, económicos, políticos e inclusive culturales. En suma, los archivos generados por la actividad ferrocarrilera permiten

observar, valorar, analizar y describir los cambios y permanencias, así como encontrar “eslabones perdidos”, que dan cuenta de periodos históricos para los que apenas existe información.

Pese a la relevancia que el ferrocarril revisite en casi toda América Latina, algunos obstáculos impidieron impulsar proyectos de rescate y preservación de los acervos documentales de las empresas ferroviarias. Uno de los casos más lamentables es el de “la purga” que en la época de la dictadura de Augusto Pinochet se hizo del archivo de los Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE).

En el caso de nuestro país, el obstáculo que representaba no tener la disponibilidad del acervo documental de los temas ferroviarios fue subsanado en las últimas décadas con la creación de CEDIF, que resguarda los documentos históricos, planos, fotografías y publicaciones especializadas que produjeron las empresas privadas ferroviarias, sobre todo la propia Ferrocarriles Nacionales



Fachada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, 2017. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Alejandro Sánchez Vázquez; Ag/grenetina.

de México (FNM) durante el siglo XIX y casi todo el siglo XX. Estos materiales son imprescindibles para la reconstrucción de la historia de México.

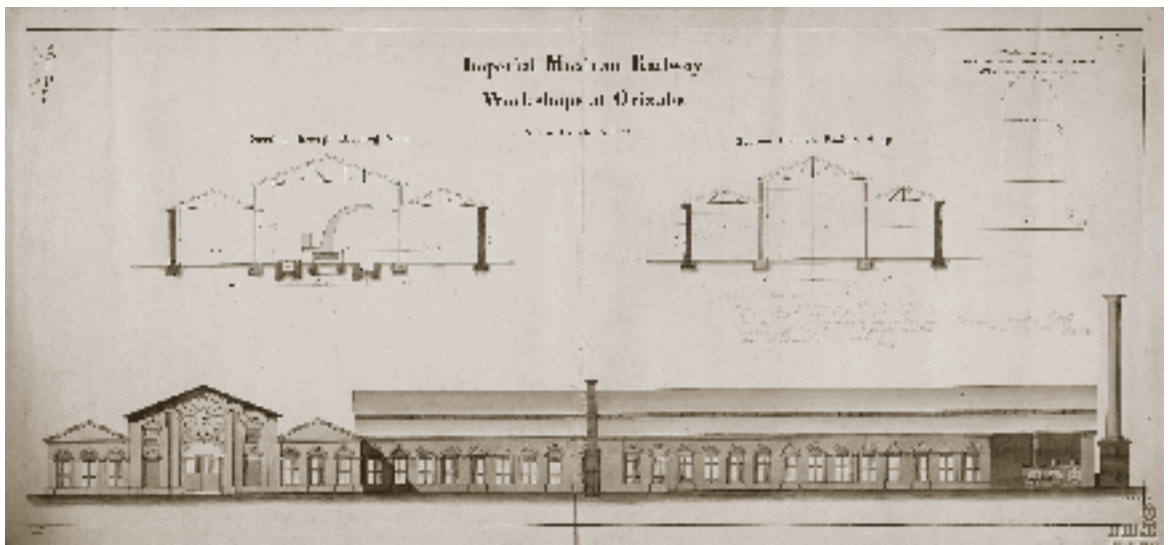
### EL PATRIMONIO DOCUMENTAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

Los primeros fondos documentales relacionados con los ferrocarriles mexicanos llegaron al Museo Nacional de los Ferrocarriles (MNFM) en 1988, cuando éste pertenecía aún a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que, en 1995, poco antes de iniciar su proceso de liquidación, puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (PRONARE), cuya organización y operación quedó a cargo del MNFM.

Un equipo interdisciplinario de especialistas recorrió durante cuatro años los principales centros ferrocarrileros del país para localizar y trasladar a las instalaciones del Museo los objetos y

acervos documentales que iban hallando. Lo hicieron tan bien, que debido al inmenso volumen de documentos que obtuvieron, en 1997 se creó el CEDIF, que desde entonces ha sido el espacio en el que se resguarda ese patrimonio documental. Una vez que se evaluaron los volúmenes y la naturaleza de los documentos, se crearon las áreas de Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca.

Hoy día el CEDIF tiene bajo su resguardo poco más de cuatro kilómetros lineales de documentos históricos; 200 mil planos de las estaciones ferroviarias; 86 mil imágenes en blanco y negro y a color; 10 mil negativos; 5 mil diapositivas, 216 videos en formatos Beta, VHS y DVD; así como 37 películas y 40 mil volúmenes de impresos de publicaciones especializadas. El acervo da cuenta de más de 170 años de la historia, cultura y tecnología vinculadas con el transporte ferroviario, por lo que es una fuente primaria y vigente al alcance de investigadores y académicos, pero también de



Mexican Imperial Railway. Workshops at Orizaba, 1865. Fondo Ferrocarril Mexicano. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF.

los trabajadores del gremio que se capacitan para ascender a maquinistas de patio y camino, o de aquellos que modifican o construyen vías. Incluso está al alcance de los empleados de las empresas concesionarias que realizan tareas de rehabilitación en zonas específicas del país.

Siempre es difícil elegir nuestro “documento más valioso” debido a la enorme diversidad a la que nos enfrentamos, así que mencionaré una selección de tesoros que se encuentran en las distintas áreas del Centro. En el caso del acervo fotográfico, una joya es el álbum de los hermanos Schlattman, de finales del siglo XIX, el cual está empastado en piel color café. En su portada, en letras doradas, se lee *View on line of Mexico, Cuernavaca & Pacific Railway, H. F. Schlattman Photo*. Es el registro que para la línea del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico realizaron estos fotógrafos entre 1895 y 1898. Contiene 102 imágenes con parte de la infraestructura ferroviaria instalada a lo largo de la línea, así como bellas imágenes del paisaje y el entorno agrícola por el que se atravesaba.

De la Biblioteca Especializada destaca el libro de *El Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, impreso en 1837 por uno de los editores mexicanos más destacados del siglo XIX, Ignacio Cumplido. Esta obra es valiosísima porque marca el inicio de la literatura ferrocarrilera mexicana. Aunque en el volumen no se consigna el nombre de su autor, Jorge Gurría Lacroix, en su libro *Bibliografía mexicana de ferrocarriles* nos informa que el autor del *Proyecto* fue Francisco de Arrillaga,

un español que ocupó las carteras de Hacienda y Guerra y Marina durante los primeros gobiernos del México independiente.

Del Archivo Histórico uno de los documentos valiosos es el referente a las concesiones que se otorgaron para dar origen al Ferrocarril Nacional Mexicano, que se encuentra en el fondo de la Junta Directiva, sección Líneas originarias. Se trata de tres documentos en los que quedó plasmado la cimiento de lo que posteriormente sería el Ferrocarril Nacional Mexicano, una de las compañías que dieron forma a Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908. Los papeles en cuestión informan de los años convulsos del México de mediados del siglo XIX, cuando fue invadido por Estados Unidos y por Francia. El primer documento es una concesión que el gobierno de Ignacio Comonfort otorgó para la construcción de una línea férrea de Matamoros, Tamaulipas hacia Monterrey, Nuevo León, en 1856. El segundo es la concesión que el emperador Maximiliano otorgó a Scipion Sauvage para la construcción de un ferrocarril de México a Toluca, en 1865, y el tercer documento es otra concesión, la otorgada por el presidente Benito Juárez a Mariano Riva Palacio para que tendiera las vías del ferrocarril de México a Toluca y a Cuautitlán, en 1870.

En cuanto a la Planoteca, destacan los del Fondo Orizaba, los cuales fueron encontrados en esa ciudad veracruzana. Se trata del acervo más importante de la primera gran ruta construida en nuestro país, la del Ferrocarril Mexicano y sus ramales. Son poco más de ocho mil los planos que lo conforman, entre ellos los topográficos,

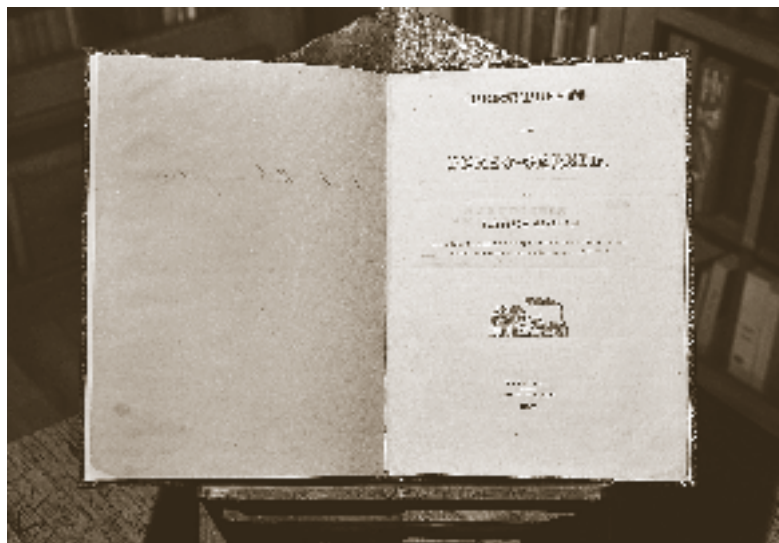
arquitectónicos de estaciones, talleres, bodegas, almacenes; de puentes, túneles y alcantarillas. También hay diagramas técnicos de máquinas de vapor, herrajes y accesorios de vía, entre otros más, que abarcan un periodo de 1865 a 1989. Otro Fondo impactante es el del Ferrocarril Imperial Mexicano. Los planos que lo conforman fueron rescatados durante dos etapas, la primera de febrero a agosto de 1996, en una bodega del taller de carpintería; y la otra, de junio a septiembre de 1998 en la oficina de un ingeniero residente. Por las fechas que se consignan en algunos de ellos se puede deducir que fueron hechos entre 1865 y 1866. Los materiales dan cuenta del esplendor que prometía el Segundo Imperio a partir de los proyectos inscritos en estos planos de singular técnica y gran belleza estética. Son innegables otros aspectos relevantes, como el artístico, por el dibujo y coloreado, que aún se mantienen vivos, o su valor técnico, ya que consignan varias obras de carácter monumental y atrevido para la época.

La masa documental de los cuatro departamentos del CEDIF ha permitido la realización de más de 150 intervenciones a estaciones, puentes, túneles, bodegas y otras obras de infraestructura, como es el caso de las estaciones de San Luis Potosí, Querétaro, Aguascalientes, Chihuahua, Veracruz, Oaxaca, entre otras; o de los puentes de Matamoros, en Tamaulipas, y Tamós, de la línea Tampico-Magosal; las obras de dragado en Tampico y las de modificación o rectificación de líneas, como en el caso del Ferrocarril Suburbano de la Ciudad de México.

En suma, el CEDIF ha asumido el compromiso de velar por la preservación, protección y difusión del patrimonio histórico documental de las empresas ferrocarrileras de México, con la perspectiva de asegurar a sus usuarios que este patrimonio nacional será utilizado para crear conocimiento, arte y recreación. ♣

## Bibliografía

- CENTRO NACIONAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL FERROCARRILERO, *Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015.
- GÓMEZ-GALVARRIATO, Aurora, “Sacando la nuez de la cáscara: los archivos de empresa como fuente para la historia”,



Primera página del libro Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México. 2015. Secretaría de Cultura. CNPPCF, CEDIF. Alejandro Sánchez Vázquez; Ag/grenetina.

en *América Latina en la Historia Económica*, 12 (enero-junio 2005), pp. 25-34.

- GUAJARDO, Guillermo y Román MORENO, “Evadiendo a la historia de Chile: los archivos de la empresa de los ferrocarriles del Estado”, en *Tiempo Histórico*, 10:18 (enero-junio) 2019, pp. 37-57.
- MÁRQUEZ MARTÍNEZ, Teresa, “Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México”, en *América Latina en la Historia Económica*, 23 (enero-junio 2015), pp. 119-130.
- VALENCIA ISLAS, Arturo, “Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles Nacionales de México, en *Glifos*, 7:26 (diciembre 2020), pp. 6-9.

- 1 Economista y Especialista en Historia del Pensamiento Económico, además cuenta con estudios de Maestría en Historia (UNAM). Actualmente es coordinador del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF). Contacto: rmorenos@cultura.gob.mx Quiero dedicar este artículo a la memoria de nuestro compañero Alfredo Nieves Medina (1957-2020), jefe de la planoteca de este Centro de Documentación, actor fundamental en el proyecto de rescate y preservación de nuestros acervos.

# LA SOCIEDAD DE ALFAREROS DE LA LUZ

DANIEL HERRERA RANGEL<sup>1</sup>

**D**on Arturo trabaja sentado en un rústico taburete, en uno de los desvencijados cuartos de esta antigua vecindad convertida en taller. En la pared, a sus espaldas, hay pegado un trozo de alfombra a manera de respaldo, y frente a él está la mesa de labor y el torno de motor, que gira incesante. El cuarto es pequeño, con el espacio apenas suficiente para otros dos taburetes similares, y se hace más pequeño por las piezas que habitan en todos sus rincones, piezas crudas que esperan su segundo cocimiento. En los muros, además de la foto de su padre, cuelgan decenas de vasijas de tamaños y formas variadas; son moldes, me explica, que se han ido acumulando a lo largo de las décadas. Sus manos, cargadas con la sapiencia de toda una vida en el oficio y depositarias del saber de seis generaciones de alfareros, moldean el barro con una habilidad impresionante. Mientras conversa conmigo, don Arturo va formando piezas alargadas y delgadas, a las que da forma con los dedos para realizar una especie de cilindros. En un rato realiza unas veinte piezas, única cada una de ellas pero sorprendentemente similares, y es evidente que es algo que podría realizar con los ojos cerrados. Son cañones, me dice, que después unirá con las tazas para formar los candeleros de la temporada de todos santos.

El 1403 de la avenida Juan de Palafox y Mendoza es un sitio muy especial. En el bello portal de la entrada, adornado



Don Arturo López, gran maestro artesano. Foto de Daniel Herrera.

con remates de barro, hay tres lonas que reflejan la identidad del barrio y el arraigo de una larga dinastía de alfareros. En una de ellas figura la reproducción de un lienzo antiguo con la Santa Señora de la Luz, a la derecha una en recuerdo del maestro alfarero Ramón López Álvarez, fallecido en julio de 2020, y a la izquierda la reproducción de una fotografía donde un hombre mayor, el padre de don Arturo, elabora una enorme cazuela, con la leyenda "En memoria de mi padre". Es el taller de la Sociedad de Alfareros de la Luz, presidida por don Arturo López Cano, e integrada

por quince cabezas de familia, todos parientes entre sí, que representan el núcleo más fuerte, y prácticamente el único que queda del gremio de alfareros que durante siglos dotaron de identidad al Barrio de la Luz. Hace 30 años, me dice don Arturo, había unos 10 hornos funcionando. Cuando era chamaco había más, te puedo hablar de al menos 20 hornos que yo conocí, alrededor de todo esto, de Analco, de la 24 [Sur] para acá, de la Acocota; aquí en los alrededores fácil había unos 20 hornos y todos funcionaban. Había muchos trabajadores porque había también mucha



Cazuelas en secado. Foto de Daniel Herrera.



Alfarero trabajando una cazuela. Foto de Daniel Herrera.

demanda. Desgraciadamente nos vino a afectar todo esto del aluminio, el peltre. Por ahí quedan más alfareros, ya grandes, pero ya no laboran o se cambiaron de trabajo, entonces ya quedamos muy poquitos. Pero acá le seguimos.

La vista del lugar es impresionante, con las cazuelas inmensas que secan sus panzas al sol y con el trajín de hombres que van y que vienen en lo que un día fue el patio central de la vecindad, moviendo piezas, cargando leña o atizando el fuego en los hornos, todo entre las tolveneras del polvo que se desprenden al triturar el barro y con uno de los hornos antiguos que despunta como una fantasmal torre de ladrillo y hollín. En el cuartito de la izquierda un hombre gira en torno a una cazuela inmensa, en una danza concentrada y cadenciosa, puliendo el barro con las manos; a la derecha, junto al moderno horno de gas, se apila un sinnúmero de sahumadores y cazuelas, al igual que en las otras piezas. En estos tiempos, el comercio de piezas de barro se concentra en las cazuelas para las fiestas patronales de los pueblos y en los sahumadores y candeleros que se utilizarán en la fiesta de muertos, y cuya elaboración se realiza a lo largo del año.

La mayor parte de la vida de don Arturo ha transcurrido en esta antigua vecindad. Originalmente la propiedad perteneció a Jerónimo Alonso Pérez, también maestro alfarero, y aquí trabajaron tanto el padre como el abuelo de don Arturo. La Sociedad de Alfareros ha ocupado el

inmueble por los últimos cincuenta años, y aunque el deterioro les ha ganado más de una batalla, como se aprecia en las techumbres vencidas de las piezas de atrás, la casa conserva uno de los tesoros del patrimonio histórico de la ciudad: al fondo de la vecindad se encuentra el impresionante horno antiguo, de una circunferencia de unos 3 metros con una caldera subterránea. Se trata de un horno de aproximadamente dos siglos de antigüedad, uno de los tres hornos de su tipo que aún se conservan en la ciudad y el único que se mantiene en funcionamiento. Tras el sismo de 2017, esta pieza de la arqueología preindustrial sufrió serios daños, pero gracias al apoyo de particulares pudo ser restaurado, y ahora está listo para volver a cocer las cazuelas gigantes que distinguen a los alfareros de la Luz.

Tras elaborar los cañones don Arturo se ocupa de las copas que sirven de base a los candeleros. Se enjuaga el barro de las manos y enciende una colilla de cigarrillo a medio fumar. Con la misma destreza con que dio forma a los primeros, utiliza el torno para unir ambas piezas y dejarlas listas para el secado. En medio de todo, don Arturo me cuenta cómo fueron sus inicios en el oficio. Que yo me acuerde tenía unos 8 o 9 años cuando empecé. No me enseñaron de lleno, fui aprendiendo poco a poco, moviendo las piezas de aquí para allá y haciendo pequeñas labores en el taller como chalán. Ya después, como a los 10 años, empecé a apisonar el barro y a hacer cosas



sencillas, y ya como a los 12 me permitieron hacer algunas piezas. Así íbamos aprendiendo. En los tiempos en que don Arturo comenzó a trabajar en el taller todo el proceso era manual. Lo primero era remojar el barro para, al día siguiente, apisonarlo, es decir, los hombres descalzos lo revolían y terminaban de tritararlo. Ahora ya tenemos trituradoras para el barro, batidora para ya no pisarlo, y motor eléctrico para el torno. ¡Hasta miedo me daba subirme a estos mecánicos! Pero poco a poco le fui agarrando el modo al torno de motor, y ahora ya no me quiero bajar de acá. El torno de pedal es muy cansado, ya sólo se utiliza de vez en cuando y para piezas muy especiales, como los "toritos" [unos candelabros adornados con calado, de fina y delicada factura], las mace-tas grandes y los jarros, porque la base debe girar más despacio, si no, no se pueden unir las partes. Lo mismo pasa con el horno; antes todo se cocía en el horno de leña, y ahora también utilizamos el de gas, que es exclusivo para pigmentos libres de plomo. En los hornos antiguos las piezas suelen sufrir desperfectos, a veces se manchan o se rompen, lo que ya no pasa con el de gas.

Aunque los implementos modernos alivian el trabajo de los alfareros, también conllevan modificaciones en las técnicas, tanto que incluso algunas se han perdido. Estas piezas, me comenta don Arturo al mostrarme unas vasijas con un esmerado decorado floral en alto relieve, son piezas en peligro de extinción porque las personas que las hacían ya murieron. Son de molde, pero todo ese pastillaje que llevan era elaborado con moldes que elaboraban y conservaban los viejos alfareros. Hacían la pieza y le ponían sus flores para que se viera bonita. Nosotros las podemos imitar pero jamás igualar. El arte popular es un saber ancestral pero no es estático, con el paso de generación en generación y la modernización tecnológica las técnicas y los motivos van cambiando, y las siguientes generaciones de alfareros han introducido al taller nuevas formas y motivos, enriqueciendo el oficio.

El trabajo realizado por la Sociedad de Alfareros de la Luz ha merecido un digno reconocimiento a nivel nacional, contando en su haber con un segundo, un tercer lugar y una mención honorífica en los concursos de Fonart (Fondo Nacional Para el Fomento de las Artesanías), en donde se dan cita los artistas más destacados del así llamado arte popular de nuestro país. A estos reconocimientos, que dan fe de la depurada técnica de los alfareros, se suma el que don Arturo ha sido



Uno de los hornos antiguos. Foto de Daniel Herrera.

distinguido como uno de los grandes maestros del arte popular, en la colección publicada por Fomento Editorial Banamex, lo cual lo ubica en el muy selecto grupo de artistas que son depositarios de saberes ancestrales y que, con su técnica, mantienen viva una excelsa tradición artesanal.

Para este gran maestro del barro, el taller del Barrio de la Luz no es sólo un taller artesanal, sino un museo vivo. Ese es el proyecto que está impulsando la Sociedad de Alfareros, el consolidar el espacio como un museo vivo en donde los visitantes puedan conocer de cerca los procesos de elaboración del barro, y dar forma a estas calles como un corredor artesanal, similar a lo que sucede en otros sitios emblemáticos del trabajo en barro, como Oaxaca o Tlaquepaque. El proyecto es ambicioso e interesante, pero enfrenta serios desafíos, como la virtual extinción de otros talleres y el insuficiente apoyo por parte de las autoridades. Por lo pronto, el taller recibe con gusto a visitantes y turistas, e incluso brindan cursos en los que los asistentes elaboran sus propias piezas de barro. Sin duda, visitar el taller de la Sociedad de Alfareros, recorrer los espacios de esta antigua vecindad y observar a estos hombres acariciar el barro, es una experiencia que locales y foráneos no se pueden perder. ♣

1 Doctor en Historia por El Colegio de México.

# LA AVENTURA GUIADA DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

ROSA MARÍA LICEA GARIBAY<sup>1</sup>

El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) es un lugar fantástico, un sitio que bien puede considerarse como un verdadero laboratorio para la enseñanza y el aprendizaje, ya que en él se aprovecha la historia de este medio de transporte, así como los edificios y colecciones para la enseñanza. Con esa intención, en 2015 el Museo publicó la *Guía del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos para el docente de primaria* la cual ofrece, en sus versiones impresa y digital, actividades y recursos lúdico-didácticos que involucra a los maestros para convertirlos en guías-mediadores de la visita escolar y de este modo se configura una experiencia planeada, participativa y crítica.

La versión impresa de la *Guía* tiene un diseño práctico y flexible, basado en una serie de tarjetas independientes en las que se sugieren ocho formas distintas de recorrer el MNFM, a partir de ejes temáticos que el profesor también elige con toda libertad, y que puede vincular a su programa escolar. La finalidad de hacerlo así es motivar a que la visita sea una actividad organizada y que los contenidos que se ofrecen aporten en calidad a la enseñanza formal, que se ve enriquecida por las experiencias y saberes que encuentra en el Museo.

Cada tarjeta de la *Guía* ofrece al maestro una breve introducción sobre el eje temático a tratar y sobre las colecciones que se propone visitar. También incluye una sección de actividades con intenciones pedagógicas a desarrollar con los niños y niñas antes, durante y después de la visita al Museo. La *Guía* se vale de recursos como preguntas generadoras, metáforas y analogías que motivan la participación de niños y niñas, y apoyan la recuperación de sus conocimientos previos, además



de propiciar aprendizajes significativos. Estas preguntas se encuentran en las secciones: “Dime qué sabes y te diré...”, “Ponte en su lugar”, “Cómo era antes y cómo es ahora” y “Sigue la pista”.

Otros elementos destacables de este material son los datos curiosos y de la vida cotidiana en torno a los trenes, los cuales se pueden consultar en los apartados: “Para la memoria” y “Con un ojo al dato”, así como las adivinanzas, acertijos y fragmentos de poemas, cuentos, novelas, canciones y corridos que dan buena cuenta de la valiosa y vasta cultura ferrocarrilera de México y se hacen presentes en la voz de “El Trovador”, un simpático maquinista de trenes.

Además de las tarjetas temáticas, la edición impresa de la *Guía* incluye una ficha dedicada a promover las actividades y recursos de los espacios educativos del Museo (Ludoteca, Vagón de la Ciencia, Biblioteca Pública, Vagón de la Radio y Bebeteca) y otra que contiene un glosario de términos ferroviarios.

Por su parte, la versión digital de la *Guía*<sup>2</sup> contiene una gran diversidad de recursos multimediales entre los que destacan: el “Catálogo de producciones radiofónicas”, la “Bibliografía para los docentes y estudiantes”, una “Filmografía de tren”, con recomendaciones de películas, documentales, cortometrajes y animaciones, en las que los trenes tienen un papel protagónico; “Notas del ferrocarril en el arte”, “Materiales para armar”, “Juegos populares” y un “Catálogo de las colecciones rodantes del MNFM”.

La *Guía* digital también incorpora varios objetos de aprendizaje, como líneas del tiempo, mapas mentales y conceptuales y un amplio catálogo de herramientas tecnológicas de uso didáctico. De

esta forma, no sólo se apoya el trabajo del docente en la planeación y recorrido por el Museo, sino que también se ponen a su disposición incontables recursos muy útiles para el trabajo en el aula.

La *Guía*, sin lugar a duda, constituye una contribución genuina de la institución a la comunidad en general y a la escuela en particular, en la medida que promueve un cambio de terreno para el aprendizaje en los museos con la incorporación de principios básicos como la motivación, la valoración de la experiencia previa del visitante y la promoción de aprendizajes significativos, además de que refuerza los vínculos de colaboración con los maestros, con los estudiantes y con los padres de familia.

Otro acierto de la *Guía* es que reivindica la visita escolar al museo, sea ésta presencial o virtual, al hacer de ella un acontecimiento social que permite entablar nuevas relaciones entre el docente y los alumnos, y de este modo fomenta la buena convivencia y armonía.

Los museos son espacios de socialización y lo que en ellos ocurra incidirá, para bien o para mal, en los visitantes. Esta es la razón por la que en el MNFM nos enfocamos en crear ambientes y estados favorables para la convivencia, el intercambio e, incluso, la producción cultural. Se debe tener en cuenta que una persona cuyos sentimientos de seguridad y pertenencia se ven amenazados, difícilmente tendrá interés o disposición por aprender, y teniendo esto en cuenta, la *Guía* alienta el trabajo en equipo y el respeto a las diferencias de todo tipo.

Con la *Guía* se ha beneficiado a más de mil escuelas de la ciudad y el estado de Puebla, así como de Morelos, Tlaxcala, Estado de México, Hidalgo, Ciudad de México, Oaxaca y Veracruz, que han recibido la versión impresa y el vínculo para acceder al sitio web que alberga sus contenidos.

Además, desde el 2019, más de 150 recursos digitales de este material se difunden en la plataforma educativa @prende.mx, que promueve la Secretaría de Educación Pública, y otro conjunto importante se incorporó, desde el inicio del confinamiento por la pandemia del COVID-19, en la plataforma cultural “Contigo en la distancia”, de la Secretaría de Cultura.

Dicen Córdova y Cuadra con razón, que los museos pueden ser lugares atractivos en los que se aprendan cosas nuevas y pertinentes para la vida, o bien sitios tediosos e ininteligibles que las personas visitan sólo por cumplir con un rito social o para realizar alguna actividad escolar obligatoria<sup>3</sup>.



Guía del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos para el docente de primaria, 2015. Secretaría de Cultura, CNPPCF. Ana Belen Recoder.

La responsabilidad de las áreas educativas de estos espacios culturales es generar recursos diversos y novedosos que logren seducir a los públicos, faciliten la convivencia y desencadenen experiencias de diálogo y participación. En el MNFM trabajamos para lograrlo. ♡

## Bibliografía

- ALEGRÍA, Luis, “Museo y escuela. Necesidad cultural e integración”, en *Nuevas dimensiones. Revista Electrónica de Didáctica de las Ciencias Sociales*, 1:1 (2010), pp. 4-25.
- LICEA GARIBAY, Rosa María, *Guía del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicano para el docente de primaria*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015.

- 1 Maestra en Comunicación y Tecnologías Educativas por el Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. Especialista en la traducción de resultados de investigación a mensajes y productos para medios de comunicación y promotora de radio para niños y niñas desde 1998. Actualmente es Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión del CNPPCF. Contacto: [rlicea@cultura.gob.mx](mailto:rlicea@cultura.gob.mx)
- 2 La *Guía del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos para el docente de primaria* se puede consultar en: <http://www.museoferrocarrilesguiadocentes.gob.mx/index.html>
- 3 CÓRDOBA Y CUADRA, citado en ALEGRÍA, Luis, “Museo y escuela. Necesidad cultural e integración”, p. 4.

# POR LOS TALLERES DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA<sup>1</sup>

FREDERICK THIERRY PALAFOX<sup>2</sup>

O riundo de Jalapa, Veracruz, hacía muchos años que Pepe por cuestiones de trabajo, llegó a la ciudad de Puebla para laborar como pintor en los talleres del antiguo Ferrocarril Interoceánico, compañía que luego formó parte de Ferrocarriles Nacionales de México, empresa de la cual se había jubilado hacía más de veinte años, dedicándose ahora en ayudar a un viejo amigo en un taller de herrería. Aunque la verdad es que éste era el pretexto que daba a su esposa, para pasar horas y horas jugando al dominó con otros amigos del barrio.

Aquella tarde Pepe había ido al mercado a comprar algunas cosas que hacían falta para la cena del siguiente día, cuando al pasar por un puesto de pan de cemitas, escuchó una voz que se le hizo familiar.

—¿Toño?, dijo en voz alta. A lo que un hombre ya entrado en años volteó la cabeza para ver quién había preguntado por él.

—¡Sí!, ¿quién pregunta?, respondió éste.

—¡Soy yo, Pepe!

—¿Cuál Pepe?, le contestó.

—¡Pepe!, ¡El Brochas! ¡Tu amigo el pintor del taller del Interoceánico!

—¡Pepe brochas!, expresó entusiasmado Toño. —¿Cómo estás? ¡Qué gusto verte!

—¡Bien amigo! Con los achaques de los años pero no me quejo. —¿Y tú que andas haciendo por aquí? Supe que estabas viviendo en San Luís Potosí.

—¡Así es Pepe, sigo por allá! Nada más que vine a pasar las fiestas del barrio con mi hija, y mi nieta me dejó aquí comprando cemitas para comer al rato.

—¡Por ahí anda, no debe tardar!

—Yo también vine de compras, pero ya terminé. ¿No quieres tomarte una cervecita para platicar?, le dijo Pepe.

—¡Claro que sí brochas, nos la echamos! —¡Mira, ahí hay una mesa libre!, respondió Toño.

Y después de acomodarse en las típicas sillas rojas de metal que puede uno encontrar en las fondas de las cocinas económicas de los mercados, los amigos comenzaron a platicar acompañados de un par de cervezas Superior bien frías.

—¡Y cuéntame!, expresó Pepe. ¿Por qué te fuiste a vivir a San Luís?

—Te acordarás que estaba trabajando aquí en Puebla en el Departamento de Herrería, y aunque mi nivel era categoría A, yo quería ser mayordomo, y la verdad es que no veía para cuando pudiera ascender porque al jefe le faltaba mucho para jubilarse. Así que se dio la oportunidad de subir de escalafón en el taller de San Luís Potosí, y pues me fui para allá con todo y familia.

—¡Pues salud por este reencuentro!, dijo Toño, al momento que levantaba su cerveza para chocar la botella con la de Pepe.

A lo que éste respondió: —¡Salud por mi amigo el diablo!, que era como se conocía a los herreros por trabajar constantemente con fuego.

—¿Y qué pasó con el taller Pepe? ¿Todavía sigue?, preguntó Toño.

—¡No diablito!, hace muchos años que lo quitaron, cuando movieron toda la operación a los terrenos de la estación de carga de la 8o Poniente y 9 Norte, que a pesar de estar funcionando desde 1955, la conocíamos como la estación Nueva.

—¡Y cómo no!, lo interrumpió Toño. —Si las otras tres que había en la ciudad eran del siglo XIX.

—Pues la del Interoceánico y la del Mexicano del Sur ya las tiraron y sólo queda la del Ferrocarril Mexicano. Recordarás que el taller estaba dividido en las especialidades de mecánicos, albañiles, pintores, cobreros, moldeadores y fundidores, modelistas, herreros, caldereros y carpinteros, y todos dependían del Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria, así que las áreas de trabajo se fueron definitivamente para allá en 1971, porque era un caos que los trenes estuvieran operando casi en el centro de la ciudad. Yo todavía estuve trabajando algunos años en esa estación, pero siempre extrañé el antiguo taller.

—¡Era un lugar con mucha historia!, expresó Toño. Además de los edificios y la maquinaria antigua que había, recuerdo que cuando trabajé ahí, se daba una estricta división del trabajo, la cual establecía un orden de ascenso escalafonario que iniciaba con el ayudante auxiliar, para ir subiendo después al ayudante, operario, inspector local, cabo, ayudante de mayordomo, mayordomo, maestro mecánico ayudante y maestro mecánico.<sup>3</sup>

—¡Así es Toño! Además de que los trabajadores del taller rara vez salían al camino, a menos de que fuera necesario ir por alguna máquina descompuesta o que hubiera que mover un tren accidentado. A diferencia del personal trenista, los trabajadores de talleres estábamos de fijo en la ciudad. ¡Por cierto! ¿Te acuerdas cómo era la primera vez que entraba uno al taller?

—¡Claro que me acuerdo!, contestó Toño:

*El primer día de trabajo se le entregaba una orden al cabo de cuadrilla a la que lo habían asignado. En ese entonces, al ingresar a Ferrocarriles, nos daban de dos a tres días para sentar escalafón como extras. Posteriormente, llevábamos el sufrimiento a cuestras, porque trabajábamos una vez al mes o a la quincena. Un día de trabajo era para el padre Sindicato, pues teníamos que pagar la cuota para tener derecho a todo lo que marca la ley interna del mismo.*

*La especialidad de auxiliares —o de peones, como también se conocían—, era el inicio para ser ferrocarrilero. La labor de cada uno era barrer, y por eso a los auxiliares nos decían “las bailarinas”, porque siempre llevábamos de pareja a la escoba. Posteriormente, nos mandaban como extras a las distintas especialidades y ahí teníamos que pagar el precio de ser “los nuevos”, porque nos daban la bienvenida haciéndonos bromas, casi siempre dentro de los límites de la convivencia ferrocarrilera.<sup>4</sup>*

Recuerdo que cuando estábamos aprendiendo el oficio, la mayoría de los trabajadores se mandaban con uno porque la falta de conocimiento y experiencia era la oportunidad para que se divirtieran a costa de “los nuevos”. Nos decían: —*A ver muchacho, veme a traer una escuadra redonda, y ahí iba uno a pedirla, y el otro maestro nos contestaba: —¡Como no muchacho, llévala!, y nos daba un fierro pesado cualquiera.*<sup>5</sup> Varias veces me la aplicaron mis jefes, hasta que aprendí y ya nada más nos reíamos cuando se querían pasar de listos conmigo.

—¿Y te acuerdas de los apodos que teníamos Toño?

—¡Por supuesto brochas! Era muy común que los trabajadores, obreros o empleados, tuvieran uno. Dicen que en los ferrocarriles nadie se ha salvado de tener un mote, aunque no siempre la persona a quien hace alusión llega a enterarse, y menos si es un jefe.

Algunos apodos hacían referencia al área en la que el trabajador laboraba. Los herreros éramos “los diablos”, porque trabajábamos con fuego; los paileros “los burros”, porque se la pasaban cargando fierro; los de fundición “las tusas”, ya que hacían hoyos en la tierra para vaciar el fierro; los mecánicos “los monos”, porque como siempre andaban manchados de



Detalle de los trenes que resguarda el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. 2014. Martha Gutiérrez

aceite parecían changos; los carpinteros “los guajolotes”, porque daban vueltas alrededor de sus bancos de trabajo; los ayudantes “los secretarios” o “los camellos”, y los oficinistas “los cagatintas”.

—¡Así es amigo!, dijo Pepe, y los limpiadores auxiliares como siempre andaban con su carretilla barriendo y recogiendo la basura, les decían que eran “maquinistas de carretilla”.

—¡Pero esto era entre nosotros!, agregó Toño, porque afuera, para la gente, todos los trabajadores del taller éramos “los chorreados”, ya que siempre andábamos manchados de aceite, mientras que a los de vía les decían “los mugrosos”.<sup>6</sup> ¡Qué tiempos aquellos!

—¡Salud!, dijo Pepe. ¡Y por cierto!, ¿Sabes cómo le dice un ferrocarrilero a una muchacha cuando quiere quedar bien con ella?

—¡Ni idea brochas!

—¡Muy fácil! “Se me hacen rieles todos los durmientes cuando dices que te vas”.

—¡Ese está muy decente y propio de un rieleero!, porque yo una vez escuché a un compañero ya entrado en copas, decirle a una señorita que pasó a su lado: “que tren tan largo, nomás el cabús le miro”, a lo que ella se regresó y le dijo:

—¡Pues que le aproveche, porque esta “negra” es de camino y no jala trenecitos de patio!

Pepe soltó una carcajada y después de echarle un trago a su cerveza expresó: —¡Merecido se lo tenía, quién le manda andar de irrespetuoso!<sup>7</sup>

—¡Y a todo esto! ¿No extrañas el trabajo en el taller?

—¡El trabajo como tal, no, porque ya no estoy para esos trotes, pero si el ambiente y a los compañeros!, respondió Toño. ¡No me arrepiento de haber sido ferrocarrilero! Me contaba mi padre que también fue rieleero en el taller del Interoceánico en Puebla,

que, a principios del presente siglo, las chingas de trabajo en el taller eran entre doce y catorce horas, y posteriormente, al estipularse la jornada actual, estas fueron de 07:00 a 12:00 hrs. y de 13:30 a 16:30 hrs. En la Casa Redonda había tres turnos: el primero era de las 00:01 hrs. a las 07:00; el segundo de las 07:00 a las 15:00 y el tercero de las 15:00 a las 23:00.<sup>8</sup> ¡Ahora que, algo que sí extraño mucho!, es el sonido del silbato de vapor de la Casa de Máquinas, cuando marcaba los cambios de turno.

Toño dio un gran suspiro y continuó diciendo. El silbato sonaba también a las 9:30 y a las 10:00 hrs., para indicar la hora de inicio y fin del almuerzo, el cual se hacía en el comedor que estaba ubicado cerca de la 6 Poniente y 13 Norte, aunque en realidad cualquier lugar en donde se acomodaran los trabajadores era bueno. A veces almorzábamos con otros compañeros o a veces solos. Algunos rieleros llevaban su “itacate” desde que llegaban a laborar y a otros se los llevaban calientitos sus esposas, hermanas o hijas.

—¡Así es Toño!, le interrumpió Pepe, pero no faltaba quien les coqueteara o les echara los “perros”, y eso a muchos no les gustaba.

—¡Eso sí! Seguramente por eso o porque las señoras tenían mucho trabajo en casa, se acostumbraba también cuando no había varones en la familia que hicieran esa tarea, pagarle a algún muchacho para que llevara el almuerzo, aunque hay quien dice que muchas veces las viandas cuando llegaban a su destino, ya habían pasado “báscula”.<sup>9</sup>

—¡Y regresando al asunto del trabajo en el taller!, lo que sí es que en el Interoceánico la diferencia de puestos estaba muy marcada.

—¡Ni que lo digas diablo! El respeto a las jerarquías era muy importante en todo el ferrocarril, y en nuestro caso lo aprendimos desde que entramos a laborar al taller. Siempre había mucho trabajo y no se tenía ningún momento de descanso. Los mayordomos vigilaban que todo saliera muy bien, y si la chamba no quedaba como ellos querían, la mandaban a repetir. Tuve un mayordomo que decía: “El que manda, manda. Y si se equivoca vuelve a mandar”. Esta era una regla por todos aceptada.<sup>10</sup>

—¡Pues sí, las tareas siempre fueron duras!, además de que varias de las herramientas que utilizábamos eran hechizas, construidas por nosotros mismos en los talleres, ya que la empresa en ocasiones no las proporcionaba o tardaba mucho tiempo en hacerlo, y como era nuestra responsabilidad sacar adelante el trabajo, nos las ingeniábamos con lo que teníamos.<sup>11</sup>

—¡Pero eso nos hizo muy creativos y eficientes!, ¿o no? Y ahora que lo mencionas, me estoy

acordando de que en un principio la mayoría de los ferrocarriles del país durante el siglo XIX estuvieron manejados por extranjeros, y como ellos fueron los que enseñaron al personal mexicano los secretos del gremio, muchas de las formas de trabajo como indicaciones, instrucciones o nombres de las piezas, se usaron principalmente en inglés.

¡Claro!, dijo Toño. Y aún muchos años después de darse la mexicanización ferroviaria se continuó con esas costumbres. Por ejemplo, las medidas de las locomotoras se siguieron nombrando como “L” (*left*) o “R” (*right*), que son izquierda y derecha en inglés respectivamente. ¡Te ilustro por si no te acuerdas, mi querido brochas!<sup>12</sup>

Pepe sonrió al comentario de su amigo y le contestó: ¡Te agradezco tu intención de lustrármelo, pero así estoy bien, muchas gracias!

A lo que ambos soltaron una escandalosa carcajada y dijeron al mismo tiempo: ¡Salud amigo!

—¡Oye y hablando de los compañeros!, ¿todavía se siguen reuniendo?

—¡Ya casi no amigo! —Te acordarás que muchos de los ferrocarrileros de aquella época vivíamos por la misma zona, pues el taller y las estaciones del Interoceánico, el Mexicano y del Mexicano del Sur, junto con la de los tranvías, se encontraban muy cerca, en un cuadrante de la ciudad formada por las calles que van de la 11 a la 19 Sur y de la 2 a la 18 Poniente.

Bueno, pues esta cercanía en la vecindad, forjó una estrecha relación de amistad y compadrazgo entre muchas familias rieleras, y además de los compromisos por bautizos, primeras comuniones o salidas de la escuela, fue cosa común que los ferrocarrileros jóvenes se casaran con hijas de compañeros a quienes habían conocido a la hora del almuerzo cuando llevaban las viandas, en las calles al salir del trabajo, o en alguna fiesta durante las celebraciones a la Virgen de Guadalupe o a San José, patrono de los amigos carpinteros.<sup>13</sup>

Hasta ahí todo fue muy bien por muchos años, pero con el traslado del servicio a la estación nueva y la demolición de la gran mayoría de los edificios del ferrocarril, esa parte de la ciudad entró en una dinámica distinta y también la gente empezó a vivir en otros lugares alejados del bullicio del centro —como fue mi caso—, por lo que, con el paso del tiempo y ya jubilados, cada vez fue más difícil verlos y estar en contacto.

—¡Qué lástima!, tengo muy buenos recuerdos de muchos de ellos. —¡Y por cierto, tú no niegas que eres ferrocarrilero mi amigo!, dijo Toño.

—¡A caray!, expresó sorprendido Pepe. —¿Y eso por qué?

—¡Pues mira nada más que elegante y bien portado vienes!

—¿Cuál elegante?, si es mi ropa del diario.

—¡Pues será el sereno!, pero no me vas a negar que a los rieleros se nos ve a leguas que somos ferrocarrileros.

—¡Eso sí diablo! —Tenemos un porte especial que nos distingue de los demás caballeros.

—¡Era muy buen trabajo!, ¡Se llevaba uno sus buenas chingas, pero tenía un encanto muy especial!, agregó Pepe. ♣

## Bibliografía

- CAMPOS RÍOS, Guillermo, *Relatos del Interoceánico 3*, Lecturas Históricas de Puebla, núm. 98, México, Gobierno del Estado de Puebla, 1992.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURAS POPULARES, *Yo soy rielero...*, Unidad Regional Puebla, México, 1998.
- EBERGENYI MAGALONI, Ingrid, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México 1917-1936*, Cuaderno de trabajo núm. 49, México, INAH, 1986.
- JUBILADO, “Calo rielero”, en *Ferronales*, (octubre 1967), p. 28.
- MUNGUÍA TORRES, José, *Almas rieleras. Novela mexicana de costumbres ferrocarrileras*, México, 1950.
- TIRADO VILLEGAS, Gloria, *Relatos del Interoceánico 2*, Lecturas Históricas de Puebla, núm. 97, México, Gobierno del Estado de Puebla, 1992.
- “Las chatas. Presencia de la mujer en la cultura obrera”, en *Memoria Primer Encuentro Nacional: Mujer, Cultura y Sociedad*, Puebla, COESPO, 1992.
- *Cultura obrera: el caso de los ferrocarrileros. Puebla a principios de siglo*, Lecturas Históricas de Puebla núm. 82, México, Gobierno del Estado de Puebla, 1992.
- “El trabajo de los mecánicos del taller del Ferrocarril Interoceánico: Puebla 1900-1962”, en *Segundo Coloquio sobre Puebla*, octubre de 1991, México, Gobierno del Estado de Puebla, 1992.

1 Versión breve del cuento: “Trabajamos en los talleres y también somos rieleros”, del libro: *Entre rieles y vapor transcurre la*



Imponente. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. 2013. Carolina Díaz.

- vida. Cotidianidad laboral y uso del tiempo libre de los trabajadores ferrocarrileros en México, del mismo autor. En prensa.
- 2 Es antropólogo social, historiador y especialista en desarrollo regional. Laboró en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos durante la década de los noventa y a partir de entonces se ha interesado por la cultura y la historia de los ferrocarriles en nuestro país. Actualmente se desempeña como gestor cultural independiente.
  - 3 EBERGENYI MAGALONI, *Primera aproximación...*
  - 4 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*, pp. 7-8.
  - 5 TIRADO VILLEGAS, *Relatos del Interoceánico*.
  - 6 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*; TIRADO VILLEGAS, *Relatos del Interoceánico*, y “Las chatas...”; DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURAS POPULARES, *Yo soy rielero...*.”
  - 7 JUBILADO, “Calo rielero”; MUNGUÍA TORRES, *Alma rieleras...*; TIRADO VILLEGAS, *Cultura obrera*.
  - 8 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*; TIRADO VILLEGAS, “El trabajo de los mecánicos...”.
  - 9 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*
  - 10 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico* p. 31.
  - 11 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*
  - 12 TIRADO VILLEGAS, *Relatos del Interoceánico*.
  - 13 CAMPOS RÍOS, *Relatos del Interoceánico*.

# CULTIVAR LA PACIENCIA

VANYA PONCE VALERIO<sup>1</sup>

MANUAL DE AGRICULTURA URBANA  
PARA EL MUNICIPIO DE PUEBLA

**H**a transcurrido ya un año desde que el virus SARS-COV-2 llegó a nuestro país, dejando a su paso una realidad alterna a la que conocíamos hasta el 27 de febrero de 2020. El mundo se ha visto sacudido por una pandemia que, además de la lamentable cantidad de decesos que ha generado, ha arrasado con muchos aspectos de la humanidad, como el económico, el cultural y el social, todo esto desembocando en diferentes y/o múltiples afectaciones a la estabilidad emocional de la sociedad. Por lo anterior, en esta ocasión, *Te Recomiendo Poblan@* a poner en marcha un método de terapia ocupacional que permita recuperar algo de lo perdido durante este confinamiento, a través de la creación de tu propio huerto urbano.

La agricultura de traspatio es una práctica que, durante los últimos años, se ha visto nuevamente posicionada gracias a la búsqueda del consumo de alimentos orgánicos. Sin embargo, esta actividad tiene beneficios y un trasfondo agroecológico más allá de cualquier moda, pues contribuye a solventar la necesidad que las personas tenemos de ser nuestros propios generadores de desarrollo, considerando a la soberanía alimentaria como un eje principal para la promoción y recuperación de saberes ancestrales, alimentos locales, así como de la agricultura a pequeña escala, fortificando capacidades físicas y mentales de autosuficiencia, sumamente necesarias, en especial, durante esta “nueva normalidad”.

Teniendo como referencia lo antes mencionado, La Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad, a través





Portada del Manual de Agricultura Urbana para el Municipio de Puebla. Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad de Puebla.

de su Dirección de Desarrollo Rural, ha impulsado en todo el Municipio de Puebla el Programa de Seguridad Alimentaria y Combate al Hambre, como una alternativa para hacer frente a los problemas actuales de la ciudad. Bajo el marco de dicho Programa, nace el “Manual de Agricultura Urbana para el Municipio de Puebla” (MAU) material que tiene como objetivo fungir como herramienta en la búsqueda de la soberanía alimentaria de las y los poblanos.

Dentro del MAU, disponible para su descarga completamente gratuita a través del siguiente link: <https://bit.ly/34ARoot>, Te Recomiendo Poblan@ conocer los procesos para la creación y cuidado de semilleros; la asociación y rotación de cultivos; la elaboración de abonos naturales y verdes así como los tipos de controles de plagas y plaguicidas, entre otros muchos temas que podrán apoyarte en tus inicios como micro agricultor. En el MAU podrás conocer también las características y beneficios de ciertos almácigos como los de semillas de maíz, papa, chícharo y frijol (de siembra directa) o acelga, tomate, col y brócoli (de siembra indirecta) entre otros.

Con paciencia, virtud sumamente trabajada al permanecer en casa por poco más de un año, los resultados que se pueden obtener mediante la agricultura de traspatio, además de hortalizas



Huerto urbano. Cortesía del Equipo de Comunicación Social de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad de Puebla.

orgánicas, girarán en torno a la gratificación que emite el acercamiento con la tierra, además de la contribución al planeta mediante el cumplimiento de Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 como: Objetivo 2: “Hambre Cero”; Objetivo 3: “Salud y Bienestar”; Objetivo 12: “Producción y consumo responsable” entre otros más a los que se impacta.

Te Recomiendo Poblan@ descargar el Manual de Agricultura Urbana para el Municipio de Puebla y así, darte la oportunidad de iniciar tu propio huerto como una terapia a ejercer durante los siguientes meses que debamos esperar y permanecer en casa, incluso, como una dinámica de integración familiar y una alternativa para el acceso a alimentos sanos e inocuos, para así beneficiar progresivamente a las comunidades de las que todas y todos los poblanos formamos parte. De igual forma, no olvides revisar las redes del Ayuntamiento de Puebla, en especial las de la Secretaría de Desarrollo Urbano, dónde encontrarás información complementaria para este tema y muchos más. ♡

1 Licenciada en Relaciones Internacionales por el Tecnológico de Monterrey.

# CROQUIS POLÍGONO CENTRO HISTÓRICO

PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD (MÉXICO) (C416)

Avenida Juárez

Avenida 11 Sur

SAN JAVIER

PASEO BRAVO

Avenida Reforma

Avenida 18 Poniente

5 DE MAYO

16 de Septiembre

EL CARMEN

Héroes del 5 de Mayo

FERROCARRILES

SANTIAGO

CATEDRAL

LA VICTORIA

2

3

4

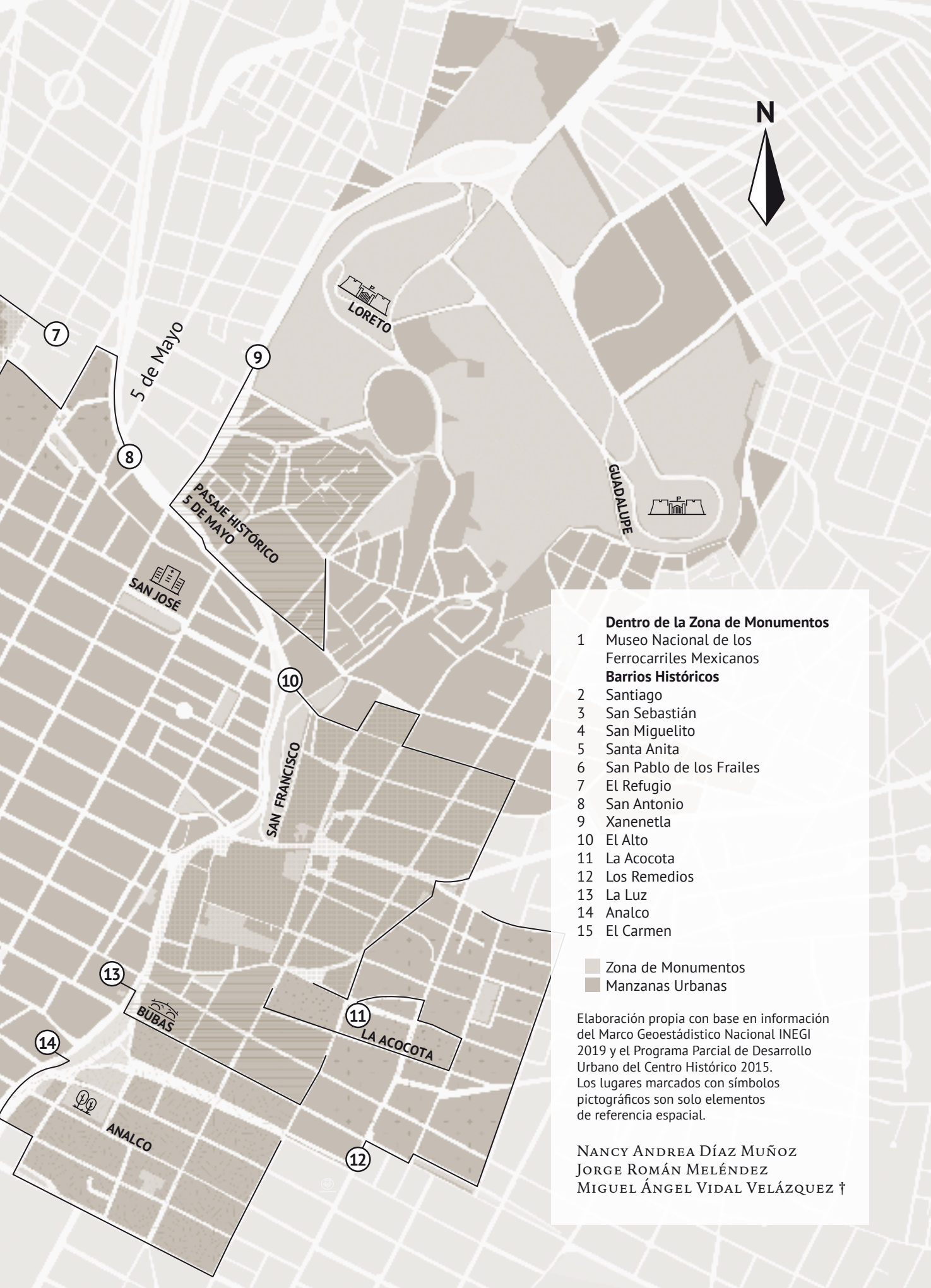
1

5

6

15





**Dentro de la Zona de Monumentos**

- 1 Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

**Barrios Históricos**

- 2 Santiago
- 3 San Sebastián
- 4 San Miguelito
- 5 Santa Anita
- 6 San Pablo de los Frailes
- 7 El Refugio
- 8 San Antonio
- 9 Xanenetla
- 10 El Alto
- 11 La Acocota
- 12 Los Remedios
- 13 La Luz
- 14 Analco
- 15 El Carmen

- Zona de Monumentos
- Manzanas Urbanas

Elaboración propia con base en información del Marco Geoestadístico Nacional INEGI 2019 y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico 2015. Los lugares marcados con símbolos pictográficos son solo elementos de referencia espacial.

NANCY ANDREA DÍAZ MUÑOZ  
 JORGE ROMÁN MELÉNDEZ  
 MIGUEL ÁNGEL VIDAL VELÁZQUEZ †

