



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
MAESTRÍA EN ENSEÑANZA DE LA HISTORIA



**Historia social del ferrocarril en Irapuato (1933-1997).
Una propuesta extraescolar para utilizar el patrimonio industrial
en la enseñanza histórica**

TESIS

Que para obtener el grado de Maestra en Enseñanza de la Historia

presenta:

SOFÍA ADRIANA RIVERA ARENAS

Directores de tesis

DR. NAPOLEÓN GUZMÁN ÁVILA

MTRA. JUANA MARTÍNEZ VILLA

Esta investigación fue realizada gracias al apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología



Morelia, Michoacán, febrero de 2020

Resumen:

La historia del ferrocarril en Irapuato y sobre todo los vestigios materiales de esta historia son los recursos primordiales con los cuales en el presente trabajo intentamos estructurar una propuesta para enseñar y difundir la historia. Nuestros ejes principales son el Patrimonio industrial y más concretamente el ferroviario, así como la memoria de todos aquellos que tuvieron roles distintos en el escenario de la estación del ferrocarril en Irapuato, y cuyas voces pudimos escuchar como ecos sonoros de las coyunturas históricas que marcaron el auge y decadencia del ferrocarril como medio de transporte masivo desde la segunda mitad del siglo XIX hasta fines del siglo XX.

Palabras clave: Historia social del ferrocarril, memoria, patrimonio ferroviario, Irapuato, enseñanza de la historia

Abstract

The history of the railway in Irapuato, and above all the material traces of this history with the primary resources with which in the present work we try to structure a proposal to teach and disseminate history. Our main focus is on the industrial heritage and more specifically on the railway, as well as the memory of all those who played different roles on the stage of the railway station in Irapuato, and whose voices we were able to hear as sound echoes of the historical circumstances that marked the rise and fall of the railway as a means of mass transport from the second half of the 19th century to the end of the 20th century.

Keywords: Social history of the railway, memory, railway heritage, Irapuato, history teaching

A mis hijos: Tsanda y Ahatzin

A mi nieto: Gael

A mi Mamá Jovita

ÍNDICE

	Pág.
Introducción	6
 Capítulo I	
ENCUENTRO DEL FERROCARRIL CON SU PASADO	
<i>Trayectoria ferroviaria en la Historia de México</i>	12
<i>De la mexicanización 1908 a la expropiación del ferrocarril 1937</i>	26
<i>Obreros, sindicato ferrocarrilero y movimiento laborales</i>	36
<i>El ferrocarril en su recorrido postrevolucionario hacia una nueva etapa (1997)</i>	47
<i>Usos y abusos del ferrocarril</i>	52
<i>Así llegó el ferrocarril a Irapuato</i>	60
<i>De la revolución a la transición (1998)</i>	68
 Capítulo II	
PATRIMONIO FERROVIARIO, PATRIMONIO DE IRAPUATO	
<i>¿Qué es y para qué sirve el patrimonio?</i>	77
<i>Instituciones que trabajan en defensa del patrimonio</i>	86
<i>Cultura patrimonial y herencia cultural ferrocarrilera</i>	95
<i>Estaciones ferroviarias: usos y desusos</i>	113
<i>Catálogo Nacional de estaciones del ferrocarril</i>	120
<i>Un viaje al pasado que nos trae al presente. Estación ferroviaria de Irapuato y su herencia material</i>	136
<i>“Aquí es mi estación...”. Prácticas sociales y culturales (patrimonio)</i>	148
 Capítulo III	
¿QUIÉN NOS ENSEÑA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL Y EL LEGADO QUE DEJA?	161
<i>Recordar y explicar el pasado ¿para qué o para el futuro de quién?</i>	
<i>¿Qué nos deja el ferrocarril, qué nos puede heredar? ¿o enseñar?</i>	
<i>¿para quién es útil esa historia?</i>	169
<i>Paisaje ferroviario como lugar de memoria</i>	183
<i>Paisaje de memorias de la familia ferrocarrilera (empleados del tren, viajeros, vendedores, vecinos del ferrocarril, ancianos que saben y niños que aprenden)</i>	191
<i>“Era sólo una estación de paso...” exposiciones itinerantes de la familia ferroviaria y fotografías de la nuestra y otras estaciones... una invitación al pasado</i>	251
<i>La estela del ferrocarril... ¿y ahora qué... ahora dónde?</i>	280
 Conclusiones	287
 Fuentes	291

Agradecimientos

Quiero aprovechar este espacio para brindar agradecimientos a todas mis personas que de una y otra manera me impulsaron y motivaron para continuar y terminar con un ciclo más de mi vida profesional y académica.

Primero que a nadie quiero emitir un enorme agradecimiento a mis padres **Manuel y María de la Paz**, quienes desde donde están seguramente me han estado apoyado desde que inicié este hermoso pero cansado viaje, pero satisfechos de que haya llegado a su fin. Reconocen que fueron ellos lo que me heredaron el carácter para lograr este proyecto y ahora tengo la dicha de levantar los ojos al cielo y dar Gracias por un sueño más en mi vida ¡gracias padres míos donde quiera que estén! Doña Paz y Don Manuel le entregaron la estafeta a mis hijos **Tsanda y Ahatzin**, y a amado nieto **Gael**, y es a ellos a quien debo gran parte de mi esfuerzo por ser mi caridad, mi impulso y mis ángeles en el camino. Gracias mis amores por tanta entrega y tanta paciencia.

Estas líneas de agradecimiento las emito con todo el corazón para mi adorada familia, mi **Mamá Tita**, quien ha sido una parte elemental en mi vida, mi primera maestra. A mis hermanos: **María Luisa, Rocío, Manuel, Roberto y Alejandra**, a mis tías **Josefina y María Luisa**, a mis primos y mis amigos. Tan queridos y adorados son todos, todos mis sobrinos para mí como lo son **Adela**, la señora **María Eugenia** y la señora **Lety**. Ahí estuvieron todos ellos generosamente durante toda mi carrera en muchos momentos en los que tuve que apoyarme de una y otra manera para continuar, y que además me mostraron una enorme paciencia y representaron un gran impulso. A mis grandes amigas **Lupita Martínez, Bugambilia de la Selva, Ema**, no podría desplazarlas de la lista, pues fueron también parte de mi motivación.

Por todo eso y más, gracias.

Tengo mucho que agradecer a mis eternos profesores de la UG, a la **Dra. María Guevara Sanginés**, por mencionar sólo una, pero hoy día y para este logro más, a mis profesores del **Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo** el **Dr. José Napoleón Guzmán Ávila** y a la **Mtra. Juana Martínez Villa**, por su paciencia y guía en este proyecto, así como también a **Alejandra Vázquez** y a **Ernesto**, quienes siempre estuvieron atentos a nuestras dudas y solicitudes, muchas gracias por todo, en deuda estoy.

Es generoso emitir un agradecimiento más pero esta vez al personal del **Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos**, a **Isabel Bonilla**, por su noble atención, a **Covadonga Vélez** por su amabilidad y disponibilidad siempre, al **Ing. Alfredo Nieves**, quien desafortunadamente en el proceso de mi trabajo falleció pero tuve la fortuna de conocer y agradecer en su momento, pero en general a todo el personal, mil gracias.

Todo ellas, sin algún interés particular fueron gran parte de mi motivación, desde la primera hasta la última etapa de mi trabajo. Principalmente en aquellos momentos en que sentía no poder continuar. Ahí estuvieron siempre, con todo su ánimo y sus palabras de aliento. Por todo eso, gracias.

Tal vez se me pase emitir un agradecimiento más, pero mi principal y enorme agradecimiento está con **Dios** por haberme fabricado de un material muy fuerte y por haberme puesto en el camino a cada persona entusiasta y a quienes ya mencioné. Él los hizo presentes en todo momento, de lejos y de cerca a mí para poder continuar. **Gracias Dios mío.**

Introducción

A la investigación y enseñanza de la historia basada en fuentes documentales tradicionales se ha sumado hace algunas décadas el análisis de otros testimonios que a manera de vestigios materiales brindan nuevas perspectivas de interpretación para la construcción y enseñanza del pasado. Estos nuevos testimonios han persuadido al historiador y docente para abrirse además a temas no tradicionales a la hora de pensar los procesos históricos, lo cual a su vez también ha obligado a echar mano de la interdisciplina a través de métodos de estudio que enriquecen la investigación histórica.

En este abanico de posibilidades podemos situar nuestro tema de análisis en la presente tesis: cómo el patrimonio industrial, y concretamente los vestigios ferrocarrileros pueden ser utilizados para la reconstrucción de un proceso histórico que además sea susceptible de ser transmitido a través de su enseñanza y su difusión.

A partir de pensar el patrimonio ferrocarrilero como posibilidad de investigación y enseñanza he dividido el presente trabajo en tres ejes, el primero de carácter eminentemente histórico, desarrolla la historia del ferrocarril, sus orígenes a nivel nacional, cómo se establecieron las vías, las condiciones económicas, políticas a nivel nacional y a nivel internacional, y de orden social desde la cobertura nacional, en el estado de Guanajuato. Cómo y en qué condiciones llegó el tren¹ a Irapuato. En este sentido se habla de procesos históricos relacionados con el uso del ferrocarril, como fueron la etapa revolucionaria en el municipio, la presencia de villistas, carrancistas y zapatistas, pero sobre todo, cómo el ferrocarril fue un instrumento de gran presencia para todo este movimiento de principios de siglo pues era el único medio de transporte masivo y la gran fortaleza simbólica del periodo porfirista.

El segundo eje trata sobre patrimonio en general y patrimonio ferroviario en particular. Tratamos de darle ese sentido porque el ferrocarril es un elemento a partir del cual se entretejen procesos históricos diversos, y lo que queda de esa historia es patrimonio, documental material y de tipo social. Para esta etapa de nuestro estudio nos acercamos al concepto de Patrimonio, para entender el por qué se pueden considerar de esa manera los bienes heredados y los vestigios del ferrocarril, qué instituciones aprecian este tipo de

¹ Tren es un término francés, originalmente es train y llegó a nuestro idioma como tren que significa transporte

herencias y por qué patrimonio industrial, rescatamos Cartas, Tratados, instituciones a nivel internacional que se han enfocado a redescubrir y proteger para ponerlo al alcance de la educación y la cultura, así como su difusión para que la sociedad en general, pero principalmente las nuevas generaciones, conozcan y aprecien que en esos pedazos de metales, de acero, de piedras, de papeles, de memorias, hay una historia y un gran baluarte cultural.

Irapuato es productor de una parte importante de esos materiales pero parcialmente poseedor, ya que los documentos están bajo resguardo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) perteneciente al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la ciudad de Puebla, debido a un proceso de rescate a través del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare) que se efectuó a partir de 1995, financiado por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, previo al proceso de reestructuración que siguió el sistema ferroviario hasta entrado el año 2000.

La última parte de nuestro estudio está justo enfocado al sentido educativo y didáctico del patrimonio ferroviario: la educación formal e informal. Formal desde el sentido escolar, canalizando nuestro proyecto para despertar al patrimonial dentro del sector escolar básico. Para ello trabajamos con una escuela vecina de la zona ferroviaria llamada “Héroe de Nacozari”, irrumpimos sutilmente las actividades académicas para platicar con los niños y hacerles ver el lugar en que se ubica su escuela, y el patrimonio que les rodea. De esta actividad obtuvimos resultados muy interesantes desde la visión de los niños. Así como de los profesores.

Para el desarrollo de la parte histórica, recurrimos a Patricia Arias, quien en *Irapuato. El Bajío profundo*, nos contextualiza respecto al arranque del ferrocarril en medio de un aniversario más del movimiento independentista, el 16 de septiembre de 1880, era la línea de pasajeros que comunicaría Celaya con Irapuato. Sin más, este medio de transporte traería beneficios a muchos sectores de la comunidad respecto a la movilidad regional, en lo económico para el sector industrial, para el sector agrícola, el ganadero, por citar sólo algunos, y para el resto de la sociedad, el traslado y la reducción en los tiempos de espera. Este acontecimiento de finales del siglo XIX marcaba la era porfirista y el cierre del ciclo entrando la primera década del XX con la intervención de los ferrocarriles en la lucha

revolucionaria, las secuelas de este proceso histórico al que igualmente nos remite Arturo Valencia en *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. Valencia plantea los inicios de la empresa ferroviaria, hasta ahora, con más trayectoria, pero también las etapas en que el sistema fue incautado y las condiciones que se vivieron hasta el primer cuarto del siglo XX. Para estos contextos consideramos también tomar algo de lo que refiere Francisco Javier Gorostiza en *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana*, y por supuesto recurrimos a los documentos que guarda el Archivo Histórico Municipal de Irapuato, donde obtuvimos una importante información en torno al tema de la presencia de los revolucionarios en la localidad.

El ferrocarril fue el primer medio de transporte masivo, por ello fue todo un suceso pues con éste se consolidaba el periodo porfirista, aunque al frente del gobierno federal estuviera parcialmente Manuel González (1880-1884) y en el estado Francisco Z. Mena, pero el proyecto surgía de las altas esferas políticas, y los recursos del sector empresarial regional, porque así fue la primera propuesta, que fueran empresarios locales y regionales los que tendieran las vías hasta sus límites territoriales de cada entidad, y sus vecinos se unieran a éstas, y así, hasta lograrse una importante red viaria que permitiera el acceso y transporte de mercancías y pasajeros. Pero no fue así, no se lograron los acuerdos y la concesión finalmente por intervención y decreto del Ejecutivo se entregó a empresas extranjeras, así lo señala Sandra Kuntz en “La experiencia ferroviaria de México antes de la Revolución (1876-1910)”, en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*. En *Memorias de la Secretaría de Fomento de 1882*, aparece el caso de Guanajuato, donde el Congreso ya había aprobado un contrato entre el Ejecutivo y la empresa local para la construcción de un ferrocarril y línea telegráfica.

A nivel nacional las concesiones para la construcción del ferrocarril se otorgaron a partir de 1880 a empresas norteamericanas principalmente, éstas formaban parte de las líneas troncales más grandes del país: Ferrocarril Central (FCM), Nacional Mexicano (FNM) y Sonora (FS). Otras líneas más de esa envergadura la tenían el Ferrocarril Internacional (FI) que atravesaba de norte a sur y posteriormente de este a oeste, y el Ferrocarril Interoceánico (FIO), el cual pretendía unir los dos océanos. La ampliación se continuó hasta 1892 a expensas de inversiones extranjeras principalmente belga y británica, Estados Unidos para este momento ya tenía sembrado el camino en materia de

inversiones. Este proceso representó el esfuerzo más grande e importante del gobierno federal, de alcance nacional, era prácticamente la columna vertebral de la economía.

Previo a los acontecimientos revolucionarios, aparece también en el primer capítulo, que el sistema ferroviario pasó a formar parte del sistema de Estado debido a que las empresas más importantes: el FCM, FNM, el Nacional y el Internacional, lucharon por su permanencia en el mercado, a costa de lo que fuera, inclusive bajando costos que estrangulaban las ya de por sí, difíciles condiciones económicas del país. Acerca de este colapso nos platica Arturo Grunstein Dicker, en *Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913)*.

Se concentra en este mismo capítulo lo relacionado con los movimientos obreros a finales del siglo XIX y la creación del sindicato, Marcelo N. Rodea, en *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero (1890-1943)*, nos refiere estos procesos, y sobre los trabajadores en su condición de administradores de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, en una primera y segunda etapa, tiempo en que el presidente Lázaro Cárdenas intervino para incautar las líneas que estaban todavía para esa década de 1940 en manos extranjeras, es Jorge Fernando Beltrán Juárez, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940*.

Este estudio nos lleva a tratar de pensar y difundir la historia presente mediante objetos tangibles e inteligibles, por ello incluimos en el segundo capítulo aspectos relacionados con el patrimonio, donde autores como Francois Hartog aluden al concepto de patrimonio como “una expresión en tiempo de crisis”, dado que según menciona “cuando las referencias se pulverizan... el gesto de poner aparte, de elegir los lugares, los objetos, los acontecimientos “olvidados”, el patrimonio se vuelve la manera de reencontrarse con eso y consigo mismo”.

Contrario a ello, otros autores intervienen en defensa del patrimonio como son el caso de María Guevara Sanginés, Dení Trejo Barajas, Fernando Díaz Sánchez, Antonio Viñao, incluyendo a quienes están enfocados al tema dentro de las tareas educativas y escolares como es el caso de Escribano-Miralles, en su texto, *La importancia de las salidas escolares y museos en la enseñanza de las ciencias sociales en educación infantil. Análisis de un caso a partir del modelo CIPP*. Aquí, las teorías de Vigotsky enfocadas a la vida práctica,

asumen que la escuela capacita, construye saberes, edifica la cultura, es el centro de la epistemología por excelencia, pero que todo esto se hace efectivo cuando se desarrolla la capacidad negociadora y flexible, es decir, se desarrolla la capacidad de razonamiento y humana del individuo. La línea del aprendizaje tiene que ver con el desarrollo social, con la solidaridad, lo cual suma importancia al sentido de trabajo en equipo y la realización, así como el esfuerzo común. Y qué decir de esos vínculos con el espacio como sitio que resguarda patrimonio. De ello nos habla Eréndira Campos García Rojas, en *Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades*.

Las etapas vividas en el ferrocarril, invariablemente nos llevan a un sentido donde la nostalgia, los recuerdos y el imaginario se hacen presentes, y todo eso lo “atrapamos” de los actores sociales, generadores de esos procesos históricos arriba del ferrocarril. Trabajar con ellos fue desde tratar de localizarlos físicamente, y saber quién podría apoyarnos con una entrevista porque aunque, siendo zona ferrocarrilera, abundan los trabajadores en esta área, pero definitivamente no todos querían vincularse a esta historia, ¿por qué?, porque hay intereses relacionados con la anterior empresa Ferrocarriles Nacionales de México y esto ponía en juego, de acuerdo a sus inferencias, la irrupción en cuanto a pensiones retenidas y otras cosas que no logramos entender por completo. Así, nuestro trabajo de historia se enriqueció con las memorias individuales, con lo vivencial, con las anécdotas que como *viajeros* nos pudieron compartir, incluso siendo trabajadores de las empresas ferroviarias.

Aun con estos contratiempos, hubo quienes siendo trabajadores de la nueva empresa y con nexos todavía con FNM, accedieron a nuestra petición y colaboraron amable y gratamente con nosotros, proporcionando información muy interesante, muy personal y oportuna desde ese sentido vivencial, y por supuesto, de acuerdo con nuestras necesidades de estudio, en este sentido se puede decir que los designios de la memoria colectiva entran en acción.

Conocer la historia del ferrocarril en Irapuato, elemento que resultó de gran importancia para la transformación económica y social a lo largo y ancho del país durante las últimas dos décadas del siglo XIX y todo el siglo XX (1997), nos conduce a determinar que, indudablemente, este instrumento tendiente al crecimiento económico también del bajío,

dejó imborrables huellas en el imaginario de los irapuatenses, y es justo lo que quisimos rescatar en *los más de 100 años del ferrocarril en esta región*.

La identidad y el carácter de una ciudad están dados no sólo por su estructura física sino, también, por sus características sociológicas. Por ello, se hace necesario que no sólo se preserve y conserve el patrimonio histórico monumental, sino que se asuma también la defensa del patrimonio cultural, conservando los valores que son de fundamental importancia para afirmar la personalidad comunal o nacional y/o aquellos que tienen un auténtico significado para la cultura en general

Esta unión del pasado con el presente, de la forma cómo vivió la sociedad irapuatense la llegada del ferrocarril, los beneficios y perjuicios que en algún momento también ¿por qué no?, igual sintieron y resintieron, son elementos que generan un sentido de pertenencia del patrimonio social y cultural contemporáneo, es decir “se ve reflejada a nuestra sociedad con sus contradicciones, sus intereses, gustos”, pero son los que han permitido “crear nuestra identidad”.

Conocer la cultura de una nación, de un pueblo, a través de un instrumento que en su momento fue pieza clave para el desarrollo comercial y mercantil, pero donde gran parte de la sociedad se involucraba de muchas formas. Una de ellas es *el viajero*, aquel que con poco dinero se daba la oportunidad de trasladar de un lugar a otro, viajar, conocer otros lugares de su república, otras formas de cultura regional, y además podía inclusive escuchar durante sus traslados de un lugar a otro, que este aparato formaba parte de una historia revolucionaria que se contaba sólo en los ambientes escolares, pero que le permitía al viajero imaginar, tal vez, lo que fue esa época.

Considerar el ferrocarril como instrumento de identidad es parte de este trabajo. Saber que fue un vínculo entre el Estado y la sociedad, es así mismo identificar el sentido de pertenencia y hacer partícipe a las nuevas sociedades para que conozcan cómo en torno al ferrocarril se tejó una interesante cultura, política y social, tanto como una dinámica económica que otorgó a México un lugar preponderante aun en los niveles internacionales. Pero todo eso pasó a formar parte de la historia cuando se tejó este nuevo proyecto, es decir el Ferrocarril Mexicano, con un nuevo modelo donde todas esas historias quedaron en el imaginario colectivo, y ahora son parte del patrimonio de los irapuatenses y de los mexicanos.

Capítulo I

Encuentro del ferrocarril con su pasado

Trayectoria ferroviaria en la Historia de México

(...) Los llenaban el “zumbido de las locomotoras” y el bullicio de las estaciones que brotaban en medio del polvo de los llanos, surcados por los carriles de hierro... en torno a las estaciones surgían luego, como por encanto, un hotel, dos o tres comercios y “las posadas de los traficantes, los paraderos de los viajeros, las casas de juego”.

Alfonso Reyes

Los trenes, nos dice Romano Garrido “se asocian con despedidas, con la revolución mexicana y los soldados y soldaderas a bordo o en los andenes. Pensar en trenes suele ser pensar en paisajes y espacios abiertos”,² yo agregaría también que pensar en trenes es traer ese pasado al presente. Es el puente en la historia del que nos habla Hayden White,³ es decir, éstos llevan entre vagones un vínculo de dos estados, uno de ellos imposible de olvidar.

Los antecedentes del ferrocarril en México se ubican en un contexto de transformaciones políticas, sociales, pero especialmente económicas y de este factor se desprende el estancamiento en que se encontraba el país en gran parte del siglo XX, por tanto, no había la demanda suficiente para justificar la inversión tan importante que requería la industria ferroviaria.

La tecnología ferroviaria dio sus primeros visos desde la década de 1830 pero se tienen antecedentes que partir del año 1833 en Nueva York hay un despliegue de Observaciones Generales donde México está contemplado para trazas ferroviarias, y hacia 1837 se otorgó la primera concesión a Francisco de Arrillaga para unir la capital con el puerto de Veracruz.⁴ Ya para las últimas décadas de ese mismo siglo, a pesar de variados y múltiples conflictos de carácter político y económico, el tren era el medio de transporte por excelencia. En este capítulo, tomaremos otros referentes históricos, aun cuando el enfoque temporal de nuestro estudio sea de 1933 a 1997. Sesenta años durante los cuales

² Ricardo Romano Garrido, *La vida en rieles*, Instituto Tlaxcalteca de Cultura-Colec. Bicentenario, 2010, Pdf (acceso a Internet: febrero 2018), p. 13

³ Hayden White, *Ficción Histórica*, p. 88

⁴ Sergio Ortiz Hernán, “Las maravillas de la rueda y el vapor. Un recorrido por los caminos de hierro en compañía de cronistas y viajeros del siglo XIX”, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002, p. 29

se generaron transformaciones sustanciales en la política del sistema ferroviario: la *mexicanización* o consolidación del ferrocarril (1908), aunque sobre ello bien vale la pena añadir que sólo fue un 51% aproximadamente lo que pasó a formar parte del Estado, y fue un proceso que se dio de forma paulatina donde el Estado adquirió algunas líneas hasta lograr la completa administración, todavía en la década de 1970 se fueron incorporando las últimas líneas a lo que fue Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

Otro proceso que involucra a los trabajadores directamente es la Administración Obrera (1937), respecto de lo que se hablará más adelante y por último, la privatización de la empresa, una nueva etapa que ya se estaba gestando desde la década de 1980, y fue un proceso que duró aproximadamente de 1993 a 1999, cuando Ferrocarriles Nacionales de México entregó sus vías a *Kansas City Southern* de México, a Ferrocarril del Sureste, Ferrocarril Istmo de Tehuantepec, a Ferrocarril Coahuila-Durango, a la Ferrocarril Chiapas Mayab, al Grupo México-Ferromex, la administradora de la vía corta Tijuana-Tecate y la terminal del Valle de México.⁵

John H. Coatsworth proporciona algunas referencias de carácter topográfico y geográfico que pospusieron la incursión del transporte ferroviario en México, nos habla de zonas donde eran casi imposibles los tendidos de rieles. Así también, establece un modelo hipotético de un México sin ferrocarril. En éste recrea cuál habría sido el rumbo de la economía mexicana sin este medio de transporte del siglo XX, y hace la comparación con un México real, provisto de ferrocarril, y lo compara también respecto a las ventajas de las carreteras,⁶ igual para efectos de comercialización y exportación, justo el objetivo primario del ferrocarril.

De esta propuesta real, podríamos identificar muchos elementos que nos permiten destacar la importancia del ferrocarril que influyó para el desarrollo del país a pesar de las condiciones que se dieron durante el periodo *juarista* en detrimento de factores como: deuda pública debido al subsidio anual acordado por el presidente de aproximadamente 32 mil pesos por kilómetro construido, además de no irrumpir el pago pese a las condiciones de la Hacienda pública, la propiedad de las obras y su explotación, exención

⁵Dulce Olvera, "Y con Zedillo los ferrocarriles y miles de millones fueron para Peñoles, Grupo México y Tibasa", en *Sinembargo.Periódico digital*, febrero 28, 2019 (acceso a Internet mayo 2019).

⁶John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento y desarrollo*, vol. 2, México, SepSetentas, 1976. Cf. Sobre ello también nos comenta Francisco R. Calderón, pero contrasta que tanto la construcción como la reparación resultan más económico las vías y el ferrocarril, que las carreteras.

de impuestos para todos los recursos utilizados en la empresa y la autorización de imponer impuestos por tonelada-kilómetro. Pleitos por la tierra e incremento en costos y valor de la misma, fuga de capitales por concepto de insumos importados y salarios extra polarizados respecto a los salarios de los trabajadores mexicanos.⁷ Eso sin tomar en cuenta las condiciones humanas e inhumanas de mucha gente que se involucró en el proceso de construcción y mantenimiento del mismo, o de aquellos que también dejaron sus vidas en el ejercicio laboral.

En este sentido, nuestro estudio está más encauzado a la parte social, pero también implica indagar un poco en la historiografía económica, ambas líneas van de la mano en el devenir histórico del ferrocarril. A través de estas aportaciones historiográficas podemos conocer más respecto al impacto que se generó en cuanto a pérdidas y ganancias, así como la permanencia o decadencia de las empresas ferroviarias que estuvieron durante casi todo el porfiriato, hasta el proceso de *mexicanización o consolidación*, compitiendo y luchando por subsistir.⁸

El contexto en el que se dio la introducción del ferrocarril tiene que ver con ese México recientemente reformado, con el término del ciclo de intervenciones extranjeras, incluyendo al exterior, la Guerra Hispanoamericana (1895-1898).⁹ Con un México al borde del colapso económico y una serie de movimientos políticos, entre otros, la fluctuación de ingresos y reingresos presidenciales centralistas y federalistas, así como las políticas emanadas de la Constitución de 1857, con la que debió gestarse todo el proyecto gubernamental de las últimas décadas del siglo XIX.

En medio de este escenario, México buscaba su crecimiento económico mediante lazos con los principales países europeos, luego de las hostilidades políticas que se crearon a partir del fusilamiento de Maximiliano, y quienes inclusive enfrentaban también

⁷ Sandra Kunz, "La experiencia ferroviaria de México antes de la Revolución (1876-1910), en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002. Y en Coatsworth, pp. 30, 41

⁸ Al respecto, cabe resaltar el estudio de Sandra Kuntz Ficker, "La mayor empresa privada del porfiriato. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)", en *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, Carlos Marichal y Mario Cerutti (comp.), FCE-UNANL, México 1997

⁹ Sandra Kuntz Ficker (coord.), *México. La apertura al mundo*, tomo 3 (1880-1930), Taurus-Fundación Mapfre, 2012, pp. 17. Kuntz, 2002

un sistema competido con Estados Unidos. Con esta actitud, México implementó un nuevo modelo que impulsó el desarrollo en las diferentes áreas, incluyendo lo cultural.

Fue así como Porfirio Díaz llevó a la práctica un orden liberal cuyo impacto se concentró más en materia económica. Fue desigual por las condiciones del país y problemático, porque se inclinó hacia la esfera privada e hizo frente a las “corporaciones del antiguo régimen”, se consolidaron libertades económicas y perfeccionaron los derechos de propiedad”. Porfirio Díaz llegó al gobierno mexicano en 1876, sin el reconocimiento de Estados Unidos, tampoco eran favorables las relaciones de éste con países como España y Francia, y por su parte, el Congreso mexicano y un gran sector de la opinión pública manifestaba cierto rechazo ante la situación de mantener negocios con el país del norte. Sin embargo, restablecidas las relaciones y el reconocimiento del país vecino, se abrió un ciclo de entendimiento hacia 1878 (en una segunda intervención de gestión). Lo mismo sucedió con Gran Bretaña, pero con éste fue hasta 1884, durante su tercera administración (1884-1911).¹⁰

La modernización económica se dio por la apertura a la inversión extranjera. Esta política se había iniciado con la construcción del *Ferrocarril Mexicano*, de inversión inglesa, inaugurado hacia 1872, cuyos tramos se iniciaron de *El Molino* a Veracruz, línea que privilegió un primer momento la comunicación con el país para el traslado de productos por vía marítima desde Veracruz. Como podemos observar, la tendencia del proyecto de transporte inclinó su dirección hacia el sureste del país.¹¹ También se ampliaron en 1878 tendidos hacia Tamaulipas con la misma finalidad. Porfirio Díaz consolidó un sistema ferroviario de líneas troncales y ramales que abarcaban gran parte de la república.¹² La

¹⁰ María Cecilia Zuleta, “México en el mundo”, en *México. La apertura al mundo*, Kuntz Ficker, Sandra (coord.), tomo 3 (1880-1930), Taurus-Fundación Mapfre, 2012, p. 104. Sobre las etapas de gobierno de Porfirio Díaz consultar: *Historia de la Política Mexicana. Gobernantes de México*, Remberto H. Padilla, Centro Cultural-Edamex, México, 1988, p. 16

¹¹ Respecto a la donación de tierras para el tendido y ampliación de vías, así como estaciones de ferrocarril en esta zona del país, Coatsworth menciona que hubo mayor resistencia por parte de los hacendados para la obtención de tierras y sobre todo a la zona que está más cercana al Golfo. Coatsworth, p. 64

¹² La primera República de Guadalupe Victoria ya estaba abriéndose a las posibilidades del sistema ferroviario (1824), pero los primeros registros se localizan hasta 1837, con Anastasio Bustamante como presidente y Francisco de Arrillaga como gestor de una etapa primera del ferrocarril en México. Más tarde, 1850, ya estaba operando el primer ferrocarril con locomotora de origen belga. Hizo un recorrido de Veracruz a El Molino, en dirección de Xalapa, ruta por donde se contemplaba llegar a la ciudad de México. La obra fue inaugurada por el entonces presidente José Joaquín Herrera. Una concesión más fue otorgada a los hermanos Mosso en 1855, a unos meses de haberse promulgado el Plan de Ayutla y en el contexto de la guerra de Reforma. También fueron entregadas concesiones a Antonio de Escandón, que dirigió la empresa

infraestructura ferrocarrilera puede considerarse el mayor logro material durante el periodo de Díaz.¹³ La integración de un mercado interno y la incorporación de diversos recursos a la actividad productiva fueron un motor de crecimiento de la economía del país, así como la industrialización, a partir de la década de 1890. Los socios económicos más importantes de México fueron: Gran Bretaña,¹⁴ Alemania, Francia y Estados Unidos, principalmente. Bélgica fue de los primeros países que intervinieron en la industria ferroviaria, pero en menor proporción, la mayor inversión siempre la asumió Estados Unidos.

Ya avanzada la segunda etapa porfirista (1890), se adoptaron nuevas tecnologías. El ingreso de México al mercado internacional abrió mayores posibilidades para promover obras públicas alternas a la construcción del ferrocarril,¹⁵ como fue el caso del sistema telegráfico, la disponibilidad de puertos marítimos, obras de saneamiento, salubridad y modernización urbanas, bajo la modalidad de concesiones. Lo destacable de ello era la confianza depositada en el crecimiento del país y la apertura del gobierno para ofrecer condiciones propicias.

En tan sólo tres décadas, las inversiones extranjeras se incrementaron, debido a la regularización bancaria y de cartera. Países que estaban vinculados con México, incluyendo Canadá, eran los más interesados en que sus capitales se dirigieran hacia

Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano (de capital británico). Por citar sólo algunos ejemplos, más en Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana*, Siglo XX, México-Argentina, 2010, pp. 15, 16

¹³ El arranque de Díaz en materia de concesiones ferroviarias se dio por decreto en 1880. Dos empresas de origen norteamericano fueron las interesadas: Palmer y Sullivan (Compañía Constructora *Nacional Mexicana*) y, Symon y socios (Compañía bostoniana: *Limitada del Ferrocarril Central Mexicano*).

¹⁴ De hecho, las máquinas de ferrocarril se originan en Inglaterra en el año de 1769. El creador es James Watt y eran máquinas de vapor, cuyo funcionamiento era por el suministro de carbón mineral, el cual generaba cierta cantidad de vapor y a su vez el movimiento de pistones que eran los componentes mecánicos de la máquina. El primer instrumento móvil a base de vapor fue presentado por William Murdock hacia el año de 1784, quien era asistente de Watt. Estamos hablando de poco tiempo después de haberse iniciado la revolución industrial en este mismo país y por tanto la tecnología en movimiento. Digamos que el ferrocarril fue todo un suceso y un proceso, pues a pesar de los avances ya mencionados, fue hasta el año 1804 cuando Trevithick probó la primera locomotora, ya denominada así y se trataba de “un vehículo de cuatro ruedas diseñado para circular sobre carriles paralelos, planos y de hierro. La máquina que arrastraría este aparato estaba provista de un solo cilindro y activado por un volante, y mediante engranajes se activaban las ruedas”. Esta dicha locomotora logró arrastrar 5 vagones, y en material de traslado sostenía 10 ton. de lingote de hierro, y con un promedio de 70 hombres, circulaba a una velocidad de 6 km/h. A diferencia de hoy día que circulan de 60 a 90 km/hr. Paola Trujillo Hernández, “La transformación de Silao con la introducción del ferrocarril 1876-1911, tesis licenciatura-Universidad de Guanajuato, 2011, pp. 5, 6.

¹⁵ De acuerdo con el estudio de Coatsworth, fue durante la época de Manuel González (1880-1884) cuando se ampliaron las líneas ferroviarias, pues hasta 1879 había un tendido mínimo construido, unos en construcción y grandes tramos concesionados sin construir, gráficas en pp. 56, 57, 58, 59

diferentes rubros. Se amplió la infraestructura, se aceleró el comercio interno y reinventaron actividades productivas para el sistema de exportación.¹⁶ La minería del norte del país se vio dinamizada por inversiones estadounidenses.¹⁷

La visión de los liberales estaba enfocada a una proyección internacional, por ello es que durante la década de 1880 se incrementó la inversión extranjera y la incorporación de México a la economía mundial. Crecieron las exportaciones gracias también a la ampliación de las redes ferrocarrileras. Varios factores hicieron posible este desarrollo económico: reducción de costos, crecimiento económico de grandes potencias “fenómenos que propiciaron una mayor integración de los mercados externos, potenciando así la demanda internacional de alimentos y materias primas, y esto abrió una ventana de oportunidad que varios países latinoamericanos, entre ellos México, supieron aprovechar”.¹⁸ Esta fue la *pax porfiriana*.¹⁹

Era importante la soberanía del país, pero forjada por un marco institucional que abriera a México hacia el mundo, “haciéndolo atractivo y facilitando intercambios al flujo de capital, de tecnología y colonización extranjera”. Es decir, se trataban de generar las condiciones para facilitar la inmigración de extranjeros procedentes de países asiáticos, europeos, estadounidenses, técnicos profesionales en minas, en áreas petroleras y ferrocarriles.

Estas actividades se complementaban con el comercio, la agricultura y la dinámica bancaria. La movilidad y dinamismo que estaba viviendo México en su afán por la modernización tuvo costos de carácter social, político y económico que de pronto el sistema no vio con respecto al uso del ferrocarril, de ello se hablará más adelante. Coatsworth refiere que los ferrocarriles se trazaron para favorecer la circulación y movilidad de productos de manera interna, pero también proyectaban traspasar las fronteras y activar la exportación. Sin embargo, las expectativas no se cumplieron totalmente, poco se dinamizó en ese sentido, aunque se lograron cubrir las demandas de diferentes industrias al interior del territorio, con ciertos sesgos en el caso de la diversidad

¹⁶ Zuleta, p. 109

¹⁷ Kuntz Ficker, p. 167

¹⁸ Kuntz Ficker, pp. 169, 170

¹⁹ Así se le calificó a este periodo, por varias razones, entre otras, se trataba del primer gobierno capaz de inspirar “confianza en el pago de subsidios y concesión de privilegios (...). El aumento del control estatal en la década de 1890 y la mexicanización del grueso de las líneas (...) reflejan el empeño del régimen en asegurar que el nuevo sistema de transporte siguiera cumpliendo esta función”. Más en Coatsworth, pp. 77, 78

agrícola y su comercialización. La parte menos generosa durante el porfiriato fue la usurpación de tierras precisamente para la construcción del ferrocarril, y por otra parte el fomento del latifundismo.²⁰

Con sus matices, el ferrocarril representó para México la columna vertebral desde su arribo. Las relaciones internacionales se reflejaron en las concesiones a los países interesados en invertir en la industria ferroviaria, y otorgadas en el renglón económico se activaron industrias como la del acero, por citar sólo una. Este medio de transporte también aceleró la dinámica en materia de empleos, así como el tráfico comercial en el ámbito regional y local.

El ferrocarril tenía como finalidad la movilidad económica, primero al interior del país y posteriormente abrir camino hacia el mercado exterior. En este sentido, la política original del régimen de Díaz fue incentivar a cada entidad para que éstas fueran las que invirtieran con apoyo del Estado, de tal manera que se fuera tejiendo una red que posteriormente abarcara toda la república. Sin embargo, las cosas no se dieron como lo habían planeado

Los resultados de esta política fueron modestos: la treintena de contratos que se otorgaron entonces aportaron, en plazos muy variables, menos de 250 kilómetros de vías férreas, dispersos en pequeños tramos aislados dentro de los estados más prósperos. Entonces pareció hacerse evidente que el camino de las concesiones a los gobiernos estatales podía conducir a una cierta integración intraestatal o a lo sumo regional (entre las principales ciudades de dos o tres estados con intereses afines), pero difícilmente se traduciría en un esquema de desarrollo del transporte de alcance nacional.²¹

Esta primera propuesta la enfatizaremos más adelante respecto a Guanajuato y particularmente cuando nos refiramos a Irapuato, es decir, que los resultados fueron pobres, por eso el ferrocarril desde sus inicios y más durante el periodo porfirista, se abrió a la inversión privada, las más interesadas eran empresas de origen extranjero, como se estaba presentando en el caso del *Ferrocarril Mexicano*, y debido a que la economía del país se encaminó hacia el norte, Estados Unidos vio en esto una ventaja, fue entonces

²⁰Al parecer algunos hacendados “habían adquirido el título legal sobre propiedades comunales” pero los indígenas siguieron ocupando esas tierras y cultivando hasta 1877, estas fechas coinciden con la construcción del ferrocarril. En otros casos, los ocupantes al no demostrar la propiedad tuvieron que vender a precios muy bajos, otros pusieron resistencia “a la ocupación de los terrenos baldíos que habían sido cultivados por siglos”. Coatsworth, pp. 60, 61

²¹ Sandra, Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el porfiriato. Una visión de la historia desde la sociología*, UAM-Azcapotzalco, vol. año 9, num 26, 1994, Pdf (acceso a Internet: 16/05/2018)

que dos compañías de ese país obtuvieron la concesión para tender las principales líneas al final del segundo periodo porfirista (1877-1880).²²

Díaz delegó a la Secretaría de Fomento, a partir 1853 “la promoción y edificación de los cimientos de una economía nacional”, la consigna de impulsar la modernización en la agricultura y el comercio agrícola, y establecer vínculos con los medios de transporte y de comunicación, fue el caso del ferrocarril. Más tarde, esta responsabilidad se delegó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en 1891, cuando se disgregó la de Fomento. Con esta disposición se crearon nuevas políticas restrictivas.

Vale la pena considerar algunos otros aspectos de la economía mexicana durante este periodo que sustentan lo dicho por Coatsworth respecto a la reversión entre la propuesta original y lo que verdaderamente se logró en materia ferroviaria, en este caso por efectos de la poca política agrícola

(...) un conjunto de problemas, que redundaron en perjuicio de la modernización de las prácticas culturales en el país: en primer lugar, una estructura administrativa insuficiente y poco específica, al menos hasta 1909-1910, que probablemente afectó la capacidad del gobierno para desarrollar una efectiva labor de fomento a la agricultura, y en segundo lugar, una muy pobre dotación presupuestaria, en comparación con otras ramas del fomento gubernamental. Un conjunto de obstáculos que a la luz de los debates políticos de la época aparecen a veces como paradójicos, pero que estuvieron en la base de los gobiernos de paz, orden y progreso de Díaz.²³

Luego de sanadas las relaciones con Europa, se generó una diversificación en las inversiones ferroviarias. En lo que respecta a los tramos de México-Puebla-Veracruz, Tlaxcala y entidades ubicadas al sureste del país, tenían una inversión importante de capital inglés, mientras que, en el norte, y del norte al Golfo, corrían inversiones estadounidenses, aunque a partir de 1895 intervino capital belga.

Cabe destacar la participación de los mexicanos en cuanto a la construcción de “pequeñas líneas de alcance regional”, el *Ferrocarril de Morelos* fue uno de ellos, el Ferrocarril de Hidalgo y los Ferrocarriles de Yucatán “controlados por empresarios henequeneros de la península”. Los dos primeros fueron traspasados, al *Ferrocarril Interoceánico* el de Morelos en 1888, y al *Ferrocarril Nacional* en 1906 el de Hidalgo, el de

²² Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la...* 1994, p.2

²³ María Cecilia Zuleta, *La Secretaría de Fomento y el fomento agrícola en México, 1876-1910: la invención de una agricultura próspera, que no fue*, Mundo Agrario- Revista de estudios rurales, vol.1, num.1, Universidad Nacional de la Plata, Argentina 2000. Pdf (acceso a Internet diciembre 2017), p. 3

Yucatán se mantuvo en manos de mexicanos hasta el final del periodo.²⁴ Un ejemplo más de capital mexicano, específicamente estatal, fue el *Ferrocarril de Tehuantepec*. Proyecto de importante inversión que fracasó por la construcción del Canal de Panamá.²⁵

Vale la pena entender qué líneas troncales, con sus respectivos ramales y empresas ferroviarias invirtieron en el país. Para comprender y precisar, vamos a retomar el esquema que nos proporciona Kuntz Ficker. Ella alude que ciudades como Torreón y Monterrey “reorganizaron el espacio económico, por lo que al reducir los costos del transporte se ampliaron las redes de comercio de todo tipo en todas las regiones del país”.

Empresa	Siglas	Procedencia
Ferrocarril Central	FCM	Estados Unidos
Ferrocarril Nacional	FNM	Estados Unidos
Ferrocarril Mexicano	FM	Inglaterra
Ferrocarril Interoceánico	FIO	Inglaterra
Ferrocarril Internacional	FI	Estados Unidos
Ferrocarril de Sonora	FS	Estados Unidos
Ferrocarril Sudpacífico	FSP	Estados Unidos
Ferr. de Tehuantepec	FT	México-Inglaterra
Ferrocarril Panamericano	FP	Estados Unidos-México
Ferr. Mexicano del Sur	FMS	Inglaterra
Ferr. Unidos de Yucatán	FUY	México
Ferrocarril de Hidalgo	FHyN	México- Estados Unidos
Ferrocarril de Morelos	FMCyP	México- Inglaterra

Aunque faltan líneas por incluirse a este esquema,²⁶ se podría inferir que el sistema ferroviario estaba bien planificado, cubriendo todas las vértices del territorio nacional, o al menos ese era el propósito de Díaz, pero en realidad no fue así, había desconexiones con puntos importantes como era el caso del tramo Sonora a Baja California y hacia la costa sur del Pacífico, donde nunca se ampliaron las redes, tampoco se contempló la cobertura regional de la Península de Yucatán, aunque éste fue un tramo que se concluyó hasta

²⁴ Fueron varias concesiones para esta línea. La primera de Mérida a Progreso (1881) concesionada a José Rendón Peniche. Otra línea iba de Mérida a Valladolid (pasando por Peto, Izamal, Muna y Campeche), siguiendo la ruta de los “sacbes” mayas. El conjunto de los tramos de la región fue fusionado a inicios del siglo XX para formar Ferrocarriles Unidos de Yucatán. El sistema ferroviario de esta zona fue importante para las haciendas henequeneras, desde finales del siglo XIX hasta el siglo XX. Se decía que para el acceso a éstas, habían unos tranvías (decauville: vía muy angosta y riel de bajo calibre) que entraban para recoger el producto. Gorostiza (2010), pp. 22, 23

²⁵ Kuntz Ficker (2002), p.17

²⁶ Kuntz Ficker (2012), p. 178

1898 para lograr la penetración más allá de las zonas henequeneras, y fue un proyecto que se pospuso por la guerra de las castas. Más tarde, como en otros sitios sucedió, se llegó a la usurpación de tierras comunales y venta de terrenos baldíos. En Sonora, por ejemplo, también los indios yaquis no cedieron tan fácil sus tierras, por tanto, en estos tramos se prolongó la expansión de vías,²⁷ mientras que en otros núcleos territoriales el problema para la extensión de rieles se debió al tipo de terreno frágil y pantanoso como podemos observar en la **Foto. 1**. En ésta se muestra la ampliación de vías pero se aprecia una parte del territorio donde se ubican los estados de Chiapas, Tabasco y Campeche, carentes de ferrocarril, justo por el tipo de terreno. Más adelante mostramos otros mapas más recientes (2012) donde se aprecia la misma problemática, no hay redes en estos espacios.

También se mantuvieron aislados del sistema férreo la zona que desemboca en el Golfo de California, donde había tendido de rieles del *Ferrocarril Central*, pero igual no llegó a unirse con las líneas del *Ferrocarril Sudpacífico*, que fue de más tardía ampliación. Hubieron espacios también de Chihuahua, Coahuila y Durango, que no se pudieron ampliar y/o unir con otras líneas, por tanto, permanecieron marginadas de la comunicación ferroviaria. Las que se construyeron en estos estados fueron “líneas paralelas con fines competitivos” aunque poco rentable respecto a una importante inversión.

También las líneas de Torreón a Monterrey y de Querétaro a Veracruz estaban acotadas,²⁸ en cambio en Guanajuato, respecto a lo que se hablará más adelante, el proyecto ferroviario cubría casi toda la entidad, con conexiones a Hidalgo, México, Querétaro, Aguascalientes, Zacatecas, y las que estaban habilitadas en Durango y Chihuahua, también con ramales a San Luis Potosí y Guadalajara.

En términos generales, la política de desarrollo, crecimiento y progreso de Díaz, generó un alto costo para México, específicamente al final de su segundo periodo (1877-

²⁷ Coatsworth, p. 70

²⁸ Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la... 1994*, p. 2. Cf. Entre las obras que dieron curso a las tendencias de desarrollo por parte de las administraciones postrevolucionarias, están la “restauración de rutas del ferrocarril intercaliforniano y la línea (...) que conectaba a Sonora y Baja California. Entre 1936 y 1950 se construyeron puntos de trasbordo entre la ciudad de México y los estados de Campeche, Chiapas, Tabasco, Veracruz y Yucatán”. Para 1961 se construyó el tramo que comunica Topolobampo, Sinaloa, con el estado de Chihuahua. José Raul Márquez Córdova (Dir. General Editorial e Imagen Legislativa), “Las vías del desarrollo, la Revolución y el olvido. El ferrocarril mexicano en el tiempo”, en *Revista de la Cámara de Diputados LXII Legislatura*, num. 38, año 4, 2014, p.5

1880) se hizo notorio, aunque ya estaba por heredar su programa a Manuel González Flores, quien le sucedió a partir del primero de diciembre de 1880 hasta noviembre de 1884. La principal problemática política de Díaz resultó complicada en primer lugar por el hecho de que “los contratos ferroviarios aprobados en los primeros años acordaron otorgamientos de subsidios en efectivo”. Por tanto, para cumplir con el ofrecimiento tuvo que destinar parte del presupuesto anual y recurrir al endeudamiento, ocasionando así una gran presión para la economía mexicana. Cabe mencionar que la mayoría de las empresas ferroviarias se incluyeron al sistema a partir de 1880, salvo el *Mexicano*, que fue el único que había iniciado actividades desde 1873.²⁹



Foto 1. Este mapa nos muestra la ampliación de redes ferroviarias en el transcurso de 30 años

A este problema de financiamiento se agregó la exención por importación de material por concepto de ampliación ferroviaria “incluidos aquellos necesarios para su funcionamiento

²⁹ Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la...* 1994, p. 3

en los primeros quince años de la explotación”. Es decir, el sistema funcionaba con rieles traídos de Inglaterra, vagones y locomotoras provenientes de Estados Unidos, lo mismo el combustible (carbón), aunque parte de éste provenía de Europa. El balastro y la madera para las vías provenían de diferentes zonas boscosas del territorio nacional.

La única empresa de acero establecida en México desde 1903, Fundidora de Monterrey, produjo algunos tramos de rieles y planchas de acero, y es que en esta parte del territorio mexicano se encontraron yacimientos de fierro y carbón. No obstante, eran importados grandes cantidades de insumos manufacturados por las empresas concesionadas, las cuales montaron sus propios talleres de reparación e inclusive para construcción de su equipo rodante, pero los insumos, refacciones y materiales de fabricación especial seguían llegando del extranjero. Esta situación dejó en desventaja a la industria de la fundición mexicana. Sugieren algunos autores que siempre estuvo vinculada potencialmente con la ferroviaria³⁰ y a ésta se involucraban otras áreas de producción ubicadas en el mismo estado.

Otro concepto más de endeudamiento, fue el de los contratos que autorizaban a las empresas “para emitir acciones y bonos hipotecarios por un monto frecuentemente superior al costo de las obras”. Esto propició una “sobre capitalización del negocio ferroviario”. La movilización financiera habría que enfrentarla con la paridad del oro ya que la plata estaba en un eje devaluatorio, ello complicaba aún más la rentabilidad del sistema ferroviario.³¹ En este sentido la deuda se incrementó conforme al crecimiento económico hasta llegar a ser una de las más cuantiosas en América Latina. Aunque este endeudamiento no fue estéril dado que se incrementaron también las políticas públicas de modernización económica y otro más fue el financiamiento de la deuda.³²

³⁰ Un lustro antes de concluido el porfiriato, y por concepto de competencias desleales y prácticas oligopólicas por parte de las compañías ferroviarias, una de las industrias más afectadas fue la de fundición. Fundidora Monterrey hizo extensiva su inconformidad respecto a todos los negocios de esa zona del país, descuidados por el servicio ferroviario, tan necesario por lo que se trata: trabajo con material pesado y por tanto requerían de un sistema de transporte en iguales condiciones. Los directivos hicieron llegar una carta a Porfirio Díaz para que se pusieran altos a la situación y solicitara restablecer el transporte férreo y un servicio adecuado. Más en Sandra Kuntz Ficker, “La mayor empresa... p. 59. Coatsworth, pp. 25, 26

³¹ Sandra Kuntz Ficker, “Los ferrocarriles y el espacio económico en México, 1880-1910”, en *Ferrocarriles y Obras Públicas*, -Instituto Mora, Colegio de México, Colegio de Michoacán, IIH-UNAM-, Sandra Kuntz Ficker, Priscilla Connolly (coord.), 1999, pp. 109, 110, 112

³²

Por tanto, ya en su tercer periodo de gestión (1884-1910), para la década de 1890, el gobierno de Díaz, de acuerdo con las nuevas políticas establecidas en la SCOP, disminuyó e inclusive, en algunos casos, eliminó los subsidios en materia de contratos, aunque se mantuvieron en el caso de "líneas prioritarias". En cuanto a las tarifas ferroviarias, México fue considerablemente mesurado en sus políticas, pues las que se establecieron en 1885, para el caso particular de la empresa *Ferrocarril Central Mexicano*, cita Kuntz, fueron muy inferiores a las establecidas durante el periodo juarista para el caso específico de *El Mexicano*, lo cual habla del interés en favorecer a los inversionistas, pues no se generaron modificaciones ni siquiera "en la fase más aguda de la devaluación (...), el costo del transporte ferroviario disminuyó en su equivalencia en dólares durante la mayor parte del período".³³

La problemática respecto a la competencia por conceptos tarifarios, a la que algunos empresarios consideraban desleal por prácticas oligopólicas, se generó en el transcurso del periodo porfirista, también tuvieron que ver las tendencias de "gran empresa" y expansionismo, que manejaron algunas de ellas. Entre decretos y aplicación de leyes para fines de expropiación, se desarrolló el proyecto ferroviario, pero con la instauración de la Ley de Comercio Interestatal en 1887 se prohibió a las empresas, en este caso a las ferrocarrileras, fusionarse y/o consolidarse.³⁴ Fue hasta 1899 cuando se promulgó la primera Ley General Ferrocarrilera, que consideró aspectos en materia de concesiones, tarifas, cargas de gobierno y transporte postal. El gobierno podía instalar cableado telegráfico en los postes de jurisdicción ferroviaria. Asimismo, las empresas estarían obligadas a dar pormenores sobre movimientos diversos y financieros.³⁵ Más adelante se comenzó a hablar sobre reglas e instituciones creadas para regular el sistema ferroviario.

En relación con las prácticas monopólicas, está el caso del *Ferrocarril Central Mexicano*,³⁶ una de las empresas más importantes de finales del siglo XIX, desde que

³³ Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la...* 1994, pp. 3, 4, 6

³⁴ Arturo Grunstein Dicker, "Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913). ¿Era inevitable la consolidación monopólica?", en *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, Marichal, Carlos, y Mario Cerutti (comp.), FCE-UNANL, México, 1997, p. 65

³⁵ Gorostiza, p. 20

³⁶ La empresa Ferrocarril Central Mexicano, se propuso comunicar la Ciudad de México al Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), pasando por el bajío. Posteriormente se hizo un ramal de Irapuato a Guadalajara y años más tarde la empresa adquirió los derechos de Guadalajara a Colima (Ferrocarril Nacional). Luego construyó el tramo de Aguascalientes a Tampico pasando por San Luis Potosí (hacia 1890). Tuvo sus orígenes en los Estados Unidos, donde se creó un modelo de empresa a la que se le conoce como "la gran

concluyó la línea troncal en 1884 hasta la *mexicanización* del sistema ferroviario (1908), explotaba más de la cuarta parte del ferrocarril nacional y transportaba un promedio de cuatro millones de toneladas de carga, lo que representaba “el 30% del total conducido por ferrocarril en ese momento”. Percibía un ingreso anual de 35 millones de pesos, “representaba la tercera parte de los ingresos efectivos del gobierno mexicano”. Empleaba un aproximado de 20 mil trabajadores, de los cuales 7 mil se ocupaban en las maniobras motrices.³⁷

Como podemos observar en el esquema, el Ferrocarril Central y su principal enlace en Estados Unidos *Atchinson Topeka and Santa Fe*, hicieron acto de presencia y adquirieron otras empresas, así mismo lo hizo el *Ferrocarril Nacional Mexicano* (que circulaba de Acámbaro a Morelia, Pátzcuaro, Uruapan) a pesar de lo ya legislado se crearon sistemas organizacionales. A finales del siglo, la industria ferroviaria estadounidense se dio a la tarea de crear sistemas divisionales que fueran autosuficientes, la tendencia era ampliarse a todo el continente, aunque fuera fusionándose, hasta crear una “megacorporación” con miras a competir “para incrementar la eficiencia a través de las economías de escala y la disminución de los costos”.

Sin embargo, estas formas de organización corporativas a las cuales denominaron cárteles, de acuerdo con algunos economistas no fueron funcionales.³⁸ Tan es así, que países influyentes en la estructura ferroviaria, como Inglaterra, impusieron restricciones a las fusiones empresariales.³⁹ En México, en cambio, empresarios estadounidenses como

empresa”, por su propuesta de expansión. La empresa tradicional, a veces familiar, buscó nuevos horizontes y se caracterizó por la separación entre propiedad y control, además de la formación de una jerarquía administrativa. Antes de 1880 en México no había aparecido alguna empresa con características expansionistas. El *Ferrocarril Central* apareció como resultado de las decisiones “políticas adoptadas por la élite porfirista frente a la percepción que se tenía como una de las causas fundamentales del atraso económico”. Un grupo de inversionistas bostonianos dieron origen al *Ferrocarril Central Mexicano* en el año de 1880. Luego de reunir un capital, la familia Nickerson decidió organizar su propia empresa, de tal forma que adquirieron la empresa *Atchison, Topeka y Santa Fe*, localizada en el estado de Kansas con puntos de unión con el *Ferrocarril Central*. A partir de ello se amplió la industria y con ello los intereses de los empresarios, en este caso de la familia Nickerson. Más en Kuntz Ficker, “La mayor empresa privada del porfiriato.(...), pp. 41, 42

³⁷ Kuntz Ficker, “La mayor empresa privada del porfiriato.(...), p. 39

³⁸ Grunstein Dicker, p. 66

³⁹ Estudios de historia comparada respecto al tema de ferrocarriles, los podemos conocer a través de F. Dobbin (1994), C. Dunlavy (1994) y uno más es el de Geoffrey Channon (1988). El análisis comparativo que hace Channon es sobre los sistemas ferroviarios de Estados Unidos y Gran Bretaña, donde encuentra que “los factores políticos-regulatorios generaron presiones en contra del monopolio a inicios de 1870, bajo la intervención de productores y distribuidores, por lo que el Parlamento se opuso a las amalgamaciones (en

John D. Rockefeller y la casa financiera Speyer empezaron a adquirir compañías ferroviarias a partir de 1890-1899, lo que habla de una omisión o evasión a las restricciones impuestas por el Estado, fue hasta 1902 cuando el país “logró imponerse sobre Speyer en la subasta de los valores del *Ferrocarril Interoceánico*” (que transitaba de México a Veracruz). Posteriormente, México logró acuerdos con la casa financiera para intercambiar acciones del Interoceánico por el Nacional y una sociedad que le permitía incorporarse a la administración tanto de estas empresas como del internacional.⁴⁰

A pesar de la gran estructura económica que tuvieron las empresas ferrocarrileras, empezando por la organización y el proyecto de iniciativa expansionista y “gran empresa” de carácter capitalista, y la combinación de costos fijos altos, las presiones de la competencia oligopólica y la necesidad de maximizar los recursos con la tendencia a consolidar el monopolio. Aun con todo, se hizo inevitable la consolidación del ramo ferrocarrilero en manos del programa porfiriano.

De la *mexicanización* en 1908 a la expropiación del ferrocarril en 1937

La creación del sistema ferroviario en México tuvo varios momentos históricos desde su proyecto. La tendencia de que fuera un sistema con capital interno, de inversión pública o privada a través de la promoción en las entidades, la entrega de concesiones a capital privado: extranjero o mexicano. Ambos procesos se trataron en el apartado anterior y aquí vamos a tratar sobre el proceso de consolidación o incautación, al que comúnmente se le conoce como la *mexicanización* de los ferrocarriles (28 de marzo de 1908). Término un poco ambiguo porque no todo el sistema ferrocarrilero pasó a manos del Estado. Otro de los momentos fue el proceso de desincautación (1914-1925), donde las empresas que

término inglés), prácticas que irrumpía la consolidación de grandes empresas. Más en Grunstein Dicker, “Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913), p. 67

⁴⁰Más importante que las disputas por motivo de los fletes, fue el desplazamiento de los inversionistas originales de la empresa estadounidense *Ferrocarril Central*, y es que la problemática rivalidad entre las empresas ferroviarias: *Central* y *Nacional* se intensificaron por cuestiones territoriales, lo que ocasionó la intervención de *Pierce* y el sindicato financiero de *Speyer Bros*, ambos absorbieron las líneas, vinculadas a su vez con otras que ya se habían fusionado o amalgamado entre sí. Luego de las pungas también entre “los sistemas encabezados por los intereses *Harriman*, *Gould*, *Moore-Reid* y el grupo de *Atchinson Topeka and Santa Fe* en el oeste y suroeste de los Estados Unidos”. Grunstein Dicker, “Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913), pp. 77,78. La casa financiera Speyer, desde 1890 a 1899, se dedicó a la compra de concesiones ferroviarias, Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Horizonte Ferroviario, Secretaría de Cultura/Colegio de México, 2017, p. 33

fueron incautadas por el Estado, regresaron a sus propietarios originales. Durante este periodo algunas líneas fueron incautadas por Venustiano Carranza y Francisco Villa, Carranza hizo llamar al ferrocarril en su posesión, el *Constitucionalista*, cuyo tramo era la línea que iba de México a Veracruz.

Otro de los procesos vividos por este medio de transporte, tiene qué ver con la expropiación (junio de 1937) y una de las últimas etapas vividas por el ferrocarril fue entre los años 1997-1999 donde la empresa pasó a ser parte de la Iniciativa privada nuevamente.

El primer momento coyuntural que tuvo el ferrocarril desde sus orígenes siglo XIX, fue iniciando el siglo XX, debido al afán de competir entre las empresas concesionadas, generó problemas para el sistema, es decir, pusieron a las líneas mexicanas en una condición vulnerable económicamente, y de igual manera a otras industrias que dependían de él. Esto provocó la intervención del ministro de Hacienda, José Ives Limantour, quien, junto con otros funcionarios, percibieron los acontecimientos que iban en contra de sus esfuerzos por mantener el orden en las líneas, el control y estabilidad “sobre las bases de la cooperación, la medición de intereses y la competencia regulada”.

Se trataba de encontrar la manera para fortalecer los mecanismos tanto públicos como privados y hacer frente a las competencias surgidas a partir de 1890-1899, entre las empresas ferroviarias. Poner altos al expansionismo capitalista de origen estadounidense, regular y controlar mejor y más eficientemente la competencia dentro de una estructura sectorial oligopólica relativamente descentralizada, o permitir, inclusive promover, y hasta participar en la consolidación monopólica, donde el sistema gubernamental tuviera gran participación a través de la Comisión Revisora de Tarifas, aunque su autoridad finalmente se vio muy limitada.

La política ferrocarrilera captó la atención de la función pública y olvidaron otros sectores de gran importancia como son la agricultura, otras industrias y el mismo comercio. Sin embargo, el ferrocarril en este caso era de gran apoyo para la movilidad y el desarrollo de estos giros, pero gracias a los intereses particulares de las empresas concesionadas este principio se fue dejando de lado.⁴¹

⁴¹Contrario a lo que expresa el funcionario en el último párrafo de su discurso emitido en 1908: Disminución de gastos, reducción de personal, aprovechamiento de líneas de menor pendiente y de más barata explotación, facilidades para sacar mejor partido del material rodante, concentración de mercancía en los

La alternativa que finalmente llevó a cabo la Hacienda pública concluye Grunstein, no era ni la única ni la mejor opción de blindaje económico a la industria ferrocarrilera. Cualquier propuesta que hubiese sido, traía consigo costos y beneficios “distintos al de la vía transitada que habría que examinar y sopesar cuidadosamente en relación con los incurridos como consecuencia de la gran consolidación” ferroviaria.⁴²

Era necesaria la creación de una compañía que preservara la propiedad federal ferrocarrilera, y sólo el estado mexicano tenía los derechos, posiblemente el recurso y la obligación de intervenir en estos procesos.⁴³ Por tanto, para diciembre de 1906, el ministro de Hacienda José Ives Limantour terminó los acuerdos con los accionistas, banqueros, emisores de títulos, así como acreedores de ambos continentes, y para mediados de 1907 el presidente Díaz ya estaba emitiendo el decreto de constitución del ferrocarril bajo la nominación Ferrocarriles Nacionales de México. No obstante, a nivel internacional se generó una gran incertidumbre en los mercados financieros por esta determinación. La operación se concretó hasta los primeros meses de 1908 y para esos momentos el Estado adquirió alrededor del 60 por ciento del sistema de vías sin mayor desembolso, pero absorbió la deuda, y obtuvo el control de las líneas de los ferrocarriles *Central* (transitaba de México a Ciudad Juárez), *Nacional* (México a Nuevo Laredo), *Internacional* (transitaba de Piedras Negras a Durango) e *Interoceánico* (y éste de México a Veracruz).⁴⁴

Grunstein deja en claro que para la “consolidación” del sistema ferroviario nacional pudieron darse otras opciones, a pesar de que para el secretario de Hacienda fue lo mejor, dado que “el gobierno había fracasado en su empeño por armonizar los intereses y las miras de las empresas y en calmar la desconfianza que recíprocamente se inspiraban”. Por tanto, la función principal del gobierno dentro del sistema Ferrocarriles Nacionales era ser “regulador y accionista mayoritario, consistente en racionalizar al sistema de transporte para distribuir justa y adecuadamente entre los inversionistas y el público las economías y

trenes y otras reformas análogas, son de aquellas que sólo pueden realizarse con libertad de acción y elementos poderosos, circunstancias ambas de que carecían las referidas empresas (...) Con la fusión quedaría libre el campo para introducir reformas y las mejoras tendientes a satisfacer las legítimas aspiraciones de unos y otros, siempre que los mencionados intereses se subordinaran, dentro de los límites equitativos a los intereses de la agricultura, la industria y el comercio. (SHCP-1908). Grunstein Dicker, pp.85, 86

⁴²Grunstein Dicker, “Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913), pp. 67, 69, 79

⁴³ Valencia, p. 33

⁴⁴ Kuntz Ficker (2002), p.18

las grandes ventajas pecuniarias”, esto, a afectos de la “consolidación”, a lo que muchos autores han denominado *la mexicanización*. Sin embargo, aún faltaba la adquisición del otro 40% de vías y material rodante bajo administración de otras empresas, lo que se adquirió paulatinamente.

La “consolidación” fue un proceso que siempre estuvo sujeto a críticas desde sus inicios, pues para muchos no era ni la única ni la mejor opción por las consecuencias económicas y financieras para México. Al menos así lo hace ver en 1915, quien fuera presidente de la junta directiva de los Ferrocarriles Nacionales, Fernando González Roa,⁴⁵ en ese entonces incautado por decreto del entonces presidente Venustiano Carranza y bajo el nombre de *Ferrocarril Constitucionalista*.

En su momento, González Roa reconoció “como legítimas las motivaciones antimonopólicas y nacionalistas de Limantour hasta la adquisición del Ferrocarril Nacional en el verano de 1903”. Posteriormente y hasta el final, insistió en que no había sido la mejor opción tomada por el ministro de Hacienda, pues los resultados de esta negociación no fueron benéficos. Los intereses de la nación, al parecer, hubieran estado a salvo de no haber sido por la segunda etapa respecto a la transacción, a lo que llamaron “consolidación”. Los propósitos originales se desvirtuaron con la fusión de los sistemas: el *Central*, *Interoceánico* e *Internacional*, además de traer efectos contraproducentes tanto para el proyecto de nación como para el mismo desarrollo ferroviario.

Por citar algunas de las consecuencias negativas que tuvo la “consolidación” del sistema ferroviario, desde la perspectiva de González Roa, están la sobre capitalización y el endeudamiento, absorbidos por Ferrocarriles Nacionales de México.⁴⁶ Estrategia nada favorable, aunque el gobierno no haya desembolsado, asumió el compromiso y una parte

⁴⁵ Grunstein Dicker, pp. 84,85,86

⁴⁶Ferrocarriles Nacionales llegó a representar la mitad de la deuda externa y es que hay autores que sugieren que el problema inició con *la mexicanización*. Otros opinan que el origen del deterioro se dio con la revolución, donde las facciones armadas causaron graves daños materiales. Otros exponen que el verdadero problema de la revolución no fue el daño material sino la desarticulación de la administración de la empresa. Otros refieren que los problemas de los ferrocarriles se presentaron en la década de los veinte y treinta, donde destacaron: la falta de educación técnica, las luchas sindicales, y los problemas políticos. Jorge Fernando Beltrán Juárez, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940*, Pdf (acceso a Internet marzo 2018), pp. 1, 2. Podemos hacer un conjunto de todos los problemas que vivió FNM y concluir.

importante de la deuda. Para el autor de principios de siglo y funcionario al fin, las mejores decisiones para este tratado hubieran sido:

- a) “Que para incrementar su control sobre el sector hubiese sido preferible que el gobierno aceptara la oferta inicial de *Pierce* (empresario estadounidense) de venderle un número mayoritario de acciones del *Central* en lugar de garantizar buena parte de la inflada deuda de los Ferrocarriles Nacionales”⁴⁷
- b) “Que al haber conseguido el dominio sobre el *Ferrocarril Nacional* (de México a Nuevo Laredo) se había conjurado ya el peligro de una fusión perjudicial de las líneas competidoras”
- c) “Que además el gobierno contaba tanto con los ‘elementos’ legales como con la influencia en virtud de su posición como accionista mayoritario del sistema del *Nacional* “para colocar en situación de juntar a las empresas competidoras... e impedir [al mismo tiempo] los abusos de las compañías”.⁴⁸

Desde el primer momento de esta nueva etapa ferroviaria el compromiso se asumió, junto con los problemas. Lamentablemente la empresa encargada del sistema de Chihuahua al Pacífico por ejemplo (compañía constructora del *Ferrocarril Noroeste de México*), cayó en bancarrota, el ferrocarril que viajaba de México a Acapulco (línea concesionada al *Ferrocarril Central*), fue suspendido indefinidamente. “La compañía del ferrocarril de Veracruz al Istmo se declaró en quiebra”,⁴⁹ y el caso específico de la división Querétaro (a cargo del *Ferrocarril Central Mexicano*) donde se ubica Irapuato, es un claro ejemplo de las condiciones que mantenían líneas de escasa demanda y habían dejado de invertir en el mantenimiento, así es que cuando se creó FNM había un avanzado deterioro en las líneas y dependían de las subvenciones públicas para su mantenimiento “por lo que era cuestión de tiempo para que fuera intervenida por sus acreedores”.

Así pues, treinta años después de este proceso de *mexicanización*, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México afrontó una serie de conflictos, especialmente económicos y políticos, derivados de procesos sociales que se fueron generando en el

⁴⁷ En la etapa final del porfiriato se abrieron nuevas líneas, aunque pocas quedaron concluidas, asimismo otras líneas se empezaron a incorporar a la recién creada empresa. Hacia 1910 lo hizo Ferrocarriles de Veracruz al Istmo. Lo hizo Ferrocarril Panamericano así como Ferrocarril Mexicano del Sur. Gorostiza, p. 30

⁴⁸ Grunstein Dicker, p. 87

⁴⁹ Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, Ferrocarriles Nacionales de México, 1970, p. 220

trayecto. Rezagos de la Revolución, movimientos sociales, exceso de personal y falta de ingresos productivos, entre algunos, por lo que requirió nuevamente la intervención del Estado y la implementación de políticas como la llamada economía mixta: inversión privada y pública, que originó las empresas paraestatales.

Se llegó a tal estrategia porque la empresa además presentó falta de ingresos que requirió “abatir costos de explotación, fusionar líneas y suprimir talleres”. Estas medidas causaron inconformidad entre los trabajadores, quienes pedían justicia respecto a las condiciones laborales y atención social. “A falta de ahorro interno se consideró la intervención del Estado” y con ello una política de expansión de la economía, servicios públicos, educación, vivienda y seguridad social.⁵⁰

Al intervenir el gobierno, se ampliaron y mejoraron las líneas como parte de las obligaciones financieras. Por su parte, los empresarios privados no respondieron al compromiso que habían adquirido, ni hicieron frente a la deuda, mucho menos a ampliar las redes ni modernizarlas. Ante tales condiciones, el Estado responsable de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, asumió la deuda y nuevamente se vio obligado a buscar soluciones. La única salida era la expropiación.

Los ferrocarriles pasaron a manos de los obreros y ellos administraron la empresa a partir del 23 de junio de 1937. Posteriormente se creó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México y un año después la Administración Obrera 1º. de Mayo de 1938, con la finalidad de hacer oficial la presencia del trabajador. Poco más de dos años después, el Estado intervino una vez más en su recuperación administrativa, en 1940.⁵¹

Como podemos observar, el gobierno asumió el compromiso del ferrocarril en condiciones muy vulnerables económicamente. Al término del régimen porfirista y con posterioridad “las obligaciones de los ferrocarriles representaron casi la tercera parte de la

⁵⁰ Los salarios tendieron al estancamiento o en su defecto a la disminución, corregido por el Estado asumiendo políticas de vivienda, con créditos subsidiados, con servicio médico, entre otros, al que el autor de este artículo llama políticas de clientelismo “asociadas con las estrategias reivindicativas de los sindicatos”, ya que dichos servicios fueron reconocidos por el Estado y en gran parte satisfechas al trabajador”. Más en Francisco Zapata, “Movimientos Sociales y conflicto laboral en el siglo XX”, en *Los grandes problemas de México*, tomo VI, Ilán Bizberg y Francisco Zapata (coord.), Colegio de México-Colección Bicentenario, 2010, pp. 63, 76, 77

⁵¹ En el DOF dentro de la reforma a la Ley de la Secretaría y Departamentos de Estado aparece el acto protocolario de la Administración. El decreto del control de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en manos obreras se derogó hacia 1941, Márquez Córdova, p.5

deuda externa del país”. No era una empresa solvente, más bien era incapaz de “cumplir con los compromisos contraídos con el exterior”, y al parecer así se siguió durante gran parte del siglo XX, tomando en cuenta que se expidieron leyes, acuerdos, reglamentos, tratados para proveer al transporte de las condiciones mínimas de uso, sin tener que recurrir al de por sí endeudamiento con el exterior.

Del mismo modo se obtuvieron “importantes reducciones en los intereses vencidos”.⁵² A pesar de que la gran crisis internacional de 1929 hizo que se dejaran de lado todo tipo de acuerdos y se suspendieron pagos, la secuencia del sistema de pagos fue complicada, normalizándose hasta el periodo de la II Guerra Mundial.⁵³

Estos altibajos y los movimientos obreros, provocaron que la empresa adquiriera más deudas. Ferrocarriles Nacionales de México, convocó a dirigentes de la Confederación de Transportes y Comunicaciones para plantearles la problemática de la empresa y solicitó la cooperación de los trabajadores a fin de “encontrar soluciones adecuadas y salvar del desastre a los ferrocarriles”.

Dos años después, la plantilla laboral fue reducida en gran medida a causa del despido masivo de trabajadores, por lo que surgieron protestas argumentando éstos que la crisis por la que pasaba la empresa era por causas administrativas “y no por exceso de personal” dado que desde la década de 1930 los trabajadores ferrocarrileros estaban repartidos en diferentes empresas según este autor

Ferrocarriles Nacionales de México, con 35 mil 900 trabajadores, el del Pacífico contaba con 4 mil 300 empleados, y el Ferrocarril Mexicano, daba empleo a 3 mil 300 trabajadores. En total, más de 43 mil 500 rieleros constituían la fuerza laboral (...), considerando al personal de otros pequeños ferrocarriles.⁵⁴

Otro de los procesos que vivió el ferrocarril fue su reestructuración como empresa Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (FNMyA), a partir de 1919 hasta 1925.

⁵² Gorostiza, p. 559

⁵³ En México la deuda externa se tornó complicada y se abrieron tres ciclos de negociaciones: el primero fue durante el gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924) con el convenio De la Huerta-Lamont (junio 1922), donde estuvo presente el problema de Ferrocarriles y la Banca. Durante el gobierno de Plutarco Elías Calles (1924-1928) y se presentaron dos momentos más, el convenio Pani-Lamont (1925), donde “se desincorporó la deuda y garantizó el servicio de la deuda por impuestos petroleros”. Incumplimientos más y nuevas negociaciones, y nuevos convenios como el Lamont-Montes de Oca, poco después vino la Gran Depresión 1929 y con ello se pospusieron los pagos. Cecilia Zuleta, pp. 132, 133, 134. Cf. Gorostiza, p. 559, señala que “la situación de moratoria se formalizó a principios de 1932”.

⁵⁴ Gorostiza, pp. 556-563

Posteriormente, el 1º. de enero de 1926, la empresa fue devuelta a sus propietarios extranjeros mediante la Enmienda Pani. Alberto J. Pani fungió como presidente ejecutivo de FNM como empresa incautada de febrero de 1915 a mayo de 1918, y a través de esos acuerdos se llegó a un periodo de no incautación que duró once años aproximadamente 1926-1937, donde el problema laboral se agudizó en materia operativa, y en materia política los trabajadores no empatizaron con el último del grupo sonorense que llegó al poder, Plutarco Elías Calles (1924-1928). Contrario a ello fortalecieron su autoridad sobre los mandatos gubernamentales y la infiltración de terceros al grupo laboral, deteriorando más el funcionamiento de la empresa.

La Ley de Ferrocarriles de 1899 establecía que podían ser incautados los materiales e instalaciones para la operación del sistema ferroviario, la Asamblea General de Accionistas, la Junta Directiva y la Presidencia Ejecutiva continuaron con la administración de los bienes no incautados -entre los que se encontraban diversas propiedades inmobiliarias así como las compañías subsidiarias de FNM-, además de colaborar con el gobierno en algunos asuntos puntuales concernientes a la explotación del sistema y reclamar la devolución del patrimonio de la empresa.

Al desplazamiento del *Maximato* por Cárdenas, éste implementó una nueva forma o un modelo diferente de organización laboral, entregó a los trabajadores el sistema ferroviario bajo la autoridad de expropiación de bienes de FNM, a la cabeza estaba un cardenista, Antonio Madrazo, quien se mostró receptivo a las demandas obreras. Por tanto, al fortalecimiento del Sindicato (STFRM), el cual integró a sus filas a la Federación Nacionalista Ferrocarrilera, afiliada a la CROM de la que se disertará más adelante, y con éste se incrementaba a 70 mil el número de afiliados.⁵⁵ A través de este proceso se iniciaba lo que se conoce como la Administración Obrera.

Esta entidad con personalidad jurídica y patrimonio propio, se desarrolló con el objetivo de mejorar las condiciones del sistema ferroviario así como gestionar el cumplimiento de los derechos laborales, fueron ellos sus propios patrones.⁵⁶ Pero debido a la falta de coordinación y cooperación de entre los mismos ferrocarrileros, el presidente Manuel Ávila Camacho decidió su desaparición, dado que durante este período de gestión obrera se

⁵⁵ Valencia, pp. 87-194

⁵⁶ En su mayoría las cooperativas siguen una línea muy parecida a lo que fue la Administración Obrera de Ferrocarriles. Al cierre o declaración en quiebra de alguna empresa privada los trabajadores retoman la actividad con la finalidad de evitar el cierre y mantener las fuentes de trabajo. Más en Rogelio Magaña Castro, José Manuel Juárez Núñez, etc., *Cooperativas Industriales en la industria mediana y pequeña en México*, Fundación Friedrich Ebert, 1989

generaron una serie de accidentes ferroviarios, cuyas repercusiones humanas y económicas no pudieron solventar los trabajadores,⁵⁷ así como el sistema administrativo ya que era difícil tanto asumir como aceptar una máxima autoridad, lo que generó una gran indisciplina, debido a que era casi imposible aplicar una sanción, inclusive en las faltas más graves.⁵⁸ Esto se convirtió en un factor fundamental para la finalización de la Administración.

Uno de los factores importantes que cabe destacar se refiere a los pocos recursos con los que fueron operando los ferrocarrileros, un equipo muy deteriorado para las necesidades, además de la imposibilidad de aplicar tarifas, por tanto, no se logró

(...) poner en orden una empresa que arrastraba un lastre de deficiencias acumuladas durante mucho tiempo (...) Es difícil emitir un juicio imparcial sobre la Administración Obrera, pues admitiendo que haya habido indisciplina y desorden mientras los trabajadores manejaron la empresa de ferrocarriles, entre 1938 y 1940, nadie ha probado que fueran mejores o peores que otras administraciones anteriores o posteriores.⁵⁹

El STFRM incidió en la postura reivindicativa adquirida por la Administración luego de las pláticas sostenidas primero con Cárdenas y posteriormente con Ávila Camacho, con ambos Ejecutivos se había aceptado el compromiso de reencauzar la situación, e iniciar con el estudio de las finanzas ferrocarrileras, por lo que el 9 de julio de 1940 se publicó un plan de economías firmado por el Consejo de Administración, donde se señalaba que era necesario ajustar los gastos mensuales, entre otros aspectos.

Se presentó la oportunidad de nuevas reuniones durante el mes de julio de 1940 para discutir sobre dos puntos fundamentales para el ejercicio laboral: el índice de accidentes y los problemas económicos de la Administración. En una de éstas una de las propuestas emanó del Consejo de Administración, comprometido en la mejora financiera, mientras que “el sindicato presentó un plan para reducir los accidentes.”

No se encontraron salidas a la problemática, la Administración Obrera aceptó algunas condiciones como la reducción de gastos por parte de la empresa a su cargo, pero no el ajuste de salarios a la baja como tampoco el despido de personal, ya que, desde sus

⁵⁷ Entre otros accidentes destaca uno hacia 1939. Un choque ocurrido en las inmediaciones de Querétaro con un saldo de cinco muertos y cinco heridos, la pérdida de 13 carros, así como la carga de mercancía en ocho de ellos. Ese mismo año ocurrieron nuevos accidentes, lesionados, muertes y enormes pérdidas materiales. Muchos de éstos causados por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el reglamento de transporte. Beltrán Juárez, pp. 1, 8

⁵⁸ Gorostiza, p. 565

⁵⁹ Gorostiza, p. 565

perspectivas, era mejor “reducir el porcentaje de ingresos totales que fuera a ser dedicado a la reparación y mejoramiento de las propiedades de los ferrocarriles”.

En la última reunión sostenida entre la Administración y Ávila Camacho en diciembre de 1940 se planteó al STFRM la reorganización de los ferrocarriles. Nuevamente no se dio salida cordial ya que se opusieron y

(...) demandaron al presidente se aboliera la obligación de los ferrocarriles de pagar el diez por ciento de los ingresos brutos como impuestos y que reformara la estructura de tarifas de carga. La actitud del Gobierno fue rígida y anunció finalmente el 18 de diciembre de 1940 la desaparición de la Administración Obrera y la creación de una nueva administración.⁶⁰

La personalidad jurídica del sindicato difiere de la Administración Obrera porque éste se gesta al interior de la vida laboral para la defensa de los derechos del trabajador, mientras que, en el caso de la Administración, los trabajadores eran también administradores de la empresa. Beltrán Juárez, retomando a otros autores habla sobre el desempeño de una empresa y las herramientas que pueden ser condicionantes para un buen ejercicio: voz, salida y lealtad. Argumenta además que, bajo “cualquier sistema económico, social o político, los individuos, las empresas, y los organismos en general están sujetos a fallas en su comportamiento eficiente, racional, legal, virtuoso o, en otro sentido, funcional”.⁶¹

La Administración Obrera en su estructura orgánica, como otras entidades que surgen en el mundo obrero y que se desarrollaron con el cardenismo, tiene características y tendencias políticas, por lo que se crean consejos de apoyo. En el caso de ésta se componía de siete miembros, designados por el Sindicato “por conducto de: su comité general, ejecutivo y de vigilancia”.

El sistema de gobierno generó expectativas respecto a la reivindicación de la Administración Obrera, por tanto, en mayo de 1940, previo a su salida, Lázaro Cárdenas sostuvo una primera reunión con los representantes y puso de manifiesto el desacato al decreto firmado y los compromisos adquiridos con ésta. Aquí se planteó sobre el pago del 5.64 % de los ingresos brutos que debía haber hecho desde el primero de mayo de 1939 a la Tesorería Federal, y las deudas ferrocarrileras. En función de este incumplimiento y la falta de disciplina “se hicieron fuertes cargos en contra de la Administración Obrera”. La ineficiencia del servicio ferrocarrilero derivó en un alto índice de accidentes. “La oposición

⁶⁰ Beltrán Juárez, pp. 22, 23, 24, 25

⁶¹ Beltrán Juárez, p. 9

surgió del STFRM, argumentando que las condiciones en que recibieron los ferrocarriles no habían sido óptimas”.⁶²

Ahora lo que les restaba a los obreros ferrocarrileros era reencauzar su sindicato, que como podemos observar intentó hacer fuerza, sin mucho éxito, durante la Administración. Además, cabe mencionar que los contextos internacionales influyeron mucho, tanto en lo económico como en lo social. Estamos hablando de un casi recién creado sindicato, de movimientos obreros, de luchas sindicales, proletariado, así como depresiones económicas y depreciaciones monetarias, términos que cotidianamente se utilizan en las empresas en cualquier circunstancia.⁶³

Se desconfiaba además de la educación obrera, la serie de luchas obreras, la falta de apoyo estatal y los problemas políticos, el desprestigio de la derecha a la política cardenista, incluyendo los daños materiales, representaron “la estocada final” a la empresa de transporte más grande del país, redireccionando su titularidad. Otro aspecto por resaltar fueron las estrategias políticas del nuevo régimen.

Obreros, sindicato ferrocarrilero y movimientos laborales

El ferrocarril introdujo una fuerza de trabajo diferente. Desde el proceso de construcción, donde muchos de los que se emplearon estaban dedicados a las labores agrícolas. En una primera etapa la mayoría de los maquinistas y los jefes de sección, eran extranjeros. “El establecimiento de los rieles, estaciones, bodegas y talleres ocasionaron el empleo de una gran cantidad de personas”, cuya transformación se generó no sólo en la dinámica laboral sino también en lo cultural. Gran parte del sector obrero ferrocarrilero, de origen mexicano, creció en el porfiriato e insisto, quienes estaban al frente de esta industria en su mayoría, eran extranjeros.⁶⁴ Los trabajadores mexicanos se sentían excluidos de

⁶² Beltrán Juárez, pp. 5- 10

⁶³ Beltrán Juárez, p. 1, 3

⁶⁴ Más tarde, con la nacionalización de los ferrocarriles, se generó cierta rivalidad entre empresas. Está el caso particular del *Ferrocarril Mexicano*, que desde 1946 Miguel Alemán Valdés decretó la Institución Pública Descentralizada de esta empresa. “Con personalidad jurídica propia y con el patrimonio formado de los bienes que se especificaron en dicho decreto, incluyendo la garantía de los derechos de los trabajadores”. Dichas rivalidades surgían por las diferencias disciplinares entre esta empresa y Ferrocarriles Nacionales de México como ejemplo. Destacaban la puntualidad, eficiencia y formalidad en la dinámica laboral de una comparada con la otra. Más en Garrido, pp. 60, 61

muchas de las prerrogativas que tenían los trabajadores extranjeros. Estos últimos gozaban de mejores salarios y prestaciones, mayor seguridad laboral, mientras que los primeros sufrían jornadas excesivas, discriminación y carencias de prestaciones sociales. Estas causas imposibilitaban elevar el nivel de vida del ferrocarrilero mexicano.

El idioma también influyó para que las rivalidades crecieran, “las reglas y manuales de operación estaban en inglés”. Se daban las órdenes en inglés y esto, por lógica, dejaba en desventaja al ferrocarrilero mexicano.⁶⁵

A partir de 1903, el Estado buscó tener mayor presencia en el sistema ferroviario, y en la vida laboral de los trabajadores. Ese desequilibrio social y laboral en que estaban inmersos los trabajadores, dio inicio a que surgiera la idea de agruparse para conseguir mejoras en su trabajo y que se vieran reflejadas en su vida personal y en su vida económica.

Durante la etapa porfirista se generaron un promedio de 250 paros laborales de los cuales sesenta provenían del sector ferrocarrilero, a quienes se les identificaba como los precursores de cualquier movimiento, a pesar de las condiciones de represión en que vivieron durante su primera etapa laboral.

Los primeros se originaron con gran sentido de identidad dentro del proletariado industrial y las demandas confluían generalmente en asuntos comunes como jornadas de ocho horas, aumentos salariales, trato igualitario entre mexicanos y extranjeros, así como la eliminación de la restricción al acceso del trabajador nacional a cualquier empleo y es que mucha de la industria estaba en manos de extranjeros, por lo que también solicitaban salarios equitativos.⁶⁶ Fue precisamente en la empresa *Ferrocarril Central*, donde se originó el primer movimiento laboral, iniciado por la asociación de mecánicos a fines de mayo de 1894. Tomó participación la Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos, organizada en San Luis Potosí en 1890. Diez años más tarde en Puebla se constituyó la Unión de Mecánicos Mexicana, cuya característica era que tenían un mayor sentido de resistencia, y se puede considerar la primera con esas intenciones en beneficio del gremio.

⁶⁵ Garrido, p. 38

⁶⁶ Valencia, p. 72

Con estos antecedentes se puede inferir que el gremio daba muestra de su empuje desde finales del siglo XIX, pues posteriormente se fundaron la Sociedad de Hermanos Caldereros y la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril.⁶⁷

Para 1901 en el norte del país, personal maquinista del *Ferrocarril Internacional* se manifestó en un paro laboral, en estaciones intermedias dejaron un tren de pasajeros y uno de carga, exigiendo de esta manera un aumento salarial, al cual se le unieron los telegrafistas, pero dicho movimiento fue reprimido por las autoridades de la empresa, quienes se dirigieron al *Ferrocarril Central* para solicitar a esta compañía cargos similares y que no dejara de funcionar. Luego de ello se lograron acuerdos y los inconformes regresaron a sus puestos.⁶⁸

Entrando el siglo XX, en octubre de 1902, se generó una de las más intensas huelgas ferrocarrileras alardeada por la Unión de Fogoneros del Ferrocarril Nacional, y que dio por resultado el primer *laudo arbitral* a favor de los trabajadores del riel. Pero no fue el único, a éste le siguieron muchos más como el de los trabajadores pertenecientes al Gran Círculo de Obreros Libres, pertenecientes a Río Blanco, Nogales y Santa Rosa, quienes manifestaron su indignación contra los esbirros de la dictadura. Por esa misma época, los trabajadores de Cananea se levantaron en movimiento, y desde entonces Cananea fue considerada como cuna de revolucionarios pues muchos de los obreros participaron posteriormente en las campañas revolucionarias de 1913 a 1914.

A pesar de que el gobierno buscó estrategias para que sucesos como el de Cananea no se repitieran, lo cierto es que fue de gran influencia para movimientos laborales consecutivos, como el que gestaron los mecánicos de los talleres de Chihuahua dirigidos por la Unión de Mecánicos Mexicanos, cuya primera intención fue reprimida, como muchas, pero que arrojó las primeras conquistas trascendentes para la vida laboral. La demanda era contra la empresa del *Ferrocarril Central* para el reconocimiento de la Unión, donde maquinistas, fogoneros y otras áreas se unieron y otro aspecto que siempre estuvo presente en la necesidad del operario en general durante este periodo, pero en este caso del ferrocarrilero, era la igualdad de trato y derechos respecto a sus homólogos

⁶⁷ Marcelo N. Rodea, *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero (1890-1943)*, STFRM- AMDTPS, México 1944 p. XXIX

⁶⁸ Gorostiza, pp. 45-046

extranjeros. También se incluía la reglamentación de labores, equilibrio en cuanto a los salarios y reducción de horas en la jornada de trabajo.

Díaz eludió tal petición y amenazó con destituir a los trabajadores que no se presentaran a laborar. Pidió no intervenir en asuntos administrativos e imponer trabas injustas al capital extranjero en perjuicio del país. Asimismo, amenazó con recurrir a otras medidas en casos de alterar “la paz y el orden”.⁶⁹

Así, en los albores de la creación de los Ferrocarriles Nacionales de México y la revolución de 1910, se llevó a cabo la primera Convención Nacional de resistencia, encabezada por la Unión de Mecánicos en julio de 1908, donde se proponen las mismas demandas que en el movimiento obrero de Chihuahua: ocho horas de trabajo diario, abolición de privilegios raciales, y se incluyen otros como descanso semanal y solicitar se dedique un día de culto al trabajo. A esta Convención con tintes sindicales, Díaz la manda reprimir y envía a sus líderes a las mazmorras de San Juan de Ulúa y a los climas letales del Valle Nacional en Oaxaca y Quintana Roo.

En mayo de 1911, ya iniciada la revolución maderista, se funda una de las más importantes organizaciones de resistencia, llamada “Confederación Tipográfica de México”, posteriormente cambia a “Confederación Nacional de Artes Gráficas”, pero lo más relevante de estas agrupaciones es que se constituyen en pleno movimiento revolucionario como fue también la creación de la Casa del Obrero Mundial, iniciada en junio de 1912 por un grupo de trabajadores sin ningún interés de poder, sino más bien hacia el trabajador. Esta Casa llegó a congregarse a un gran número de representantes del proletariado mexicano, y ahí iniciaron también con la Escuela Nacional, para seguir difundiendo la doctrina de Ferrer Guardia, quien fuera sacrificado en Barcelona, por sus ideas.

En 1913 a iniciativa de la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, se establece la Confederación de Gremios Mexicanos, que se considera el primer antecedente del Sindicato Único de la Industria Ferrocarrilera. Es decir, que el sindicalismo ferroviario se gestó en condiciones medulares de la historia de México: el proceso revolucionario y posteriormente la formación del sistema político corporativo de la década

⁶⁹ Rodea, p. XXIX, Gorostiza, pp. 47-48

de 1920 y 1930. Se puede considerar que son las propias instituciones las que otorgan el impulso al obrero, pero también las que condicionan y fijan sus límites y posibilidades.

La Casa del Obrero Mundial tuvo varias sedes. Hacia 1914, cuando llegaron los revolucionarios, se reabrió, luego de que la gente de Victoriano Huerta la había clausurado a mediados de ese año. Más tarde, en 1918, en un Congreso Obrero celebrado en Saltillo, Coahuila, surge la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), de la que el STFRM se mantuvo al margen.⁷⁰ Esta central sindical tenía como líder a Luis N. Morones, quien estuvo cerca a Obregón en las giras electorales por varias partes de la república, incluyendo Guanajuato, pero el apoyo de la CROM no era gratuito, pues la recompensa sería para que el candidato, al arribar al poder, creara la Secretaría del Trabajo y dejara sus funciones a un cromista, asimismo “promulgar la ley Laboral y se reconociera a la CROM como órgano único de negociación entre el gobierno y las agrupaciones gremiales del país”,⁷¹ digamos que es el antecedente de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), creada posteriormente en febrero de 1936.

Aguascalientes fue la sede de la Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras en diciembre de 1918, a la que se incorporaron la mayoría de agrupaciones del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Nacionales y dos años después se crea la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras a instancias del presidente en turno Adolfo de la Huerta, a consecuencia de las diferencias intergremiales que había, se propone la celebración de un Congreso Ferrocarrilero, de donde resulta dicha Confederación.

Previo a la creación del Sindicato, se organizaron varios encuentros intergremiales. Hacia noviembre de 1924, dos miembros de la Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos presentaron un proyecto para la creación de la Gran Liga de Agrupaciones Obreras de México con la finalidad de fortalecer al obrero, se encontró respuesta para la creación del Comité pro-Unificación Obrera que se encargaría de proteger los intereses de los gremios. La Confederación Nacional de Electricistas propuso la participación de la Asamblea Nacional de Unificación Obrera y Campesina, incorporándose a un sector más.

Como podemos observar los momentos vividos previos a la creación del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (resultado del 4º. Congreso

⁷⁰ Rodea, p. xxx

⁷¹ Valencia Islas, p. 89

Ferrocarrilero el 9 de noviembre de 1932) fueron muchos, a la par se dio la creación de otras organizaciones sindicales, y cada vez los gremios se fueron fortaleciendo para encontrar mayor eco a sus demandas, aunque nunca dejaron de existir los intereses propios de cada gremio. Sin embargo, para estos momentos ya se encontraban frente a una nueva Constitución, con regímenes políticos y personajes diferentes. Entró en vigencia el Artículo 123 que establecía, en ese entonces, la dignificación del trabajo, surgida ya desde el movimiento obrero en Chihuahua en peticiones específicas como las jornadas laborales y los salarios.

Como resultado de este Artículo constitucional, se creó la Junta de Conciliación y Arbitraje para obtener de forma más rápida y directa los resultados por dificultades patronales.⁷² Hablando específicamente de las inconformidades que se generaban al interior de las prácticas laborales, los sindicatos tenían como principio respaldar los derechos de los trabajadores en cuanto a fuerza y tenacidad para hacer cumplir las peticiones y necesidades, frente al patrón, que por ley les correspondían. Sin embargo, hoy día son instrumentos políticos, dejaron de lado el espíritu combativo de los primeros agremiados frente a sus demandas, algo de lo que nos habla Francisco Zapata.

En relación con este tema cabe agregar que las huelgas en diferentes ramas de la producción y en determinados espacios han sido fuertemente reprimidos por el Estado, aun así, se fueron presentando en diversos momentos y muy contadas veces con rasgos de confrontación, por tanto, este tipo de movimientos se han ido sesgando durante los últimos 40 años, he ahí las negociaciones a las que se llegaron.

Entre los conflictos huelguísticos muy específicos podemos mencionar el de los petroleros de 1937, de los mineros del carbón 1949-1951 y entre otros, uno más el de los ferrocarrileros 1958-1959 promovido por el sindicato y sus diferencias con el Estado.⁷³

Los ferrocarrileros, fueron precursores de movimientos obreros⁷⁴ y huelgas desde finales del siglo XIX, por las razones antes expuestas, su condición de trabajadores generó

⁷² Rodea, p. XXXIV

⁷³ Francisco Zapata, "Movimientos sociales...p. 63

⁷⁴ A los movimientos se les ha considerado expresiones de tipo social, centrado más en determinados sectores (obreros, campesinos, artesanos). Específicamente el movimiento obrero tiene un enfoque político, es decir que todo movimiento obrero conlleva una buena organización, un liderazgo, pero generalmente tiene tintes políticos, si así se le quiere considerar, ya que afectan la vida política, ideológica y social de la vida obrera. Más en Jorge Alonso (coord.) *Los movimientos sociales en el Valle de México*, tomo I, SEP-Colección Othon de Mendizábal, 1986, p. 21

un status dentro de la vida nacional. Otro movimiento de los obreros del riel se originó en 1921 por diferencias intergremiales, específicamente respecto a la firma de las negociaciones contractuales entre la empresa y las agrupaciones. La Unión de Conductores, Maquinistas, Fogoneros y Garroteros, y la Gran Orden de Maquinistas y Fogoneros, ambas querían tener la titularidad del contrato, y es que estaba de por medio el mantener los puestos, pues el proceso de no incautación, de acuerdo con lo previsto por los trabajadores, traería como consecuencia la erogación por salarios y la reducción de la plantilla laboral. Al menos eso había sucedido con la empresa del *Ferrocarril Mexicano*. El emplazamiento a huelga pedía un aumento salarial del 75%, finalmente De la Huerta emitió un fallo sobre la factibilidad de dicho aumento, se reconoció a la Gran Orden, se reinstaló a los trabajadores cesados y se indemnizó a aquellos que habían sufrido accidentes laborales.⁷⁵

Otro movimiento del sector obrero mexicano, específicamente el ferrocarrilero, pero éste en pro de la política, fue en el movimiento delahuertista y sus pugnas contra Calles siendo presidente Álvaro Obregón, quien apoyaba a Calles para su sucesión, aunque De la Huerta también quería repetir la experiencia de ser mandatario. Durante este proceso en la familia ferrocarrilera se generó un gran descontento, pues había divisiones al interior del gremio en cuanto al apoyo a candidatos. “La empresa se convirtió en agencia electoral”, y Ernesto Ocaranza Llano, director en ese entonces de la empresa FNM, se valió de un maquinista de nombre Conrado C. Rochín, éste junto a Fernando López, senador, trataron de movilizar al gremio creando el Partido Ferrocarrilero, cuya tendencia desde su fundación era desviar la atención de los trabajadores delahuertista. Por tanto, al interior de este partido se crearon discordias porque unos apoyaban a Plutarco Elías Calles y otros a Adolfo de la Huerta, quien durante su interinato (mayo-noviembre 1920) en la presidencia de la república, fingió tener acercamiento con el sector obrero y fungió como mediador de los conflictos laborales. De esta forma creaba sus bases de apoyo para una futura candidatura. Blindó al gremio ferrocarrilero durante su corto gobierno y como secretario de Hacienda durante el gobierno de Obregón, fueron funciones que le generaron simpatías y respaldo en la rebelión delahuertista.

⁷⁵ Valencia, p. 90-91

Los ferrocarrileros fueron de los gremios más grandes, más beligerantes y con mejor capacidad de movilización, al menos así lo habían demostrado desde los primeros movimientos y aunque esa condición le interesó al sistema en funciones porque de esa manera tendrían una red confiable dentro del sistema de transporte más importante en el país, no consideraron que podrían generarse otros conflictos, uno de ellos emanado de la Enmienda-Pani en 1925 que estableció la inminente reducción de personal.

Sin embargo, lo que ocasionó una huelga más en 1926 fue la intervención de la CROM y su líder Luis N. Morones frente al gobierno de Calles, aunque los ferrocarrileros hasta ese momento se habían mantenido distanciados de esta organización, durante el emplazamiento a huelga iniciado por los trabajadores del Departamento de Vía de la línea del Istmo de Tehuantepec, aparte de que fueron intervenidos por el Ejército, fueron amenazados con ser sustituidos por gente de la CROM para ejercer sus labores. La huelga se aplazó pues la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras estaba en negociaciones con la Secretaría de la Industria, y ésta se oponía a la dicha huelga. Uno de los detonantes, fue la restitución por parte de FNM de un trabajador protegido de la CROM, pese al rechazo de gran parte de los trabajadores ferrocarrileros a esta Confederación. Alegaban sobre un gran número de despidos injustificados y la incorporación de este trabajador, por lo que se mantenían firmes al paro de labores y amenazaban con hacerlo general en todo el sistema si Morones no revocaba el fallo respecto a considerar ilegal dicha huelga.

Esta huelga era ineludible, y más de tipo político debido a la adhesión de la Sociedad Ferrocarrilera del Departamento de Vía y demás agremiados ferrocarrileros a la CROM y la infiltración de su gente al ámbito ferrocarrilero.

Estos fueron factores relevantes para que se diera la celebración del Tercer Congreso Ferrocarrilero promovido por la Unión de Carpinteros y Similares, cuyo móvil principal era discutir sobre la intromisión de la CROM y seguidores de Morones, así como la división que se estaba generando al interior de la familia ferrocarrilera y los cambios que apremiaban para su integración. Entre los más relevantes, fue la cohesión de tres federaciones: la de Trabajadores de Fuerza Motriz, Maquinaria y Similares, la Federación de Trabajadores de Trenes y Comunicaciones, y la Federación de Empleados de Oficina y Similares, esta unión conformó lo que en lo sucesivo se llamó Confederación de

Transportes y Comunicaciones (CTC), es decir pasó de ser Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, pero donde igual, se infiltró la CROM.

Pese a la reticencia del sindicato de ferrocarrileros por esta agrupación, siempre estuvo presente, pues incluso miembros de la Unión Mexicana de Mecánicos, inconformes por el sistema de ascensos, conformó su propia agrupación y se afilió a la CROM. Ya en estas condiciones hicieron llegar documentos a la vicepresidencia y Gerencia General de FNM, solicitando la restitución de los trabajadores que fueron removidos de sus cargos, entre otras demandas, pero a pesar de las reuniones entabladas con la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, la huelga estalló el 5 de diciembre de 1926. La vicepresidencia de FNM quiso aprovechar la división que había entre los ferrocarrileros tratando de aislar a los mecánicos, para inicios de marzo la huelga ya estaba en el escenario en todo el país.

La empresa ferrocarrilera y el gobierno federal, buscaron medidas para que el sistema de transporte no se paralizara, hicieron uso de algunos cromistas para mantener los servicios mínimos del ferrocarril.

Subrepticamente se creó la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, a pesar de que desde 1926 en el Congreso de la Unión se había estado discutiendo sobre una ley reglamentaria al artículo 123 respecto al arbitraje laboral, y a través de la cual se suponía que se daría salida al conflicto ferrocarrilero, aunque de antemano los trabajadores sabían que no había grandes expectativas para ellos dado que había cromistas involucrados en las mesas de resolución, además de la coyuntura política y asesinatos.

Sin embargo, el posible desmoronamiento de la CROM, la llegada a la presidencia de Emilio Portes Gil y la creación del “Circular 64”, dieron salida al conflicto hacia 1929, y con ello la restitución de los trabajadores y el respeto a sus antigüedades, así también se evidenció el debilitamiento de la empresa y de sus autoridades.⁷⁶

Previo al proceso de expropiación, se generó una huelga más en 1936, donde el STFRM acusaba a la empresa de boicoteos a la Comisión Mixta y displicencia para la discusión de un nuevo contrato que congregara a los contratos existentes. El resultado de este movimiento fue la demanda de “pago del séptimo día”.

Los problemas entre la empresa y el sindicato estuvieron latentes hasta que se crearon nuevas estrategias de negociación: Junta Directiva, comisiones, negociaciones

⁷⁶ Valencia, pp. 104-195

contractuales y contratos colectivos fueron puntos que siempre estuvieron en las mesas de discusión entre ambas partes, inclusive en el último conflicto que se suscitó en la década de 1958. Los problemas entre la empresa y los obreros ferrocarrileros fueron menguando la relación, las razones eran diversas y los contextos económicos y políticos: presiones inflacionarias, escasez de bienes de primera necesidad, descenso del poder adquisitivo, fueron factores que permearon en la nómina de los obreros y nuevamente en la cuestión del desempleo y protestas.

Los ferrocarrileros en estado de inconformidad acudieron a la capital de la república el 24 de mayo de ese mismo año, y al no recibir respuesta, se unieron a la sección 13 conformando el Plan del Sureste, dirigido por el telegrafista oaxaqueño Demetrio Vallejo, con el que se fortaleció el sindicato para obtener aumentos salariales, y emplazar al Comité Ejecutivo General del STFRM para que se reconocieran a nuevos dirigentes.

Una vez más no hubo respuesta, se iniciaron los paros laborales y el conflicto se extendió a todo el país. Los primeros en realizar paralizaciones fueron los seguidores de Vallejo, quienes gradualmente intensificaron los paros en detrimento de las condiciones de los usuarios⁷⁷ pero también del Estado. Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) negoció el aumento solicitado, dejando de lado al sindicato y lo que éste pudiera conseguir luego de la revisión del contrato colectivo.

El 26 de febrero de 1959 se firmó un nuevo convenio, algunos aspectos no se incluyeron, sobre todo de otras empresas o terminales de Ferrocarriles. Adolfo López Mateos (1958-1964) fue el que atendió las propuestas de los obreros de FN de M, pero no dio salida a todas sus peticiones, por lo que Nacionales de México se solidarizó con las divisiones del *Ferrocarril Mexicano*, *Ferrocarril del Pacífico* y la *Terminal de Veracruz*, en manos de particulares todavía para ese entonces, éstas eran las tres empresas centrales que faltaban. El paro fue de media hora y se prolongó al día siguiente, aunque ese mismo día los trabajadores fueron advertidos que de no regresar a sus labores serían suspendidos y sus contratos rescindidos. Un promedio de 13 mil trabajadores de las empresas *Ferrocarril de Pacífico* y del *Mexicano* fueron despedidos.

⁷⁷ “La situación era cada vez más crítica y las empresas usuarias presionaban al gobierno. La Fundidora Monterrey estuvo a punto de apagar sus hornos, mientras que el puerto de Veracruz se hallaba congestionado, el combustible y los víveres empezaban a escasear en algunas regiones del país”. Gorostiza, p. 574

Ante este panorama, los ferrocarrileros gestaron un paro total de 18 horas, acto que causó el encarcelamiento de Demetrio Vallejo, trece dirigentes seccionales y muchos trabajadores a lo largo del país. La misma suerte había corrido Valentín Campa, trabajador regiomontano de FNM y participante en la huelga de 1926 orquestada por los trabajadores mecánicos del ferrocarril, a quien el Estado y la empresa, habían calificado como agitador y agente del comunismo internacional. Vallejo por su parte, pertenecía al Partido Obrero Campesino Mexicano, fue fundador y militante de otros partidos de izquierda.

Debido a estos enfrentamientos, el Estado se sintió obligado a ejercer el control político sobre los sindicatos, a partir de los cuales surgen los famosos *charros*.⁷⁸ En algún momento, líderes sindicales impulsados por el sector obrero, lograron desplazar esta figura, presente en muchos sindicatos organizados, en el caso del gremio ferrocarrilero, fue de gran apoyo la fortaleza del Plan Sureste.

Esta huelga en rigor, marca el rumbo que han de tomar los ferrocarrileros. El Estado había dejado muy en claro su autoridad y su discurso, no sólo para este gremio, se hacía extensivo para otros destinatarios, aquellos que se desviarán de los preceptos oficiales.⁷⁹ Este año 1959, selló el rumbo sindical de los ferrocarrileros “luego de vejaciones y represiones violentas por parte del gobierno mexicano a través de sus cuerpos militares”, quienes curiosamente en la década de 1920 se mezclaron con los ferrocarrileros a través de “los derechos de carabina”. Ahora reprimía por órdenes del Estado a quienes fueron en algún momento de la historia sus compañeros de lucha durante el proceso revolucionario, pero principalmente a quienes abanderaban la lucha por los derechos laborales de los trabajadores y del STFRM.

Todo este sentido quedó atrás luego de la orden de fusilamiento a Valentín Campa por parte de Plutarco Elías Calles, finalmente fue encarcelado por más de 40 años y por casi doce a Demetrio Vallejo. Principales líderes sindicalista a nivel nacional, que al igual que

⁷⁸ Líderes sindicales impuestos por el sistema, favorecen al Estado o a la iniciativa privada, no así los derechos laborales del trabajador, cual principio sindical. Elena Poniatowska, en el *El tren pasa primero*, Alfaguara-Santillana, México, 2005, p. 19, habla respecto al primer *charro* de nombre Alfonso Ochoa Partida, ferrocarrilero y diestro jinete, quien el 14 de octubre de 1948 se puso al servicio del presidente Miguel Alemán y fue apoyado con policías disfrazados de civiles y guardias presidenciales para asaltar las instalaciones del STFRM, acto que fue llamado el *charrazo*.

⁷⁹ En México “varias pueden ser las explicaciones sobre la puesta en marcha del golpe contra la dirigencia independiente del sindicato ferrocarrilero”, pero lo cierto es que el sistema sentía que todos los trabajadores del Estado le pertenecían, y debían obediencia, eran parte de la “familia revolucionaria”. Glockner Fritz, *Memoria Roja. Historia de la guerrilla en México (1943, 1968)*, en ediciones B-grupo Zeta, 1ra, edición, 2007, p. 97-100

otros, pugnaron por los derechos de los ferrocarrileros, específicamente en el plano salarial. Don Gabriel Rosales Robledo, originario de Irapuato, alude su intervención en este paro ferrocarrilero y la forma en que algunos de sus compañeros pretendieron desplazar a los que estaban interviniendo. Sobre ello citaremos más adelante y lo que se refiere a la vida laboral en Irapuato específicamente.

“Se acabó el sindicato independiente de los ferrocarrileros y se consolidó” en cambio, la práctica *charra*. “Éstos juegan un papel bajo las órdenes de la parte patronal”, surgieron también para garantizar los votos al partido oficial, por consecuencia se desvirtuó la honestidad y respaldo al trabajador, y en su lugar se instauran “prácticas de corrupción, clientelismo y favoritismo a sus allegados, con una actitud depredatoria hacia el interior de Ferrocarriles Nacionales de México”.⁸⁰

(...) desgastando las funciones y la eficiencia de este servicio de transporte tan importante para el país, lo que derivó en una paraestatal ineficiente que derrochaba el recurso del gobierno federal a raudal, como barril sin fondo, por una clientela política conformada por grandes, medianos y pequeños funcionarios que alentaban prácticas corrompibles. Al final, el desgaste de las estructuras ferrocarrileras y su desmantelamiento propiciaron la desaparición del tren de pasajeros así como la venta y privatización de toda la infraestructura de esta paraestatal en 1995.⁸¹

La llamada Administración Obrera tuvo una segunda oportunidad hacia la década de 1970, con una mayor intervención estatal, sin embargo, se desplegaba el fantasma de una nueva política liberal⁸² con una visión más expansiva, así como condicionamientos políticos y económicos.

El ferrocarril en su recorrido postrevolucionario hacia una nueva etapa (1997)

El periodo de incautación vivió dos etapas, el del constitucionalismo que se prolongó por cuatro años, a partir de diciembre de 1914 hasta diciembre de 1918, designado por el gobierno carrancista para la explotación de las líneas ferroviarias. La otra etapa posterior fue donde la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, designada por la Junta Directiva pasa a la administración del gobierno, y se le hacía llamar Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos (cuyas siglas eran FNMyA), a partir de enero de 1919 hasta finales de 1925, donde la incautación no estaba relacionada con las líneas, es decir, sólo aquellas

⁸⁰ Romano Garrido, p. 23. Se denomina así porque

⁸¹ Romano Garrido, p. 24

⁸² Gorostiza, p. 576

“propiedades que no habían sido incautadas conforme a la Ley de Ferrocarriles”, así continúa el periodo de desincautación a partir de 1926 hasta 1937.

Al término de la etapa revolucionaria, se parte de dos aspectos importantes que generaron un conflicto más de tipo económico al sistema ferroviario: la disminución de ingresos ocasionada por el desorden monetario que se generó en todo el país y, justamente la afectación que ocasionó el conflicto armado del cual se tenía una deuda con la empresa a causa de la incautación y habría que compensar. El equipo rodante que se entregó durante el proceso de “consolidación” hubiese sido suficiente “para absorber el crecimiento de la carga en esta etapa de reconstrucción”, pero la gran depresión de 1929 fue un detonante en el contexto mundial que irrumpió el flujo de la economía en México y con ello llegó la escasez en fabricación de materiales.⁸³

Las condiciones sociopolíticas y económicas se fueron regulando de forma paulatina. Más tarde se echaron a andar proyectos para reconstruir las redes ferroviarias, ampliar tramos y conectar varios puntos de la república que no se habían considerado por razones diversas, como era el caso de tramos hacia los estados de Chiapas, Tabasco y la Península de Yucatán. La circulación al interior de estas zonas se tornaba complicada, pues aún existen tramos muy vulnerables y accidentados, inclusive pantanosos, al sur del país. Al norte por ejemplo, hay largos tramos desérticos donde también se torna difícil el tráfico, por ejemplo el tramo de *Sonora a Baja California* norte, puesta al servicio el 7 de abril de 1948. El presidente Cárdenas fue uno de los impulsores a la apertura de rutas antes exploradas por el porfiriato, donde inclusive se generaron muertes a causa de labores pesadas de exploración.

Nacionales de México como muchas empresas, sufrió periodos de intermitencia, y entre otros asuntos que rompieron con el ritmo de estabilidad que para entonces ejercía, fue la incorporación paulatina de las otras empresas ferroviarias. Está el caso del *Ferrocarril Mexicano*, y hacia 1956 se reanudaron los trabajos de reconstrucción y rehabilitación de rieles. El mejoramiento de vías en el tramo que va de Irapuato a Aguascalientes⁸⁴ fue uno de los proyectos más relevantes, así como la terminal del Valle

⁸³ Valencia, pp.63-320

⁸⁴ Gorostiza cita el II conflicto bélico mundial, como acontecimiento puntual para que estas tendencias se presentaran. p. 567, 570

de México con una “interconexión, servicios de maniobras, clasificación, acopio y entrega de carros”. Gran parte de sus acciones son compartidas con las líneas troncales.⁸⁵

Aun con todo y esos cambios que se fueron presentando, las tendencias del tráfico de carga y pasajeros iban a la baja gradualmente para los Ferrocarriles Nacionales de México. Sin embargo, otras vías que se extendieron de 1977 a 1987 fue por la incorporación de las empresas encargadas del *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico*, *Ferrocarriles del Pacífico*, *Ferrocarriles Unidos del Sureste* (un conjunto del *Unidos de Yucatán* con el del *Sureste*), Coahuila y Zacatecas, y el último servicio creado fue el *Ferrocarril Sonora-Baja California*,⁸⁶ estos últimos tres mencionados, eran administrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, directamente.

Algunas necesidades y exigencias al sistema ferroviario se fueron generando. El Estado se vio en la necesidad de ir las solventando a través de nuevas tecnologías,⁸⁷ y apertura de bases territoriales, para la ya poca ampliación de redes. Todavía hacia 1986 y en vías de transición, durante una administración con un proyecto bajo el modelo neoliberal (Miguel de la Madrid Hurtado), “se estaban construyendo y reparando redes en las zonas correspondientes a los estados de Michoacán, San Luis Potosí, Estado de México y la construcción de la ruta hacia Querétaro”.⁸⁸

Nueva infraestructura y mantenimiento de otras tantas líneas entraban en las prioridades gubernamentales con la finalidad de generar los cambios que necesitaba el país y el sistema. Sin embargo, el uso del transporte tendía a la baja, los subsidios se daban continuamente, pero había baja productividad y competitividad, a pesar de la introducción tecnológica para hacerlo un poco más moderno, pero no alcanzaba los

⁸⁵ Óscar Santiago Corzo Cruz, “Los ferrocarriles Mexicanos en el siglo XXI. Proyectos y Perspectivas”, en *Memorias del V Encuentro...* pp.

⁸⁶ Después de una intentona entre 1891 y 1892 donde hubo pérdidas humanas en el desierto de Sonora y pérdidas económicas por los 27 kilómetros que ya se habían ampliado, aún etapa porfiriana, el ferrocarril peninsular logró concretarse durante la época cardenista. Más en Hilarie J. Heath, *El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892*, Estudios Fronterizos, Scielo-versión On-Line, Mexicali, 2011

⁸⁷ Un ejemplo de ello se da con la creación del Control de Tráfico Centralizado (1945) entre México y Huehuetoca. “Primera línea con semáforos automáticos accionados a distancia para garantizar la fluidez y seguridad en el movimiento de los trenes”. La compra de locomotoras diésel eléctricas, con mayor eficiencia en su operación y mantenimiento, por parte de Ferrocarriles Nacionales de México (1944)

⁸⁸ Márquez Córdova, p.5

estándares que requería el mercado internacional. Faltaba calidad en la oferta y rentabilidad de sus servicios.

Por estas causas, se dio la oportunidad de una segunda Administración Obrera en la década de 1970. Es decir que la empresa por las condiciones económicas y acumulación de problemas por los que estaba atravesando en esta nueva etapa, se vio en la necesidad de delegar la parte operativa y administrativa a sus empleados nuevamente, pero no funcionó por razones diversas,⁸⁹ aunque quizá había interés y disponibilidad, pero no eran factores suficientes.

Esto, en el sentido de atender las demandas sobre transporte de carga que requería la dinámica económica “y conseguir, mediante el empleo de la fuerza de trabajo la adhesión de los trabajadores ferrocarrileros al modelo de desarrollo vigente con el propósito de evitar movimientos opositores”. El Banco Mundial aportó recursos para el financiamiento, pero a cambio no se generaron políticas para “suprimir o racionalizar los servicios improductivos o de baja demanda (...) no estuvo dentro de las prioridades de ninguno” de los actores inmersos en el ferrocarril: Sindicato, dirección de FNM y gobierno.⁹⁰

En materia legislativa y normativa se había creado hacia 1948, publicado en el Diario Oficial de la Federación, la *Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México*, con la que se dotó de personalidad jurídica a la empresa. “Estuvo en vigor casi 37 años hasta su derogación y la publicación de una nueva ley, la del 14 de enero de 1985”,⁹¹ que proyectaba ofertar las redes ferroviarias.

Esta ley fue el gran argumento para las administraciones de Carlos Salinas de Gortari y Ernesto Zedillo, ya que fue durante esta etapa, y debido al “deterioro de gran parte de la red ferroviaria, y a la falta de recursos económicos por parte del Estado para ocuparse de ella”, que el 27 de febrero de 1995, (publicada el 2 de marzo en el DOF), se dio un primer paso al aprobar la reforma al cuarto párrafo del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El 28 de abril de ese mismo año (aparece en el DOF el 12 de mayo de 1995) se aprobó la *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, con el objetivo

⁸⁹ Francisco Javier Gorostiza denomina así a la administración de FN de M por ferrocarrileros de experiencia, de 1973 a 1986 (Luis Gómez Zepeda, Eduardo A. Cota y Roberto Méndez Savage. Éste duró poco en el cargo). “No estaban abiertos al cambio” ni a la implementación de las políticas neoliberales, así como las ideas de predominio del mercado como nuevo eje de la organización económica”. Gorostiza, pp. 577, 588

⁹⁰ Gorostiza, pp. 588, 589

⁹¹ Márquez Córdova, p. 7, y Gorostiza, p. 588

de “establecer el marco regulatorio” para el ejercicio de la actividad.⁹² Se crearon los *Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano*, se publica en el DOF el 13 de noviembre de 1995. Otro aspecto que formó parte del marco jurídico-regulatorio para la reestructuración de la empresa FNM, fueron las *Normas Oficiales Mexicanas* y el *Reglamento del Servicio Ferroviario*, publicadas el 27 de septiembre de 1996.

Esta modificación “colocaba a los ferrocarriles en las llamadas áreas prioritarias de la nación”. La estructura jurídica que se trabajó durante las últimas dos décadas del siglo XX, dio apertura una vez más a la iniciativa privada, de capital mexicano y extranjero.⁹³

No obstante, previo al periodo de reestructuración, como fue llamado el proceso, desde finales de la década de 1980, se intentó dar impulso nuevamente al transporte de pasajeros, con el objetivo principal de beneficiar a las zonas más lejanas y también fortalecer a los sectores que más lo demandaban. Las tarifas se mantuvieron bajas para los usuarios de escasos recursos, pero las expectativas no se cumplieron debido a la falta de usuarios. Nos comparte uno de nuestros testimonios, el señor José Guadalupe Cantero:

Muchos maestros viajaban de Irapuato a Silao, Romita... se bajaban en las rancherías intermedias y el tren les facilitaba las cosas, porque pasaba por esos lugares... pero ya de regreso el tren venía solo, ya no había maestros ni mucha gente que se regresara en el tren de venida... el tren ya no era rentable.⁹⁴

Las siguientes administraciones no consideraron prioridad esta modalidad en el transporte ferroviario. “El entusiasmo decayó y los trenes se fueron eliminando paulatinamente”.

En el periodo de 1990-1995, ya se tenía resuelto el destino del ferrocarril, aunque el de pasajeros siguió circulando todavía hasta 1997. La reforma al artículo 28 de la Constitución sentaba las bases y en ésta “detallan y determinan las condiciones en las que se otorgarían las concesiones ferrocarrileras y el carácter de los candidatos a concesionarlos”, así como decretos. Las concesiones se otorgaron hasta “por 50 años, con la posibilidad de renovarlas”. Se cerraron muchas estaciones ferrocarrileras como la de Buenavista en la ciudad de México, y otras más pequeñas por donde pasaba el tren.

⁹² Gustavo Baca Villanueva, “Constitución del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A.de C.V.”, en *Memorias del V Encuentro...*, p. 151

⁹³ Óscar Santiago Corzo Cruz, “Los ferrocarriles mexicanos en el siglo XXI. Proyectos y perspectivas”, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril...* p. 143

⁹⁴ Entrevista realizada el 22 de septiembre de 2018.

Bajo el control de Ferronales solamente se quedó

(...) el transporte de carga en aquellas rutas que no habían sido concesionadas. Ésta cerró sus operaciones en 1998 y su extinción, así como la derogación de su ley orgánica, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 4 de junio del 2001. (...), los ferrocarriles mexicanos quedaron bajo el control y la administración de varias compañías privadas. (...) Ferrocarril Mexicano (Ferromex) controla la mayor parte de las rutas ferroviarias de carga y pasajeros en el país.⁹⁵

Previo a este proceso, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Ferrocarriles Nacionales de México, en colaboración con el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta) siguió un proceso alterno, el de registrar todo el patrimonio material y documental con el que contaban las diferentes divisiones y sus centrales en los municipios y localidades por donde transitaba el ferrocarril. De ello abordaremos más en el siguiente capítulo.

Usos y abusos del ferrocarril

Si usted espera convenientemente, tal vez yo mismo tenga el honor de ayudarle a subir a un hermoso y confortable vagón (...) El próximo tramo de los ferrocarriles nacionales va a ser construido con el dinero de una sola persona que acaba de gastar su inmenso capital en pasajes de ida y vuelta para un trayecto ferroviario cuyos planos, que incluyen extensos túneles y puentes, ni siquiera han sido aprobados por los ingenieros de la empresa. Pero el tren que pasa por T. ¿ya se encuentra en servicio? -Y no sólo ése. En realidad, hay muchísimos trenes en la nación, y los viajeros pueden utilizarlos con relativa frecuencia, pero tomando en cuenta que no se trata de un servicio formal y definitivo. En otras palabras, al subir a un tren, nadie espera ser conducido al sitio que desea.

Juan José Arreola⁹⁶

El sistema ferroviario tuvo otras utilidades alternas al transporte de carga y mercancías, aunque fue ésta su mejor opción debido a la necesidad de transportar todo tipo de productos de las diferentes regiones. México era un país con muchas necesidades y una de sus principales era el desarrollo, el crecimiento y su interés de expandir su economía para darse a conocer al mundo. Este punto no se logró porque se fueron gestando otros intereses, tanto por parte del país promotor: México, como para su mercado internacional.

Uno de los usos secundarios del ferrocarril fue transportar gente, primero, a través de los tranvías o ferrocarriles urbanos. Las trajineras no sólo eran el transporte de gente por ríos, también se le llamó así al tirado por mulas o burros que circulaban por tierra en raíles tendidos en las calles. Primero el movimiento se logró a base de animales, posteriormente intervino el vapor. En ambos casos conducido por una persona.

⁹⁵Márquez Córdova, p. 7, 8

⁹⁶Juan José Arreola, "El Guardagujas", en *Confabulario*, 1952, Pdf (acceso a Internet: may. 2018), p. 2

En sólo algunos lugares quizás aún podríamos ver los raíles ubicados en la zona urbana, herencia de los tranvías. En Irapuato por ejemplo, los tranvías empezaron a circular hacia 1894.⁹⁷

Coatsworth hace hincapié en cuanto a la utilidad primaria del ferrocarril, que favoreció la circulación y movilidad de productos de manera interna y facilitó la exportación. Los beneficios pueden advertirse en las actividades minera y agrícola.

En cuanto al servicio de pasajeros, el autor concluye que no hubo tantos beneficios sociales como se creyó, dado que, aunque siempre estuvo disponible el ferrocarril en cuanto a ahorro de capital doméstico, no así de tiempo, “las características del mercado de trabajo no garantizaban la utilización productiva de los mismos”, por tanto, no había otro uso del ferrocarril fuera del trabajo y fuera de la localidad. Alude también a la capacidad de respuesta de éste en cuanto al uso que el porfiriato le dio para el transporte de efectivos militares, cuyas movildades se hacían para el refreno de conflictos políticos y sociales. Sin embargo, al parecer hay pocos registros de este tipo de traslados, se acentuaron durante los últimos años de su periodo “si los efectos de este tipo de amenazas son difíciles de medir en la era atómica, lógicamente es mucho más difícil de medirla en el caso del México porfiriano”.⁹⁸

Durante la huelga de Cananea, iniciada el primero de junio de 1906, tropas estadounidenses se incorporaban a los vagones de pasajeros, de entre los cuales había algunos “armados de las fuerzas rurales del distrito de Arizona” a la orden de un coronel extranjero. El movimiento laboral de Río Blanco fue iniciado por extranjeros, quienes realizaron un paro patronal que afectó a los operarios nacionales, y desembocó en huelga el 7 de enero de 1907, y fue secundada por éstos. Algunas esposas e hijos de los obreros rebeldes pretendieron huir en tren, pero fueron perseguidos por los batallones de caballería al mando del general Rosalío Martínez, quienes los bajaron y fusilaron al pie de

⁹⁷ Líneas arriba se habló de los tranvías decauville en las haciendas henequeneras que entraban para recoger el producto. En México funcionaban dos compañías diferentes de tranvías, ambas cubrían el servicio de transporte en el territorio. En **Irapuato** circularon las trajineras y posteriormente los tranvías de motor. También tenían servicio de carga a base de plataformas. A dos personajes locales se les considera también gestores del tranvía: Manuel Guerrero e Ismael Garay. Boletín 52, tomo III, enero-febrero 1984. AHMI. Cf. “El ferrocarril urbano se puso a funcionar en esta villa de Irapuato en el año de 1875 (...) Víctor Manuel Baltazar Ayala (coord.), *Irapuato. Semblanza monográfica*, H. Ayuntamiento 1990-1991, p.52.

⁹⁸ Coatsworth, pp. 41-88

los rieles. Otros, fueron trasladados ya muertos en los mismos vagones, y se decía que serían arrojados al mar.⁹⁹

Coatsworth hace referencia a que como transporte pasajero tuvo una muy poca contribución a la economía mexicana, pero considero que el ferrocarril contribuyó en mucho a la economía familiar de algunos lugares por donde pasaba. Salvo estaciones grandes como Buenavista en la ciudad de México y otras donde el tren hacía paradas definitivas, nunca en las estaciones intermedias faltaban las señoras y señores, niños, niñas, y hasta jóvenes que subían a vender lo típico de la localidad. *A la entrada de la estación de Irapuato se ponían las vendedoras con todas las garnachas y vendimia que se pueda imaginar para llevar al tren.*¹⁰⁰

Romano Garrido recurre a sus propios testimonios para describir parte de ese agradable y anecdótico folclor que dejó de practicarse ya en la última década del siglo XX, cuando el ferrocarril pasó a ser empresa privada y sólo para transporte de carga. Pero hasta entonces, el *viajero* podía darse el lujo de disfrutar todo cuanto se subían a vender al tren, desde un refresco hasta un atole caliente. “Cajeta de Celaya, camote de Puebla, pulque de Teotihuacan o de Apan, enchiladas, chiles rellenos, huevos cocidos, arroz con leche”, mucha gente compraba de todo, cuenta una de sus informantes.

En estaciones como Ometusco, Guadalupe, las vendedoras de comida se quedaron sin trabajo, ellas llegaban con sus cestos llenos de tortas, enchiladas, tamales, tacos placeros. Alimentos regionales que eran ofrecidos a los viajeros de ferrocarril *Mexicano*. El tren no sólo era un medio de transporte que hacía llegar a muchos viajeros a su lugar de destino. Era un transporte donde el viaje en sí mismo se disfrutaba por el paisaje, se convivía con el personal: garroteros, maquinistas, conductores y se degustaban los platillos mexicanos, típicos de una región, donde el viajero, podía darse el lujo de disfrutar de un sinfín de productos alimenticios que se ofrecían a lo largo de la ruta, en cada una de las estaciones.¹⁰¹

Aunque había comedores en los carros del servicio pullman, muchos de los viajeros, de los tres servicios que contaba el transporte pasajero se bajaban a comprar “tortas, tacos de arroz con su huevito cocido, refrescos que mujeres de mandil y rebozo llevaban en canastas”, menciona Poniatowska, mientras que una de nuestros testimonios, la señora Guillermina Sujol lo vivió y de ello platicaremos más adelante.

Este fue uno de esos usos necesarios que se le dio al ferrocarril y que dio vida a la cotidianidad, pero también este medio de transporte fue impulsor de asuntos laborales, de

⁹⁹ Gorostiza, 2010, pp. 44, 45, 50

¹⁰⁰ Arq. Daniel Venegas Mares, testimonio (entrevista 25/20/2018)

¹⁰¹ Romano Garrido, p. 81

negocios y hasta políticos, de alguna manera resultó un factor interesante en cuanto a los vínculos sociales e inclusive para la unidad nacional, pues México “era casi el único país en el hemisferio donde la construcción de los ferrocarriles alcanzó a enlazar las regiones más importantes del país”.¹⁰² De hecho, en los pueblos se incrementaba la población e inclusive la expansión de forma progresiva. El ferrocarril y el telégrafo no sólo beneficiaron al comercio interno e internacional, sino que ayudaron a integrar geográficamente y políticamente al país.

Para la mayoría de los mexicanos de escasos recursos era el medio de transporte por excelencia, en segunda clase se movían un promedio del 80% de los usuarios y el resto se movía en primera clase. “Los beneficios sociales de los ferrocarriles no sólo se referían a los ahorros en tiempo de los pasajeros, sino también a los procesos de urbanización y emigraciones que se hicieron posible”.

El ferrocarril favoreció al sector emigrante desde su comienzo y ya durante la época porfiriana se le dio un uso inadecuado: nos referimos a los que “emigraban” de la ciudad de México a Valle Nacional en el estado de Oaxaca, en calidad de esclavos, luego de ser reclutados en algunas partes del país, pero principalmente de la ciudad de México. Se trataba de delincuentes, borrachos que se encontraban fuera de las pulquerías, y llevados a la estación del ferrocarril para de ahí trasladarlos por tren a Valle Nacional. El pago del tren se consideraba parte de una deuda que nunca terminaban y debían solventar con trabajo en el campo.

Otros aspectos que sí tienen que ver con las emigraciones y el uso del ferrocarril para la vida social del país, se puso de manifiesto en los procesos de urbanización durante el porfiriato. Gracias al ferrocarril de pasajeros la gente podía desplazarse de un lugar a otro, por todo el territorio nacional, en busca de trabajo “alimentada por el atractivo de mayores salarios”.¹⁰³

Sobre ello también nos hablan de manera muy superficial, porque muy poco tiene que ver con su área de investigación los estudios de Jorge Durand. Es decir, el uso del ferrocarril en los procesos migratorios clandestinos, generados a inicios del siglo XX,¹⁰⁴ y

¹⁰² Coatsworth, p. 37

¹⁰³ Gorostiza, pp. 34- 43

¹⁰⁴ Se manifiestan cinco etapas de flujos migratorios desde inicios del siglo XX. “La fase del “enganche” (1900-1920), caracterizada por la combinación de tres procesos: un sistema de contratación de mano de obra

es que durante este periodo el tren fue un instrumento relevante para el traslado de trabajadores mexicanos hacia Estados Unidos, quienes se establecían en Texas y Arizona “donde enfrentaban una gran discriminación, lo que aumentó el sentimiento de malestar en contra de los estadounidenses”.

El ferrocarril también fue un elemento de identidad en la exaltación de personajes míticos.¹⁰⁵ Uno de estos ejemplos lo tenemos con el llamado “Héroe de Nacozari”, Jesús García Corona quien arriesgó su vida para salvar la de otros. Se dice que este personaje estaba esperando reanudar sus labores cuando a una distancia vio un incendio de forraje en un vagón y próximo a éste había unos carros con dinamita. Subió a la locomotora y la echó a andar mientras la gente huía. A pocos metros la máquina que llevaba estalló y con ésta García Corona, quien más tarde fue reconocido y declarado “Héroe de la Humanidad” por la *American Royal Cross of Honor* de *Washington*. A partir de entonces, los ferrocarrileros celebran los 7 de noviembre de cada año como *el Día del Ferrocarrilero*, pues este hecho se suscitó un 7 de noviembre de 1907.¹⁰⁶

Siendo el ferrocarril el único medio de transporte masivo y el más importante en el país, lo hicieron necesario para uso durante la etapa armada de la revolución, trasladando tropas y aditamentos militares, así como también para atacar a las facciones rivales, en este caso las de Villa, quien había tomado el control de una parte de las líneas de FNM, mientras que otras líneas al mando de Carranza fueron tomadas el 14 agosto de 1914, de manera provisional, cuando ingresaron a la capital de la República los *constitucionalistas*.

privado y semiforzado, la secuela de emigrantes ocasionada por la Revolución Mexicana y el ingreso de Estados Unidos a la Primera Guerra Mundial que limitó la inmigración europea y alentó la inmigración de jóvenes trabajadores mexicanos. Una segunda época, marcada por sucesivas deportaciones masivas (1921, 1929-1932 y 1939) y por la creación, en 1924, de la Patrulla Fronteriza. El periodo “bracero” (1942-1964), cuando la Segunda Guerra Mundial hizo apremiante la contratación de trabajadores mexicanos y el auge económico de la posguerra hizo posible cubrir esa demanda con jóvenes, migrantes temporales de origen rural y mayoritariamente empleados en el sector agrícola norteamericano. La era de los “indocumentados” (1965-1986), periodo en que los convenios de contratación de trabajadores temporales ya había terminado. Más en María Eugenia Anguiano Téllez, (comp.) *Clandestinos. Migración México-Estados Unidos en los albores del siglo XXI*, (inv.) Jorge Durand y Douglas S. Massey (coord.), Universidad Autónoma de Zacatecas/Miguel Ángel Porrúa, 2003, p. 2. Pdf (acceso a Internet: junio 2018)

¹⁰⁵ Un personaje mítico puede contribuir a configurar la historia, a movilizar a las personas para la acción y la pasión, pero tiene que ser vivido y sólo se vive cuando se participa. Es un factor constitutivo de una unidad social y política, y hasta de un movimiento histórico. Revisar a Manuel García-Pelayo, “Mítico y actitud mítica en el campo político” en *Los mitos políticos*, Madrid, Alianza Editorial, 1981

¹⁰⁶ Ulises Gutiérrez Ruelas, “Hace cien años, Jesús García, el Héroe de Nacozari, salvó un pueblo a costa de su vida”, Periódico La Jornada- 7 de noviembre de 2007. Y también en página web: [www.vidaalterna.com/coleccionismo/>La filatelia>Historia del Héroe de Nacozari](http://www.vidaalterna.com/coleccionismo/>La%20filatelia%20Historia%20del%20H%C3%A9roe%20de%20Nacozari)

El movimiento civil trastocó lo suficiente al grado de que una vez más parte del sistema ferroviario, fue incautado, esta vez por las tropas de Carranza, quien a su huida a Veracruz decretó la requisa de diferentes compañías que estaban bajo el dominio constitucionalista, así como la creación de la Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas al frente de Alberto J. Pani.

Pero la incautación no sólo comprendía los ferrocarriles sino también otras vías de comunicación como las compañías telefónicas y telegráficas, es decir, todo lo que era necesario para la comunicación militar, y otras líneas que no estaban bajo el dominio constitucionalista y terminaron siendo afectadas justo por los avances.¹⁰⁷

Francisco Villa fue otro de esos personajes míticos que dio un uso alterno al ferrocarril aparte del traslado de sus tropas, pero también lo uso como medio de bloqueo mediante todas las destrucciones de rieles y carros para irrumpir el paso de las facciones opositoras. El mismo Villa hizo otro uso del transporte, se trataba del traslado de niños vagabundos, algunos vendedores de periódico, que fueron capturados por su gente y llevados en tren de segunda con destino al norte. Ahí les esperaba asistencia, alimento y escuela.



¹⁰⁷ Valencia, pp. 62-63

Así como el ferrocarril fue utilizado para gestos tan loables como el traslado de vivos y sus necesidades, tropas revolucionarias civiles que huían de los federales lo utilizaron para el traslado de sus muertos a manera de transporte funerario.¹⁰⁸

A raíz del establecimiento o paso del ferrocarril en algunos puntos de la República, aumentó el precio de terrenos aledaños a las vías. Pero no sólo eso, se hablaba de una nueva política agraria la cual involucraba la expropiación de las tierras comunales y la usurpación de tierras indígenas, el sometimiento político de pueblos, actos que generaron el descontento de campesinos, afectados también por la intervención del Ejército. Digamos que éste es el antecedente de la Revolución Mexicana y es que algunos analistas han coincidido en que la cuestión de la tierra fue el mayor problema nacional. La falta de solución a los conflictos agrarios y protección a las élites del *agro*, fue la causa directa del movimiento civil.¹⁰⁹

Los ferrocarriles en algunas regiones del mundo, y en este caso particular de México, juegan un papel similar al que jugaron los ríos debido a que, en función de la ampliación de redes ferroviarias en algunas zonas y regiones, se permitió dar vida a las mismas. La interacción de los ferrocarriles con la sociedad generó una importante tendencia a formar ciudades. Caso contrario “no hay cambio en el tipo de transporte, ni ruptura necesaria”,¹¹⁰ es decir, si no hubiera el transporte las necesidades se hubieran visto incumplidas.

Sobre la importancia de pueblos generada por el paso del ferrocarril, nos comparte Romano Garrido el caso de Apizaco, Tlaxcala. Dicho pueblo se fincó a partir de su tendido de rieles

El origen y la historia de Apizaco tienen que ver con el tendido de las vías que conectaban a dos polos importantes de desarrollo económico: la Ciudad de México y el puerto de Veracruz. El ferrocarril fue un medio de transporte que marcó la era moderna de la nación mexicana, su presencia en el altiplano central mexicano trajo consigo la edificación de una ciudad como Apizaco, en un valle despoblado entre la ciudad de Tlaxcala y Huamantla. En el México de principios del siglo XIX se planteó la necesidad de modernizar los medios de transporte y las vías de acceso a regiones agrarias así como a poblaciones mineras y comerciales a lo largo del territorio mexicano como Guadalajara, Guanajuato, Zacatecas, Real del Monte en Hidalgo, Sombrerete, Fresnillo, Parral, Ciudad de México, Puebla y Taxco (...)¹¹¹

¹⁰⁸ Gorostiza, pp. 40, 41.

¹⁰⁹ Coatsworth, pp. 41-77

¹¹⁰ Horacio Capel, *Ferrocarril, territorio y ciudades*, Revista bibliográfica de geografía y CS-serie documental de Geocrítica, Universidad de Barcelona, vol. XII, núm.717, 2007, Pdf (acceso a Internet: mayo 2018) p. 7

¹¹¹ Romano Garrido, p.14

Por su ubicación territorial y concentrado histórico colonial, Puebla fue una de esas regiones que se vio favorecida con la llegada del ferrocarril. Ahí se estableció la primera estación y a consecuencia de esa edificación, las zonas aledañas se fueron acrecentando “tanto por el número de viviendas que se construyeron como por la cantidad de personas que llegaron a vivir”. Los espacios y tiempos de viaje se hicieron cortos e inclusive el traslado se volvió más cómodo.

La construcción de líneas ferroviarias en el país, constituyó el cambio esencial para la ampliación de las redes comerciales terrestres, articulando con ello diversos mercados regionales. En este caso, de cada municipio donde pasaba el Ferrocarril *Central Mexicano*, la llegada de personas, la movilización alrededor de la estación y el intercambio de ideas y productos, principalmente mineros y agrícolas, lo cual despertó el interés de empresarios y comerciantes por invertir en la zona.¹¹²

Cientos de ejemplos podemos conocer a lo largo y ancho del país que dan muestra del crecimiento y desarrollo de pueblos con el paso del ferrocarril, muchos de ellos en Veracruz, en el Estado de México, en Sonora, en Chihuahua, se desarrollaron gracias al impacto del paso del ferrocarril.¹¹³ Sin embargo, la introducción de los automotores en el primer cuarto del siglo XX fue desplazando el uso del tren, décadas después (1990), y los procesos de transición respecto al sistema férreo generaron transformaciones de tipo social pero principalmente económicas en muchas regiones. De acuerdo con algunos autores e investigadores el automotor y la evolución de la industria petrolífera, provocaron paulatinamente el desplazamiento del tren, aunque no fuera muy bien aceptado en un principio, pero posteriormente se le vieron las bondades. Uno de nuestros testimonios nos comparte

Aquí voy a hablar otra cosa mala del gobierno, porque los trailers prosperaron mucho en México porque fue un negocio directo de la época de Miguel de la Madrid, porque los que estaban cercanos al poder hicieron empresas traileras, de transporte terrestre y de manera decidida, como ahora lo están haciendo con Pemex, no porque de repente Pemex ya no sea negocio, sino que el negocio lo quieren hacer por otro lado... y bueno! esto pasó con el ferrocarril en la época de los 50's... fue una decisión política, obviamente no aprobada por la población, que tomaron los grupos de poder... y yo como transportista terrestre no voy

¹¹² Trujillo Hernández, pp. 49-61

¹¹³ El pueblo de Empalme en Sonora se le considera su fundación a partir de la llegada del ferrocarril y está el caso de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua donde se ubicaba la estación del ferrocarril que pasaba por Casas Grandes, Chihuahua, que es la cabecera municipal. Debido a la influencia poblacional y de desarrollo que generó el ferrocarril, superó a la que se ubicaba en el poblado mayor, es decir, Casas Grandes. Ricardo López Salazar, *Impactos de la desaparición del ferrocarril en dos municipios del noroeste de México*, UACJ, en “Vías Convergentes” II Seminario de Estudios del Ferrocarril, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, agosto 31 de 2018.

a poder competir con los costos del ferrocarril es mucho más barato el ferrocarril que transportar por carretera, el costo del mantenimiento de las carreteras ¿quién cree que paga los costos por carretera?¹¹⁴

El derecho de vía y competencia emitidos por la SCOP, la cercanía con Estados Unidos y su influencia económica, así como la necesidad de México por competir en otros niveles, fueron grandes factores para la transformación tan drástica que sufrió el sistema de transporte.¹¹⁵

Así llegó el ferrocarril a Irapuato

La locomotora... este instrumento del siglo XX brindó grandes beneficios a la población (de Irapuato), “la estrechó con sus brazos de hierro, diciéndole lo que decía el *portugués aventureiro*: *non tembres, terra, que non te fago nada*”.

Pedro González¹¹⁶



¹¹⁴ Venegas Mares, testimonio (entrevista 25/20/2018)

¹¹⁵ Irene Patricia Bautista Berriozábal, “El sistema ferroviario en el devenir histórico del territorio mexicano moderno”, Facultad de Economía-UNAM, en *Vías Convergentes. II Seminario de Estudios del Ferrocarril*, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, agosto 31 de 2018

¹¹⁶ Autor salmantino de principio del siglo (1904)

El proyecto de ampliación de vías a lo largo del territorio de la entidad estuvo en sus inicios muy accidentado, porque había el interés por ampliar las redes ferroviarias en esta parte del bajío, pero por diversas razones de orden económico, político y desacuerdos, no se avanzó. Desde los años 1856 y 1857, se hablaba de tender vías y ampliar la comunicación de México con los estados del sur de Estados Unidos, pero todo decreto expedido por el Congreso se echó abajo, nada había podido lograrse aún hasta 1879.¹¹⁷

Como líneas antes hemos dicho, Kuntz Ficker menciona respecto a esta política de diversificación y expansionismo que el tendido de redes ferroviarias ya se les había delegado a los estados y éstos empezaron a promover las concesiones. Guanajuato lo hizo extensivo a empresarios de la localidad, pero no era el camino que debía tomarse, dado que se habría hecho un tejido de redes muy limitado para las pretensiones de Díaz, pues se trataba de un sistema intraestatal y no cumplía con el proyecto a pesar de que se manifestó cierto apoyo por parte de las autoridades estatales, no se contaba con el respaldo del Ejecutivo federal, quien decretó las concesiones haciendo a un lado al gobierno del estado, y fue el mismo Díaz el que se encargó de hacer estos mandatos que favorecerían el servicio, aun cuando fueran empresas de otras latitudes.

El primer proyecto ferrocarrilero y telegráfico en Guanajuato se autorizó hacia 1874 a los empresarios locales Sebastián Camacho, José Antonio Mendizábal y compañía, para la construcción de un ferrocarril que transitara de México a León, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao y León, proyecto que caducó hacia 1876 por incumplimientos sobre las condiciones establecidas en el artículo 5º de la concesión. Bajo la presidencia de Díaz, el gobierno estatal de Francisco Z. Mena insistió en ese sentido en 1877, tanto para la concesión de vías como para la línea telegráfica, en un convenio que tendría una duración de 99 años.

Así fue como en octubre de ese mismo año, se autorizó al gobierno del estado que se construyera el ferrocarril que iniciaría en Celaya, recorrería los municipios colindantes, en este caso Irapuato, llegaría a León, y se vincularía por un ramal a Marfil, hacia Guanajuato.¹¹⁸

¹¹⁷ Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York*, Moss Engraving Co., Nueva York, 1893, p. 2

¹¹⁸ *Reseña Histórica y estadísticas de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde agosto 1837-diciembre 1894*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, pp. 25,26



Foto 4. Estación de Irapuato.
<http://notus.com.mx/wp-content/uploads/2015/08/NIR070201-3.jpg>

Los trabajos se iniciaron en Celaya ese año, pero más tarde, también por incumplimientos de contratos y acuerdos, el proyecto fue transferido por decreto y respaldo presidencial a la empresa bostoniana del *Ferrocarril Central Mexicano* de Robert Symon y asociados. Se le hicieron algunas modificaciones al contrato y el traspaso se otorgó el 21 de febrero de 1880, mientras que el contrato por decreto se expidió el 3 de abril de ese mismo año. La primera propuesta era muy limitada respecto a la que otorgó Díaz con la compañía estadounidense, no cumplía con los propósitos del Ejecutivo.

Entregada la concesión, se dispuso que las líneas serían de vía ancha partiendo de la ciudad de México hasta la frontera con Estados Unidos y que se le concediera además la oportunidad de tender un ramal transversal hasta el océano Pacífico, propuesta que fue estudiada por la Secretaría de Fomento. Se determinó la concesión por el Ejecutivo en septiembre de 1880 y el Congreso la aprobó en noviembre de ese mismo año.

El estado había acordado con la compañía local, que el tren tuviera una línea directa de “Irapuato hasta Marfil o el Cantador”, pero la petición (de acuerdo a la lógica simétrica) se concretó partiendo de Silao con la *Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano* a la que se le otorgó la concesión e inició con la ampliación de vías partiendo de la estación de Buenavista en la ciudad de México.

Era un proyecto de mayor cobertura comparado con el que ofrecía la empresa local. La vía iniciaba en la capital del país hasta El Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) y de ahí se vinculaba con los estados de la frontera de Estados Unidos. El proyecto cubría el tránsito por los estados de Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua. También se incluyeron los ramales hacia Guadalajara y San Luis Potosí, y aunque de inicio se pensó en que los puntos de partida hacia esas latitudes fuera León, sólo fue considerado el ramal de San Luis Potosí, el ramal a Guadalajara parte de Irapuato.

Bajo la intervención del gobernador Muñoz Ledo se festejó el contrato de construcción para las vías anchas por parte de la dicha Compañía.¹¹⁹ Ese mismo año de 1880, durante los meses de junio a agosto, se llevó a cabo el traslado de derechos, privilegios y acciones de la empresa *Ferrocarril de Guanajuato*¹²⁰ al *Ferrocarril Central Mexicano*. La *Compañía Limitada* adquirió la línea ya construida que iba de Celaya a Irapuato, y las concesiones que ya se habían otorgado a los estados de San Luis Potosí y Tamaulipas, por lo que inició con el tejido de redes entre estos dos estados para desembocar al puerto de Tampico.¹²¹

Irapuato se ubica en la depresión de una llanura en la cuenca del río Guanajuato, aunque no está rodeada de los cerros, sí hay algunos que le circundan.¹²² A principios del siglo XX, contaba con una extensión territorial de 621 km². Colinda hacia el E con el municipio de Salamanca, al SO, y O con Abasolo, al NO con Romita. Al N colinda con Silao y Guanajuato y al S con Pueblo Nuevo y parte de Abasolo. Había haciendas y ranchos, y su población, aunque de ideas conservadoras, no dejó de festejar la llegada del ferrocarril, pues esto traía progreso a la ciudad.

Irapuato era paso obligado hacia varias partes de la república, y aunque el título de villa como el de ciudad fueron un poco tardíos, comparados con el de otros municipios, aun así, la villa gozaba de una buena ubicación y muchos aspectos que hacían de ésta un sitio

¹¹⁹ El aprovechamiento de la tecnología y las necesidades creadas en las regiones fueron los justificantes para la expansión de mercados, lo que produjo un “aumento considerable en el volumen de la actividad económica”, y con ello eficientar la coordinación administrativa en las políticas del Ferrocarril Central. Factores condicionantes para sus proyectos de expansión. Kuntz Ficker, “La mayor empresa privada del porfiriato”, p. 41

¹²⁰ Más sobre concesiones del ferrocarril en las entidades en Kuntz Ficker, *Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el porfiriato*. p.2

¹²¹ Cardona, p. 4

¹²² Pedro González, *Geografía Local del Estado de Guanajuato*, Ediciones la Rana-IECG, 1ra. Reimpresión, Colecc. Nuestra Cultura, 2004, p. 209

atractivo y privilegiado para vivir e invertir. Estos factores resaltaban la presencia de Irapuato, que a decir de Patricia Arias “estaba viviendo su mejor momento”.

El ferrocarril en cuanto a tecnología del siglo XIX, por tanto, era necesario para acelerar el desarrollo que se estaba generando en la economía del país. A nivel regional y local su llegada creó expectativas, tanto como pudo haberlo hecho en grandes ciudades en el mundo, modificó la vida.

En esta zona, modesta por demás, cuya población estaba acostumbrada al trabajo agrícola, a la ganadería y en menor grado para entonces al intercambio de mercancías, recibió con gran regocijo el tren de pasajeros de vía angosta que comunicaría los dos municipios ya citados: Irapuato y Celaya.¹²³ Es decir, se creaban los cimientos para la circulación del ferrocarril que, como ya se mencionó también, fue absorbido por el *Ferrocarril Central*.

Indudablemente que este medio de transporte fue un incentivo para el progreso del bajío y especialmente para Irapuato, por ello fue gratamente ovacionado su arribo ese 16 de septiembre de 1880, además de coincidir con un aniversario más del movimiento independentista. Este es un dato curioso porque no sólo en Irapuato se inauguraron los trabajos del ferrocarril “coincidentemente ese día”, en otras partes de la república se tienen registros respecto a la fecha de aniversario para actividades de igual relevancia.

Esto dio pauta para que se continuaran los trabajos de lo que sería el *Ferrocarril Central Mexicano* (FCM) y para mayo de 1882 esta red de comunicación del centro del país, ya se estaba conectando con la frontera del norte, con Ciudad Juárez,¹²⁴ a través de sus rieles. De esta manera tendría un punto de acceso con los Estados Unidos, y en vísperas estaba la conexión con el Pacífico vía Guadalajara, y uno de sus ramales sería con el centro minero más importante del estado: Guanajuato.¹²⁵

¹²³Se trataba de un tren de vapor de pasajeros procedente de Celaya, inaugurado ese 16 de septiembre de 1880, pero el proyecto fue interrumpido por la empresa Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, la cual traía un proyecto más amplio, más en Patricia Arias, *Irapuato. El bajío profundo*, AGEF, Guanajuato, 1994, p. 13. Cf. Gorostiza, p. 20

¹²⁴ Cordero Domínguez, p. 67

¹²⁵ Arias (cita al año 1884 la inauguración del Ferrocarril Central de México al Paso y cuatro años más tarde las líneas que van de Irapuato a Guadalajara).

La incorporación de estas vías colocaban a Irapuato y la región en una situación muy privilegiada¹²⁶ aun cuando resultaron afectados algunos vecinos de comunidades agrícolas como fueron el rancho de San Francisquito, las haciendas de Arandas, Serrano y la Garrida, rancho el Llanito, hacienda de Serrano, Santa Bárbara, Pozos de Gallegos, San Antonio el Rico, San Diego, La Soledad, entre otros, la compañía los indemnizó por las afectaciones.¹²⁷ Los propietarios del rancho *Los Rincones* vendieron su propiedad para la construcción de la estación del ferrocarril hacia marzo de 1882.¹²⁸

El primero de mayo de 1882 se abrió al tráfico este tramo de construcción ferroviaria que abarcaba todos los poblados de Guanajuato: Celaya, Silao, Irapuato, León, San Francisco del Rincón, entre otros, y el ramal a Guanajuato. A partir de ese momento, a Irapuato se le vio desde otra óptica. No resultó extraño que gracias a este acontecimiento Joaquín González Obregón, gobernador de Guanajuato, le otorgara para 1893 (17 de noviembre) el título de ciudad, con base en el Decreto No. 39 del XV Congreso local, de acuerdo con “la modificación rotunda que había experimentado en el siglo XIX la vieja jerarquía urbana en la región del bajo”.¹²⁹

¹²⁶ Entre 1884 y 1907 se generó un importante nivel de desplazamientos ferroviarios con gran diversidad de cargamentos, desde productos forestales, ganaderos, agrícolas, minerales y miscelánea (abarrotes, entre otros). El *Ferrocarril Central* y el *Ferrocarril Nacional*, eran quienes concentraban la mayor parte de transporte de productos ubicados en las diferentes estaciones del país, de acuerdo con las estadísticas sobre empresas. El Ferrocarril Central contaba con la mayoría de estaciones en el país, por tanto, también con importantes centros industriales, entre otros rubros, el agrícola. “Las grandes estaciones remitentes de productos agrícolas en la línea troncal fueron San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato, Silao, Aguascalientes, Zacatecas, Fresnillo, Torreón, Gómez Palacios y Chihuahua”, y quizá se debe al estímulo ferroviario que las últimas dos décadas del siglo XIX, la producción en ranchos y haciendas, fuera de la forma de autoconsumo, sus producciones aumentaron, donde también influyó la moderada tabulación tarifaria. Más en Kuntz Ficker, “Los ferrocarriles y la formación...”, pp. 118, 119. También en el AHMI (Oficio emitido por la SCOP-DGVF. México)

¹²⁷ Aunque aparentemente en Irapuato no se haya dado el caso de problemas por concepto de usurpación de tierras para efectos de ampliación de redes ferroviarias, sí muchos casos se presentaron a nivel república, principalmente en tierras comunales de pueblos indígenas. Más en Luis González y González, “El subsuelo indígena”, en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México: La República Restaurada. La vida social*, pp. 314, 320) a tal grado que para 1879 un abogado representante de 45 pueblos de Michoacán y Guanajuato, solicitó a Díaz que apoyara los derechos de los pueblos y promulgara una ley agraria. Entre las compañías ferroviarias y pueblos también se suscitaron problemas ya que éstas se apropiaban de tierras alegando el derecho de vía, sin pagar compensación. Coatsworth, pp. 63, 64

¹²⁸ Arias, p. 20

¹²⁹ Arias, pp. 13, 20. Cf. Para 1826, el 18 de marzo, se dispuso que a la Congregación de Irapuato se le otorgara el rango de villa, partiendo de que fue ahí donde se juró la Constitución Política del Estado. Con su nuevo título, amplió sus latitudes hacia arroyos y canales que le circundaban “territorialmente delimitado su crecimiento y determinada la relación del centro con su periferia”. Después de la guerra de Independencia, durante la etapa de Reforma y hasta ya iniciado el periodo porfiriano, la villa de Irapuato gozaba de un crecimiento poblacional paulatino compuesto de criollos, mestizos y negros. Cordero Domínguez, José de

Irapuato se ha caracterizado por una importante diversificación económica. En primera instancia su vocación fue agrícola,¹³⁰ pero a partir de la segunda mitad del siglo XIX se generaron una gran variedad de rubros económicos que le garantizaron su crecimiento. Considerado también como el epicentro del bajío, principalmente por su ubicación geográfica, colinda con gran parte de los municipios del estado como ya se dijo, eso le permite hacer uso de todas las vías de comunicación, aunque en esta etapa de su historia sólo era por tren. El sistema por carretera se implementó como ya se citó en el anterior subtítulo, durante el primer cuarto del siglo XX.

Para estos momentos todavía, finales del siglo XIX y principios del XX, la vida social del municipio cambió con la ampliación de las redes ferroviarias, así como la economía urbano-regional, partiendo de la conjunción de cuatro procesos desarrollados en los últimos 100 años, “la llegada del ferrocarril, la temprana orientación hortícola exportadora de la economía agrícola regional, la actividad agroindustrial vinculada al procesamiento de alimentos para exportación” y, por último, la manufactura para los mercados nacional e internacional.

Hacia 1887 se construyó la estación del ferrocarril de la que hablaremos más adelante, así como los ramales a Guadalajara y tendidos férreos al Pacífico, proyecto que había quedado pendiente y se retomó a partir de mayo de 1887. Se concluyó un año después, así que el primer viaje a Guadalajara se realizó el 16 de abril de 1888. Fue una red de conexión muy importante pues abría la comunicación con el océano, pasando por varios lugares del estado de Jalisco.

De primera instancia este proyecto para Irapuato trastocaba intereses en áreas como el comercio, sin embargo, eran más los beneficios que traía que los descabros que ocasionaría, por lo que la población se hizo a la idea del paso del tren. Debido a todo este proyecto también se modificaron trazas locales para beneficio de la circulación de las

Jesús, *Fragmentaciones Urbanas. Irapuato, Guanajuato, 1974-2003*, AHMI-Colección Historia General de Irapuato, 2009, p. 63

¹³⁰ Un producto agrícola que resaltó en importancia y por su desarrollo en este terruño fue la fresa, traída desde mediados del siglo XIX. En la hacienda de San Juan de Retana fue donde se inició más con su crecimiento y producción, pero fue la hacienda de Buenavista, donde desembocaba una estación y justo por ésta es como se aprovechó la entrada del Ferrocarril Central Mexicano para su exportación. Baltazar Ayala (coord.), *Irapuato. Semblanza... monográfica*, H. Ayuntamiento 1990-1991, p.114. Cf. Por su parte Coatsworth, menciona que pocos fueron los problemas entre hacendados-terratenientes y las compañías ferroviarias, pues las condiciones de éstos eran más conciliatorias dado el interés en que los rieles atravesaran sus tierras “e incluso regalaban el terreno necesario para la vía”.p. 64,

trajineras tiradas por mulas, ya que siguió siendo una práctica entre los pobladores usuarios, y por supuesto que todo esto también facilitaba la circulación hacia la estación. Esa misma dinámica se vivía a lo largo de la república, en el caso de Irapuato, la mayoría de las calles para esa época eran angulosas y cerradas, próxima a la estación del ferrocarril estaba una plaza de toros, con una arquitectura de ladrillo amplio¹³¹ característica de la época.

Muchos sectores se vieron beneficiados con la llegada del *Ferrocarril Central*, el agrícola, el comercio, la ganadería no sólo en el municipio sino también en la región y en muchas partes de la república por donde pasaba el tren. Para la década de 1880 fueron enclaves para un ambiente de prosperidad: La Piedad, Guadalajara, Zacatecas, Aguascalientes, Querétaro, México, estaban movilizand su dinámica comercial con el trasladado de su producción industrial a lo largo y ancho del territorio nacional. Hacia la frontera con Estados Unidos y más allá a través de las líneas *Atchison Topeka* y *Santa Fe*, que viajaba de El Paso hasta Chicago. El *Lake Shore* y *Michigan Southern* viajaban de Chicago a Búfalo, y el Nueva York Central y *Hudson River*, de Búfalo a Nueva York.¹³² Se dice que había otra ruta hacia California por el territorio de La Mesilla, ubicada entre Arizona y Nuevo México, y fue adquirida exprofeso después del Tratado Guadalupe-Hidalgo para la construcción del ferrocarril y la ruta transoceánica hacia California, con la cual la ampliación de redes en Estados Unidos quedaba cumplimentada.

La estación de Irapuato llegó a ser de gran importancia, aun cuando para la década de 1880 todavía fuera un espacio muy improvisado hecho a base de maderas, esto haciendo la comparación con otras como la de Salamanca que ya era de mampostería para 1882¹³³ y la de Irapuato todavía estaba en trámites. Aun en esas condiciones la estación, el *Ferrocarril Central* creó su sistema de traslado exprés, pero una de las problemáticas que siempre enfrentó fue que estaba en contra del reloj, pues sólo había traslados diurnos, los encargos llegaban con retraso y los comestibles se descomponían, por ello se hizo necesario promover otra forma de traslado. Entre los años 1882 y 1887, se celebró un contrato con la compañía *Wells Fargo and Company*. Se trataba de un servicio adicional que apoyara al traslado de todo tipo de mercancía o producto que llegaba a la estación o

¹³¹ Arias, p. 20-25

¹³² Cardona, p. 10

¹³³ Cedif- Memoria de la Secretaría de Fomento 1882, p.418

central, se hacía llegar al domicilio del interesado. Cuando el Central tuvo en sus manos esta labor, quienes requerían el servicio pasaban por momentos incómodos y “eran limitadas las horas de recibo y entrega”. La empresa *Wells Fargo and Company* se instaló para manejar el departamento exprés.¹³⁴

Para 1909 cuando se estaba generando la consolidación de los ferrocarriles lo mismo ocurrió con la Compañía Mexicana de Express, S.A., para entonces todavía llamada *Express Wells Fargo*, quien por temor a la inestabilidad que pudiera ocasionarse por el traspaso, dejó de invertir cuando menos en la localidad,¹³⁵ y más temor ocasionaron las discusiones políticas que permearon en toda la república.

De la revolución a la transición (1998)

La revolución inició en Guanajuato en 1911 con la suspensión de garantías individuales debido a la aparición de *gavillas* que asaltaban en algunos poblados hacia el rumbo de Silao, La Luz (municipio de León), Irapuato y Romita. Así comenzó el movimiento armado en el estado, eran las primeras acciones estimuladas por Cándido Navarro, personaje antirreeleccionista oriundo de Silao.

Con la dimisión del presidente Díaz, el gobernador de Guanajuato Joaquín González Obregón también se fue. Se propusieron entonces elecciones por medio de juntas y, con la participación de toda la sociedad, pacificar al país.

La paz y la tranquilidad de Irapuato, y de todo el bajío se vio alterada. La inconformidad se revirtió contra del presidente Madero porque mantuvo en el poder a gente que había colaborado con Díaz. Una de las reacciones sociales se dio en Guanajuato en su poco concurrido mitin de abril en el jardín *El Cantador*.

El ferrocarril resultó de gran ayuda para la revolución “el 11 de abril de 1912 fue descarrilado el tren de carga de Irapuato, donde murió el maquinista”. Tres días después se suspendió el tránsito en el tramo de vía que va de Guadalajara a México, debido a que se decía que justo en Irapuato los rebeldes habían levantado la vía del tramo La Piedad, Michoacán. El 28 del mismo mes se generaron algunos combates en Irapuato bajo el

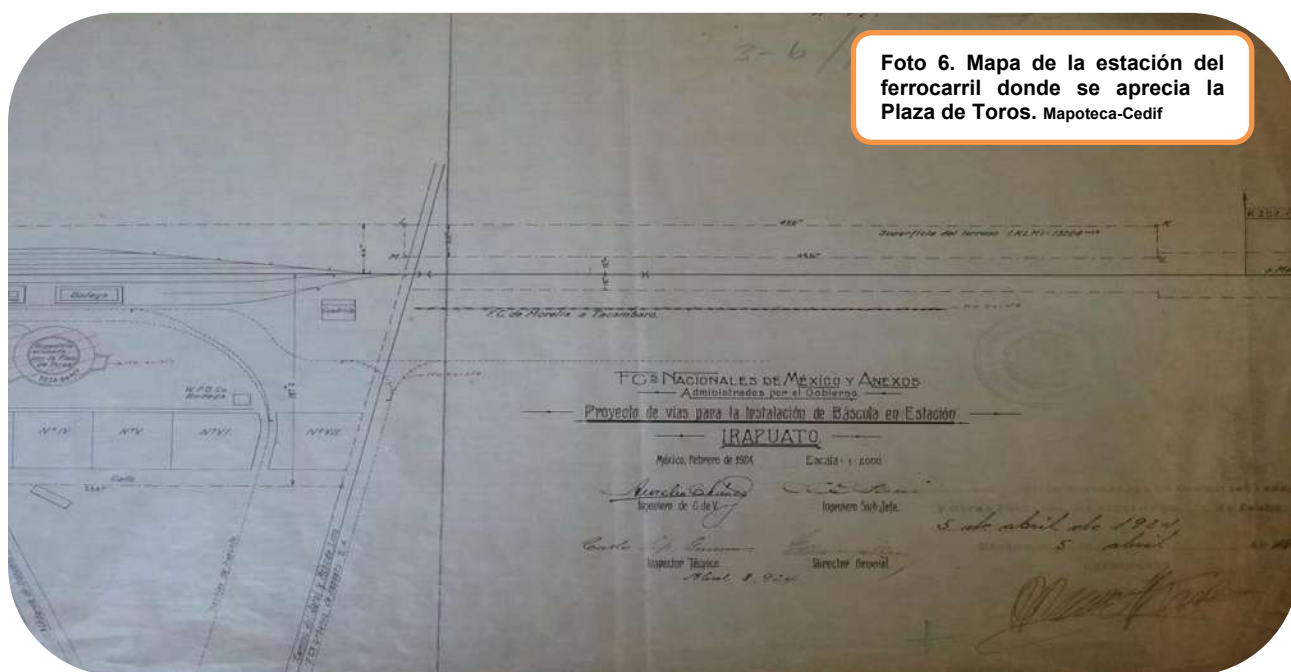
¹³⁴ Eduardo M. Vargas, *La historia del Express en Irapuato*, en Revista Ferronales, abril de 1931, pp. 37-38

¹³⁵ Arias, p. 43, 51

influjo zapatista, donde hubo bajas de asaltantes y expulsados de la localidad. La violencia armada hacía presencia en el bajío, en este caso en Irapuato, el ferrocarril resultó de gran utilidad para los revolucionarios.

Los ataques se centraron en el ferrocarril. En la carta emitida el 19 de octubre de 1912, desde el campamento ubicado en Michoacán, por “el general en jefe Simón Beltrán”, quien operaba en el bajío, y la coronela Carlota Miramar, documento publicado en un diario denominado “El Barretero”. Ahí se anuncia sobre el ataque a muerte que sufriría el tren el 10 de noviembre, sin excepción de personas y personal alguno,¹³⁶ por lo que el sistema vivió desestabilizaciones a causa de los revolucionarios y los constitucionalistas. Pero la gente en especial por el desabasto de productos comestibles traídos de otras regiones.

Durante la fase revolucionaria, se dijo que en 1913 destruyeron la plaza de toros que se ubicaba en los terrenos de la estación del ferrocarril. Sin embargo, en los mapas bajo resguardo de la Mapoteca-CEDIF, la plaza todavía aparece en los planos de 1924.



Irapuato fue escenario de la batalla armada entre todas las facciones. A la ciudad penetró el 29 de julio de 1914, una de las avanzadas de Álvaro Obregón que venía de Jalisco a cargo del general Ramón Sosa y el coronel Miguel Acosta, mientras ésta era

¹³⁶ Arias, pp. 51, 52, 54

defendida por los huertistas.¹³⁷ Tomaron varias oficinas públicas: la de Telégrafos, la Aduana (Palacio Municipal). Quemaron archivos completos (de varias oficinas entre otras la correspondencia municipal) entre la esquina de la calle de Juárez y Santos Degollado. La estación de ferrocarril, era el foco de atención de todos los bandos y los trenes militares villistas o de las tropas constitucionalistas, lo tomaban como lugar de paso para el traslado (transado) de sus efectivos.¹³⁸

En reunión presidida por el presidente interino Eulalio Gutiérrez (noviembre 1914-enero 1915) en Palacio Nacional, se acordó que Villa, con quien mantenía pactos,¹³⁹ saldría de Veracruz a Irapuato con la consigna de interceptar al constitucionalista Manuel M. Diéguez, quien dominaba Jalisco y se dirigía a Irapuato, lo que hizo a Villa abortar la idea propuesta por Felipe Ángeles y mejor fuera Jalisco el punto de encuentro. Diéguez huyó con rumbo a Manzanillo mientras que Villa se apropió del sitio y reabrió las iglesias que habían sido cerradas por los carrancistas, aunque amenazó a los jesuitas y los acusó de explotadores.¹⁴⁰

Alberto Carrera tomó la ciudad de Guanajuato para julio de 1914, previo a ello ya se habían cerrado los bancos y el ejército constitucionalista, comandado por el general Pablo González, invadía el estado por diferentes puntos, donde perdió un gran número de hombres antes de reunirse con Carranza en Veracruz.¹⁴¹

Ese mismo día, la avanzada de Álvaro Obregón, proveniente de Jalisco, tomó Irapuato y derrotaron a sus defensores huertistas. Resultaron muertos, entre ellos, un sacerdote de Irapuato y el jefe policiaco de Pénjamo y se apoderaron de 5 vagones que habían sido abandonados por los federales.

¹³⁷ Ma. Teresa Cruz Cuéllar (coord.), Irapuato en la Independencia y Revolución. Hacia la conmemoración del Bicentenario de la Independencia y del Centenario de la Revolución, AHMI-H. Ayuntamiento 2006-2009, Irapuato, pp. 23-24

¹³⁸ Martiniano Arredondo Farfán, boletín no. 20 (septiembre-octubre 1978), época revolucionaria parte II, p. 10. AHMI

¹³⁹ Para ese diciembre de 1914, Villa acusa a Eulalio Gutiérrez de traición y éste se manifiesta en contra de los caudillos: Zapata y Villa aludiendo su retiro por cargos sobre crímenes de ambos que no está dispuesto a admitir. Villa suspende salida de trenes (Martín Luis Guzmán en el "Águila y la serpiente" habla del poder sobre trenes y el ejercicio presidencial de Gutiérrez, que tenía Villa) para que Gutiérrez no se retire y lo declara preso, sino es por la intervención del general ministro de Guerra José Isabel Robles, quien fungió como conciliador. Gorostiza, p. 321

¹⁴⁰ Gorostiza, p. 316

¹⁴¹ Gorostiza, pp. 324, 325

El gobernador huertista Rómulo Cuéllar había abandonado Guanajuato con mil 600 hombres rumbo a Silao, donde abordaría el tren que los llevaría a México. Los generales obregonistas (de la avanzada) mandaron cortar la vía del tren para que éste desembarcara, por lo que le hicieron retroceder, y de Irapuato salieron con mil 400 hombres y los alcanzaron en Temascalatío.

Ahí, en la ex hacienda de Temascalatío, se desarrolló el ataque con un resultado de muertos, prisioneros, y se confiscaron armas, caballos, mientras que en la estación Villalobos (ubicada en la ex hacienda de San Antonio el Rico), se confiscó arsenal.¹⁴²

Guanajuato sitiado por los constitucionalistas, mientras continuaban las pugnas por el poder político. Agustín Zambrano estaba al frente del poder local, y a él le correspondió poner orden en cuanto a los salarios, y que los patrones cumplieran con las condiciones laborales y no suspenderían tratando de evitar el pago.

Para 1915, las condiciones laborales se estaban estabilizando a beneficio del trabajador, pero poco se pudo disfrutar de tales beneficios ya que para este momento era más importante mantener el trabajo y la producción. Luego de la interrupción de la circulación de trenes, y falta de combustible, se llegó a la escasez de alimentos, por lo que también se prohibió la venta de alimentos fuera de la entidad, de lo contrario se impondría una sanción.¹⁴³

Las luchas revolucionarias destacaron en el bajío, varios fueron los escenarios del corredor por ser paso obligado del ferrocarril. Los ferrocarrileros por su parte se vieron involucrados en esa lucha armada, luego del asesinato a Madero y el pronunciamiento de Carranza en contra de Victoriano Huerta, los ferrocarrileros tomaron las armas. La desestabilización administrativa de la empresa ferroviaria influyó en el personal y eso hizo que también los trabajadores se incorporaran al movimiento, además de crearse los “derechos de carabina” implantado por las distintas facciones, que era como otorgarle méritos a los militares que sabían conducir el ferrocarril. Así es que, para los ascensos en la empresa incautada, comenzó a tomarse en cuenta la participación y méritos en campaña, y ya no tanto la capacidad técnica y habilidades del trabajador.¹⁴⁴

¹⁴² Arias, pp. 55, 56

¹⁴³ Arias, pp. 55, 56, 57

¹⁴⁴ Valencia, p. 76

Se habla de la presencia de Francisco Villa en la estación de ferrocarril de Irapuato, donde dio muerte a un soldado ladrón y a un caballo por no dejarse montar. También se habla de la presencia de Venustiano Carranza, a quien le dirigieron un telegrama que salió de la estación Trinidad (León, Guanajuato), hizo escala en Irapuato con rumbo a Veracruz, cuyo contenido era el siguiente:

Junio 9 de 1915 a las 2.05 horas

Al Gral. Venustiano Carranza. Primer jefe del Ejército Constitucionalista, Veracruz, Ver.

Hónrome comunicar a usted que esta tarde se ha consumado el más importante triunfo constitucionalista de nuestras armas contra los traidores Villa y Felipe Ángeles. Después de cinco días de rudos combates Ángeles y Villa con pequeños grupos dispersos huyen vergonzosamente en distintas direcciones. Nuestras fuerzas los persiguen tenazmente en una extensión que comprende desde el Mineral de la Luz hasta el norte de León. La plaza de León ha sido ocupada por nuestras fuerzas al mando del general Francisco Murguía.

Todos los trenes y toda la artillería del enemigo han sido capturados. No puedo precisar detalles porque la zona del combate abarcó más de 500 km. cuadrados. He ordenado la inmediata reparación de las vías y del telégrafo.¹⁴⁵

Villa en su caso fue más determinante para el reclutamiento de gente y organización de su ejército. Arribó a Irapuato el 4 de abril de 1915, se dice que, con aproximadamente 20 mil hombres, aunque permanecieron en este lugar, sólo 11 días, se hospedaron en Fundidora de Fierro de Irapuato, empresa próxima a la estación. Se desplazaron a Celaya donde el Ejército Constitucionalista también arribaría. Al retirarse las fuerzas de Villa, dejaron algunas cosas (cerrojos de máuser, un lanza-bombas y otros aditamentos de combate) que más tarde fueron reclamados por el presidente municipal.

Días después de este acontecimiento, el 21 de abril de 1915, Obregón llegó a Irapuato con su gente de operaciones y posteriormente viajó a Silao. En este movimiento nuevamente el ferrocarril fue un agente importante ya que concentró a mucha gente que se preparaba con arsenal para el ataque a la estación Trinidad.

Villa ordena a su gente (Canuto Reyes y Rodolfo Fierro) levantar las vías del ferrocarril y cortar las líneas de transmisión que se tendían de Lagos de Moreno hasta los Altos de Jalisco, con comunicación a Irapuato, con la intención de hostigar al ejército obregonista.

Obregón por su parte, ordenó a Joaquín Amaro trasladarse al bajío y dejar una guarnición en Irapuato para continuar el ataque contra Villa a través de Rodolfo Fierro. En ausencia de las tropas constitucionalistas y permanencia de los villistas, se realizaron todo

¹⁴⁵ Boletín No. 21- AHMI, p. 7

tipo de desmanes en contra de la población mientras el presidente municipal estaba ausente.

Los constitucionalistas no eran menos agresivos, a su paso robaban, pero al final de la contienda, se reclamó por los hechos y se reembolsó la mercancía robada.¹⁴⁶

En la estación de Irapuato había una base de operaciones y en uno de los vagones había una imprenta, de estos elementos Obregón y Carranza tenían conocimiento, ahí imprimían el periódico revolucionario llamado *El Noroeste*, “En uno de los números, impreso a bordo de ese carro ubicado en el kilómetro 352 (correspondiente a Irapuato), se detallan las batallas de Celaya y Trinidad, la pérdida de la mano de Obregón¹⁴⁷ y da cuenta de las bajas sufridas”.

El periódico dice así:

Irapuato, Gto., 9 de junio de 1915.

*A bordo del Ferrocarril Central (ya para entonces llamado Ferrocarriles Nacionales de México). Gran triunfo contra la reacción (la llamada reacción eran las tropas de la División del Norte al mando de Francisco Villa).*¹⁴⁸

*Después de una cruenta ofensiva en esta zona del centro, el humo de las locomotoras hidrocálidas anunciaron la retirada de los villistas, bajo la urgencia de Obregón y el avance de Carranza, y su entrada triunfal junto con sus tropas constitucionalistas.*¹⁴⁹

No transcurrió mucho y la tranquilidad se regresó a Irapuato, junto a ésta un general que había sido prisionero del ejército villista. “Dejaron de circular los billetes emitidos por la Convención y sólo se aceptaban los del gobierno provisional emitidos en Veracruz y México”, así también vecinos solicitaban la devolución de sus fincas confiscadas por el gobierno.

Con la intervención de la autoridad federal se llevó a cabo una reorganización de la ciudad, desde la reapertura de las 19 escuelas para niños y adultos, así como

¹⁴⁶ Arias, pp. 57, 58

¹⁴⁷ Obregón marchó hacia Santa Ana (ubicado en León, mejor conocido hoy como ex hacienda de Santa Ana del Conde) el 3 de junio de 1915, acompañado de Diéguez, donde se encontró con Murguía, Castro y Alejo González, así como con un séquito de villistas, quienes hicieron explotar granadas y en uno de los cruces para llegar a las trincheras, una de las granadas lo tumbó. Fue así como perdió el antebrazo derecho y luego de su intervención quirúrgica se enteró de la derrota de los villistas además del descontento. Gorostiza, p. 370

¹⁴⁸ Boletín No. 21, tomo II, Martiniano Arredondo Farfán, época revolucionaria II Parte, AHMI

¹⁴⁹ Desde la estación Chicalote, el general Francisco Murguía, anunció que la vía a San Luis Potosí había sido cortada y dos trenes con parque habían sido capturados. Este equipo compuesto de ocho trenes, 4 millones de cartuchos, 9 cañones, 4 mil fusiles y otro material pertenecía a Villa, el cual fue confiscado. Este acto fue considerado un logro dadas las circunstancias. Gorostiza, pp. 377, 378

transformaciones de obra en la ciudad, y se solicitó a la compañía de Ferrocarriles Urbanos la construcción de un puente para atravesar el río Silao. Se abrió la calle Leandro Valle y se empezó a trabajar con la población con problemas de alcoholismo. Se trabajó para la reducción de precios en los artículos básicos y la regulación de mercancías.¹⁵⁰

Quizá en las áreas más urbanizadas la situación posrevolucionaria ya había tomado otro rumbo, no así en la zona rural, pues seguían presentándose gavillas y gente armada. Existía confusión entre la población respecto a sus victimarios, quienes a caballo o a pie cometían fechorías a nombre de la revolución. Atacaban a individuos o pequeños grupos, casas y ex haciendas (Buenavista, La Garrida, San Cristóbal), ranchos (Lechería, Dique de Arandas, San José de Marañón). Mientras las víctimas y sus allegados acusaban de los asaltos a gente de El Carrizal el Grande, otros a los habitantes de San Cristóbal, todo era confusión por los rezagos de la violencia.

El campo estaba en condiciones desfavorables, se presentaban actos de bandidaje, para lo cual se creó un destacamento de policía rural destinada a la conservación de la paz, de tal manera que se brindara seguridad a la población en general.

Un problema de salud pública se presentó en algunas partes del estado, epidemias de tifo, viruela, escarlatina, lo mismo que anemia en la población por carencia de alimentos a causa de la guerra civil.

Se ordenó a los acaparadores y comerciantes de grano que abastecieran al mercado interno, y en el caso de los peones de campo se les otorgó el derecho de obtener carbón, agua, leña y maíz de manera gratuita. Escuela para sus hijos, terrenos para fincar, aun así, la situación se fue agravando cada día.

Inclusive con las secuelas del movimiento revolucionario se recibió con ánimo a Venustiano Carranza, primer jefe del Ejército Constitucionalista, quien llegaba de la ciudad de Guanajuato con rumbo a Colima y Jalisco. Su visita fue breve, pero prometió regresar para visitar las industrias más importantes de la ciudad e inaugurar la calle que llevaría el nombre de su hermano: Jesús Carranza.¹⁵¹

Los asaltos a la población civil por parte de grupos armados siguieron presentándose hasta 1917, afectando a los poblados y ranchos, y una vez más se cometieron atracos al

¹⁵⁰ Arias, 57, 58, 59, 60

¹⁵¹ Arias, pp. 62, 63

ferrocarril, al igual que asaltos a mano armada a los pasajeros, asaltos que costaron la vida a algunas personas y al parecer quienes hacían todo esto eran bandoleros montados a caballo y armados, y aunque pasaban desapercibidos entre la población, por su actitud tranquila, delinquían.

Durante la etapa armada de revolución los ferrocarriles jugaron un papel fundamental para el movimiento y con la intervención del ferrocarrilero como militar, se incrementó la plantilla laboral. Al final de estos procesos se creó en Irapuato la Comandancia Militar y el Cuartel General de la Brigada del General Dávila, de manera que se hizo un frente en contra de quienes seguían haciendo desmanes a la gente y sobre todo en las localidades más pequeñas. Se tomaron medidas para hacer un cerco sanitario debido a tantas afectaciones y epidemias que se trataron para evitar más contagios.

Lo mismo ocurrió en el sistema ferroviario, el gobierno estatal expidió a través del Departamento de Trabajo, pases gratis a los trabajadores más honestos para que salieran del estado, dada la problemática social que se vivía y las pocas posibilidades de que las cosas se compusieran a un corto plazo.

A pesar de la situación, Irapuato no vivió momentos extremos como en otras partes de la entidad, por ejemplo “no llegó a faltar qué comer” como ocurrió inclusive en otros lugares del país. Por otra parte, la población se incrementó entre los años 1900 a 1921, lo cual habla de inmigraciones. Mucha gente se acogió en el municipio para vivir, quizá entre otras cuestiones porque nunca faltó el alimento.

Luego de tanto sobresalto, la dinámica en Irapuato empezó a normalizarse a partir de 1918, la vida política tomó rumbo y se fundaron dos partidos: el “Progresista”, conformado por estudiantes de Irapuato que radicaban en la ciudad de México, y el “Club Liberal Constitucionalista”.

Obregón regresó a Irapuato para hacer proselitismo. Visitó otros estados y municipios de la entidad. En la vida económica la ciudad trataba de organizarse principalmente en el campo productivo, tanto en el medio rural como en la ciudad.¹⁵²

El ferrocarril nunca dejó de ser un elemento importante y necesario, principalmente para el sector privado pues fue el que impulsó la economía y estabilizada también la situación social para 1920, muchas empresas de diferentes giros voltearon a Irapuato por

¹⁵² Arias, 59, 60, 61

dos razones: el ferrocarril y su situación geográfica, lo que despertó interés para la apertura de un promedio de 20 empresas más. Se recuperaron antiguas funciones administrativas de cobertura regional, se estableció una jefatura regional de la Secretaría de Hacienda y para 1919 se restableció el sector militar a través de la Zona Militar, también con cobertura regional pues incluía los estados de Querétaro, Guanajuato y Aguascalientes.¹⁵³

Asimismo, se estimuló la integración de los trabajadores en el medio urbano, principalmente porque surgía una nueva fuerza laboral: las mujeres. Su impulso al ámbito se dio a través de la fabricación del cigarro, donde madres e hijas buscaban un sustento, pues antes del primer cuarto del siglo XX, los hombres, muchos solteros y otros casados, temerosos del reclutamiento al Ejército (leva), hacían uso del tren para pasar al norte o viajaban a la ciudad de México en busca de otros niveles de vida que Irapuato no les podía ofrecer, por lo que fue mermando el sector productivo masculino en algunas áreas, ya que muchos no regresaban a su lugar natal.

Fue en esta etapa de transformaciones, y por la intervención del gobierno del estado, cuando se ofrecieron pases gratis por ferrocarril, pues se abrió la posibilidad de ir a otras regiones en busca del sustento.¹⁵⁴

Es preciso señalar que este estudio intenta mostrar cómo el ferrocarril no sólo fue importante durante gran parte del siglo XX, sino que lo sigue siendo en la actualidad. Es necesario reutilizar espacios (estaciones, talleres, escuelas), maquinaria industrial (herramientas y equipo rodante), así como tradiciones forjadas por la memoria, que en su conjunto son una interesante gama de elementos creando una identidad.

¹⁵³ Arias, pp. 62-65

¹⁵⁴ Arias, pp. 64, 67, 68, 75

Capítulo II. Patrimonio ferroviario, patrimonio de Irapuato

¿Qué es y para qué sirve el patrimonio?

(...) siente que toda una parte de sí mismo se
ha muerto con estas cosas, y
lamenta que no hayan vivido por lo menos el
tiempo que le queda por vivir.
Maurice Halbwachs

La historia trata de conciliar ese diálogo entre el pasado y el presente, tender un puente dice Hayden White, de tal manera que nos lleve a esos lugares para lograr entender y “comprender, el nuevo curso del mundo”, en tanto se rescatan algunas nociones que son llevadas a espacios públicos: el patrimonio, la identidad y la memoria.¹⁵⁵

La historia como relato es susceptible de ser enseñada cuando se combina con recursos materiales del patrimonio edificado, y es en este apartado lo que vamos a tratar, el patrimonio, aquel que nos remite a una historia y una parte de esa historia materializada tiene que ver con el ferrocarril.

Toda pieza, todo objeto, toda palabra, nos habla de una persona, una sociedad, una cultura. Sitios especiales que nos refieren ideas, ideologías, comportamientos, actos, y que son signos de identidad porque destacan los rasgos genuinos de una comunidad y lo más importante no es que sigan ahí para apreciarlos, cuidarlos, admirarlos, e interpretar lo que fuimos, sino lo que surge a partir de la enseñanza, a partir de relacionar ese concepto llamado historia con lo que ahora tenemos y vemos, eso es lo verdaderamente interesante para un pueblo y una sociedad, poder mostrar lo que fue, para saber a dónde va, dicen los historiadores patrimonialistas.

El patrimonio es “una expresión para tiempos de crisis”, refiere Francois Hartog

Cuando las referencias se pulverizan o desaparecen, cuando el sentimiento de aceleración del tiempo se vuelve más sensible a la desorientación, el gesto de poner aparte, de elegir los lugares, los objetos, los acontecimientos “olvidados”, la manera de hacerse imponer: el patrimonio se vuelve la manera de reencontrarse con eso y consigo mismo.¹⁵⁶

Por estas concepciones es que vale la pena entonces remitirnos a las raíces del término patrimonio que nos lleva a discernir un poco más lo que pretendemos a través de este

¹⁵⁵ Francois Hartog, pp. 116, 117

¹⁵⁶ Francois Hartog, p. 129

recorrido, donde el ferrocarril es el elemento principal como importante es toda la historia material que dejó, esto es nuestro objeto de estudio.

De acuerdo a la concepción jurídico romana se denominaba patrimonio a los bienes que pertenecían “al padre de familia (...) y significaba tener potestad y derecho sobre las cosas”, con el tiempo se le dio un nuevo viraje hasta llegar a tener un sentido más apegado a lo público, sus riquezas y tesoros, fuera del derecho.¹⁵⁷

De acuerdo a lo que algunos autores mencionan, en México desde el siglo XVI se presentaban visos sobre el rescate del pasado prehispánico, es decir, su patrimonio. Carlos de Sigüenza y Góngora para el siglo XVII organizó su biblioteca con códices y materiales de procedencia prehispánica al igual que Lorenzo Boturini, quien también manifestó su interés en la conservación de materiales antiguos¹⁵⁸ y manuscritos que acumuló y fueron enviados junto con otros materiales, entre estos la Coatlicue y la Piedra del Sol, a la Real y Pontificia Universidad de México.¹⁵⁹

Más tarde, al término del movimiento independentista, la salvaguarda por el patrimonio arqueológico y arquitectónico cobró interés respecto a lo cultural. Tanto liberales como conservadores intervinieron en estos procesos, es decir, en la conservación de pinturas y edificios virreinales. Sin embargo, se presentaron contradicciones en cuanto a la conservación de edificios. Se mantuvieron unos y otros se destruyeron, argumentando necesidades de urbanización, como fue el caso de la capilla de San José al servicio de los naturales de México.¹⁶⁰

¹⁵⁷ María Guevara Sanginés, “Conservación del patrimonio histórico minero. Guanajuato en el siglo XVIII: Ciudad patrimonio, en Estudios sobre el patrimonio de Guanajuato, Departamento de Estudios de Cultura y Sociedad, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad de Guanajuato, 2011, p. 89. Una acepción más también de origen romano es *patri* (padre) y *onium* (recibido), más en Javier Corona Fernández, et. el., *Implicaciones de la teoría crítica en el Patrimonio Cultural: caso Guanajuato*, XIV Congreso de Sociocrítica- La Sociocrítica y sus aplicaciones: teoría y análisis, organizado por Universidad de Guanajuato, 2013, p. 70

¹⁵⁸ Guevara Sanginés, p. 91

¹⁵⁹ Luis Fernando Díaz Sánchez, “¿Qué hacer con nuestro patrimonio cultural?”, en *Guanajuato. Historia, sociedad y arte*, Mauricio Vázquez González, et.al, (coordinadores), Dirección Municipal de Cultura- Presidencia Municipal de Guanajuato, 2003, p. 170. Cf. Dení Trejo Barajas (2013) resalta la presencia de Antonio León y Gama, personaje del siglo XVIII que estudió las piedras encontradas en las cercanías del Palacio Virreinal. La piedra del sol dice “fue adosada por un tiempo en una de las torres de la Catedral de la ciudad de México y luego trasladada al Museo Nacional, donde se encontraba la Coatlicue y otras piedras prehispánicas”, p. 276

¹⁶⁰ Guevara Sanginés, p. 91

Con Guadalupe Victoria se dan los primeros signos de museos, la memoria expuesta en espacios públicos.¹⁶¹ En 1825 se funda el Museo Nacional Mexicano cuya función principal era

(...) reunir y conservar cuanto pudiera dar el más exacto conocimiento del país, de su población primitiva, de las costumbres de sus habitantes, del origen y progreso de las ciencias, artes y religión y de lo concerniente a las propiedades del suelo, el clima y las producciones naturales.¹⁶²

Como podemos observar el concepto de museo y sitio le daban otro sentido al patrimonio desde el siglo XIX, y la arquitectura prehispánica cobró especial atención. Otro ejemplo de ello se presentó hacia 1885 cuando a Leopoldo Batres se le encomendó dirigir el Departamento de Inspección de Monumentos Arqueológicos a nivel república. Trabajó la reconstrucción de la pirámide del Sol en Teotihuacan y otros monumentos más ubicados en varias partes del país, en Oaxaca, Mitla, Monte Albán, así como Palenque y Chichen Itzá. Estos monumentos y otros que se fueron descubriendo resultaron ser de interés para el Estado porfirista.¹⁶³

El aprecio por los bienes heredados estaba tomando un sentido, sólo faltaba legislar para su protección, pero fue algo que se pospuso debido a la inestabilidad política y es que había otras cosas más importantes por defender y resolver, lejos de temas relacionados con la preservación y la cultura.¹⁶⁴

Tiempo después durante el mismo periodo porfiriano, 1885, se creó la Comisión General de Monumentos¹⁶⁵ y durante la etapa revolucionaria se intentó proteger el patrimonio cultural a través del decreto de Ley sobre Conservación de Monumentos Históricos, Artísticos y Bellezas Naturales. Dicha ley se reformó hacia 1970 y adoptó el título de Ley Federal del Patrimonio Cultural de la Nación y se difunde el concepto de “patrimonio cultural”.

Esta determinación sobre el patrimonio cubrió otras perspectivas, es decir, lo heredado por el cine, la música, la bibliografía, la hemerografía, la cartografía, el documento escrito, las aportaciones científicas, la numismática y la paleontología.¹⁶⁶ Una aportación

¹⁶¹ Francois Hartog, p. 117

¹⁶² Díaz Sánchez, p. 170

¹⁶³ Pérez Montfort, Ricardo, “La cultura”, en *México. La apertura...* p. 300

¹⁶⁴ Díaz Sánchez, p. 170

¹⁶⁵ Díaz Sánchez, p. 170, 171

¹⁶⁶ Rafael Tovar y de Teresa, “Hacia una nueva política cultural”, en *El Patrimonio Nacional de México*, vol. 1, FCE, 1993, pp. 94, 95

legislativa más se dispuso a través de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, emitida en 1972, publicada en el DOF el 6 de mayo de ese año. Estas disposiciones legislativas incluyen entre la gama del patrimonio nacional, el archivístico, que son los documentos escritos. En el Artículo 36, fracción II y III nos habla de la protección a los documentos que pertenezcan a oficinas y archivos de la federación, estados y municipios, así como a las casas curales. Manuscritos, libros, folletos que se hayan escrito entre los siglos XVI al XIX. La fracción IV del mismo artículo nos habla de la protección a las colecciones científicas y técnicas, mismas que podrán obtener la condición de patrimonio por declaratoria.

Para 1975 salió el Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, el cual fue modificado de acuerdo con los objetivos y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, y publicado en el DOF el 5 de enero de 1993. Vale la pena reproducir las disposiciones generales que aparecen en el primer Capítulo, en los dos primeros artículos, donde recurre al ciudadano común y asociaciones civiles, juntas vecinales, campesinos, previa autorización y de ser posible organización de instituciones, para el cuidado o preservación de zonas y monumentos. Educarles respecto a “la importancia de la conservación y acrecentamiento del patrimonio cultural de la Nación”. Así como también, promover la visita del público a las zonas históricas y monumentales, entre otros planteamientos.

Existe también el Acuerdo donde se especifica que tanto museos como monumentos arqueológicos que dependen del INAH, no deben ser “utilizados con fines ajenos a su objeto o naturaleza”, documento que fue publicado en el DOF el 31 de octubre de 1977 y modificado. La publicación de estos cambios aparece en el Diario del 30 de abril de 1986.¹⁶⁷

Por otra parte, cabe resaltar que “el concepto de patrimonio para algunos teóricos es sinónimo de cultura”. Éste fue popularizado en Alemania en el trayecto del siglo XVIII y es parte de una herencia social del hombre que la ha compartido, de la que hemos aprendido y se manifiesta en una serie de “actividades sociales, artísticas, artesanales, religiosas”,

¹⁶⁷ Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, Acuerdos, INAH, 1ra. edición 1995, 5ª. reimpresión 2011

donde sobresale incluso la idiosincrasia de los grupos sociales con sus costumbres y manifestaciones intelectuales.¹⁶⁸

Hablar de patrimonio en la actualidad como tema enfáticamente discutido desde el siglo XIX, periodo en que cobró fuerza para que todo lo heredado fuera conservado,¹⁶⁹ como pudimos apreciar, y en el escenario se encuentra México. En este sentido, significa voltear hacia otros ejes donde debemos circunscribir todo tipo de materiales, vestigios industriales, de los que hablaremos más adelante, manifestaciones culturales en general, incluyendo la ciencia, así como todo tipo de actividades de gran arraigo colectivo que expresan y dan sentido de pertenencia e identidad.

Estos elementos son determinantes en la categorización del patrimonio que se ha dividido para su estudio en natural y cultural. En este último se incluyen las ideas y los objetos, de carácter espiritual o inmaterial, y dentro de lo cultural también los hay del tipo material,¹⁷⁰ desde la perspectiva de Díaz Sánchez se hace la separación por cuestiones prácticas, pero en sí son “un todo armonioso que no puede disociarse”. Se han valorado de acuerdo con los criterios de tipo ideológico y político, histórico, testimonial, cultural, entre otros.¹⁷¹

Algunos documentos y firmas a nivel internacional dan cuenta de los procesos que se han llevado a cabo para la defensa y preservación del patrimonio diverso. Un ejemplo de ello lo plantea la Carta de Venecia que nos describe Guevara Sanginés, la cual “apunta la importancia de valorar el bien junto con su entorno”.¹⁷² Previa a esta citada carta, ya se había firmado la de Atenas en 1933, resultado de la Conferencia de 1931, que propuso reformas en un sentido de urbanización y adecuaciones a las condiciones poblacionales. Ahí se retoma algo de lo que propone la Carta de Venecia, es decir, la protección al ambiente en el sentido pintoresco, para que no se transforme la fisonomía del lugar

¹⁶⁸ Javier Corona, Celeste Nava, Marcelino Castillo, pp. 70, 71

¹⁶⁹ Corona, Nava y Castillo, p. 70

¹⁷⁰ Guevara Sanginés, p. 90, Cf. Luis Fernando Díaz Sánchez, en su artículo ¿Qué hacer con nuestro patrimonio cultural?, nos habla del patrimonio creado por el hombre al que se le considera material, y lo clasifica como tangible e intangible, a diferencia de la autora citada. Más en *Guanajuato. Historia...* p. 167

¹⁷¹ Guevara Sanginés, p. 90

¹⁷² Guevara Sanginés, p. 90

“también pueden ser objeto de estudio las plantaciones y ornamentos vegetales cercanos a ciertos monumentos con el fin de conservar el carácter antiguo”.¹⁷³

Décadas después, en reunión celebrada en Perú en 1977, se hizo un balance de esta carta y se propusieron reformas, quedando dividida en once apartados respecto a todo lo que se considera importante preservar de las ciudades históricas. De su apartado “Preservación y defensa de los valores culturales y Patrimonio Histórico-Monumental” rescatamos lo que se acerca a lo que intentamos recrear a través de este estudio: patrimonio material (ferrocarril, estaciones) e inmaterial (cultura, historia y memoria). Así, este refiere que

La identidad y el carácter de una ciudad están dados no sólo por su estructura física sino también, por sus características sociológicas. Por ello, se hace necesario que no sólo se preserve y conserve el patrimonio histórico monumental, sino que se asuma también la defensa del patrimonio cultural, conservando los valores que son de fundamental importancia para afirmar la personalidad comunal o nacional y/o aquellos que tienen un auténtico significado para la cultura en general.¹⁷⁴

La Carta de Machu Pichu firmada en Perú, no es otra cosa que una revisión y actualización de la Carta de Atenas, donde se incluye además la salvaguarda del patrimonio natural y tecnológico, y obviamente el objetivo es el mismo respecto de las firmas europeas: la defensa, conservación y valoración de todo bien patrimonial a nivel mundial.¹⁷⁵ En ese mismo noviembre de 1977, México creó una Comisión intersecretarial en defensa del patrimonio nacional y entre sus funciones estaba el cuidado de monumentos históricos y zonas arqueológicas, para que no fueran utilizados con fines distintos a los de su creación original. *El Diario Oficial de la Federación* (DOF) publicó la legitimidad de la comisión para que ningún monumento fuera degenerado y las secretarías de Estado enfatizaran el respeto y pusieran interés para que no sólo la federación estuviera a cargo del patrimonio sino también las entidades y los municipios. El INAH se encargaría de permisos especiales de construcción, mientras que los museos regionales y locales, asumirían el compromiso de conservar toda materia considerada patrimonio.

¹⁷³ Compendio de Leyes sobre la protección del Patrimonio Cultural de Guatemala, retoma lo establecido en la Conferencia de Atenas de 1931. Documento extraído donde la UNESCO establece los Derechos Reservados, y puede ser sólo utilizado con fines de investigación y educativos. Base de datos de Leyes del Patrimonio Cultural de la UNESCO. Documento UNESCO. Pdf (Acceso a Internet: diciembre 2018)

¹⁷⁴ Carta de Machu Picchu, Apartado “Preservación y defensa de los valores culturales y Patrimonio Histórico-Monumental”, Archivos-Mundoark Lima, Perú, noviembre 1977, (acceso a Internet: Septiembre 2019. <http://www.mundoark.com/>)

¹⁷⁵ Díaz Sánchez, p. 179

Particularmente, el municipio de Irapuato, por ejemplo, cuenta con treinta sitios arqueológicos registrados que no están abiertos al público por diversas razones, inclusive la institucional. Por tanto, “la mayoría de ellos se encuentran en un lamentable estado de deterioro ocasionado por el saqueo, la agricultura (...) y la mancha urbana”. Se encuentran también documentos escritos, autorizados como patrimonio documental bajo resguardo del Archivo Histórico Municipal de Irapuato (AHMI), y hay un archivo eclesial cuya asignación lo considera privado.¹⁷⁶

De acuerdo con algunos autores, el patrimonio no es estático, es un concepto en continua construcción. Todo lo que conforma el patrimonio va modificándose en relación con cada época y periodo histórico. En estos procesos de cambio están inmersos ciertos sectores sociales que van generando algunas continuidades capaces de cohesionar a la población y forjar nociones de identidad. La obra arquitectónica es un ejemplo visible de esas transformaciones del patrimonio material, se conforma de acuerdo con las corrientes surgidas en cada época. Los documentos, archivos, bibliografías ahora se vuelven electrónicos.¹⁷⁷

Hoy en día se habla también del concepto de sustentabilidad, tomemos dos aspectos de este concepto: social y ambiental. En ambas propuestas está inmersa la herencia cultural, es decir, lo que se pretende dejar a las nuevas generaciones. En la parte social se trata de un cambio de mentalidad y el despertar de una conciencia, partiendo de la responsabilidad y sentido moral del ser individuo y posibles aportaciones a la comunidad en cuanto a eliminar la ignorancia, evitar la violencia, el racismo, la inequidad, el abuso del poder, generar una mayor y mejor educación. La sustentabilidad ambiental es el equilibrio que se logra entre la parte social y su contacto con el medio para evitar la explotación, la contaminación, optimizar los recursos, preservar lo existente y llevar a cabo procesos de reforestación.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Susana L. Meave del Castillo, “Irapuato prehispánico: relaciones con el bajío y Mesoamérica”, en Boletín no. 11-año 8, AHMI, enero-junio 2014-, y “Patrimonio Cultural”, en Boletín tomo II, enero-febrero 1982, AHMI

¹⁷⁷ Más en Antonio Viñao, “Memoria, Patrimonio y Educación”, en *El patrimonio cultural de las instituciones educativas en la España contemporánea (siglos XIX-XX)*, Universidad de Murcia-Educatio Siglo XXI, vol. 28, no. 2, 2010, p. 34

¹⁷⁸ Juan Felipe Cajiga Calderón, *El concepto de responsabilidad social empresarial*, Cemefi-ESR, Liga: https://www.cemefi.org/esr/images/stories/pdf/esr/concepto-esr_, pdf- (Acceso a Internet Octubre 2019)

Del patrimonio inmaterial podemos hablar, entre otras cosas, de tradiciones civiles y religiosas, donde también surgen cambios. Las prácticas cotidianas y vivencias que van tejiendo una cultura, la tradición oral que rescata testimonios de la memoria individual y colectiva, donde quienes intervienen emiten parte de sus vivencias, son materiales que se transcriben en soportes de papel o electrónicos, por citar sólo estos ejemplos.

Existe otro tipo de prácticas consideradas como patrimonio, donde están insertos condicionamientos políticos, como es el caso de las conmemoraciones. Son recursos sociales promovidos por el poder político y muchas veces también por la Iglesia, bajo el soporte de un cierto discurso histórico.¹⁷⁹ “A nombre del patrimonio se hace de todo. Las políticas públicas también le dan un lugar, y en adelante todo parece susceptible de recibir la etiqueta de ‘patrimonio’”, término que ha cobrado gran interés durante las últimas décadas, inclusive países como Francia, por ejemplo, declaró “el año 1980” como año oficial del patrimonio.¹⁸⁰

Son “los grupos socialmente dominantes” quienes se dan a la tarea de seleccionar “los bienes y testimonios de la cultura” transitada o de culturas pasadas que dejaron algo material que transmitir. En el caso de la asignación respecto del patrimonio cultural y natural, se sujetó a la voluntad e ideología de estos grupos, por tanto, vale la pena reflexionar sobre el particular para darnos cuenta cómo se ha manejado en México esta cuestión,¹⁸¹ donde, quizá como asignación, pero la parte cultural de cada comunidad no se puede dejar de lado, siempre está presente aun con sus modificaciones. Tomando como referente este aspecto, en 1976 México vivió un momento interesante en defensa de este tipo de patrimonio, e inclusive hay como evidencia una carta que habla de la defensa del mismo. Sólo habría que ver ¿Qué tanto se ha hecho al respecto?

(...) comprende tanto las creaciones herederas del pasado que deben ser identificadas, defendidas y preservadas como, y principalmente, la protección de la herencia viva de técnicas tradicionales, habilidades artísticas, de sensibilidades estéticas, de creencias y comprensiones a través de las cuales los pueblos actuales se expresan.¹⁸²

¹⁷⁹ Antonio Viñao, p. 21

¹⁸⁰ Renán Silva, *Memoria e Historia: entrevista con Francois Hartog*, Historia Crítica no. 48, Bogotá, 2012, p. 213

¹⁸¹ Díaz Sánchez, p. 169

¹⁸² Díaz Sánchez, p. 168

El patrimonio inmaterial es un bagaje de expresiones y experiencias que se conservan y cada sociedad continua con lo relevante y vivencial, lo más trascendente, es más, lo que el colectivo recrea y que dan ese sentido de pertenencia. Al final en su conjunto, todos estos vestigios se siguen transmitiendo por generaciones. Son recursos identitarios insertos en el currículum cultural, que abordaremos más adelante, pero que caracterizan a un barrio, un pueblo, una nación, durante una época y dependiendo de esa continuidad, estas prácticas son el testimonio de una historia vivida, “una historia que nos permite entender el presente”.¹⁸³

Justo esto es la importancia de la salvaguarda y conservación del patrimonio natural, cultural y ahora industrial. Contar con elementos materiales de disertación disponible para el proceso de enseñanza aprendizaje que permita “comprender la historia como un discurso generado en el presente y bajo las expectativas de futuro que consciente o inconscientemente cada generación construye”.

Cierto que tenemos una perspectiva diferente de la historia vista desde el presente, de eso se ha reflexionado en los últimos años, así como también se ha reflexionado de ese deseo por lo nuevo y moderno, pero al mismo tiempo otorgarle un valor a lo tradicional, el dilema entre “conservar e innovar”.¹⁸⁴ Es en esta disyuntiva donde encontramos un sentido al patrimonio de una comunidad que lo mantiene y otorga le una condición a todo aquello que le signifique, o en su defecto a aquello que hace eco a las concepciones nacionalistas¹⁸⁵ que sólo expresan una versión de lo que suele ser *digno de destacarse* como sucedió en México durante el siglo XIX, cuyo pasado se vio sometido a los intereses tanto políticos como de las élites liberales dominantes, quienes “consideraron riesgoso conservar los vestigios de la época virreinal” y símbolos de la Iglesia “de manera que sus rasgos barrocos desaparecieron para convertirlos en neoclásicos, estilo con el que se identificaba el liberalismo”¹⁸⁶ aunque no fue total la destrucción pues actualmente en

¹⁸³ Josep Fontana, ¿Qué historia enseñar?, Universitat Pompeu Fabra de Barcelona-Institut d'Història Jaume Vicens Vives. Publicación electrónica Clío & Asociados. La Historia Enseñada/ número 7, 2015, p. 25. Pdf (acceso a Internet septiembre 2018)

¹⁸⁴ Dení Trejo Barajas, “Aprendiendo a historizar-se con el patrimonio natural y cultural”, en *Por una historia de todos...* pp. 275, 276

¹⁸⁵ Enrique Florescano señalaba que el patrimonio “no es un hecho dado, una entidad existente en sí misma, sino una construcción histórica, producto de un proceso en el que participan los intereses de las distintas clases que conforman la nación”. Más en Trejo Barajas, p. 278

¹⁸⁶ Trejo Barajas, p. 277

muchos lugares del país se puede apreciar el sincretismo arquitectónico y de cultura social.

Aun con todo esto, que bien podría sugerir la existencia de un discurso retórico en torno al tema de patrimonio, según Hartog, existe gran displicencia y hasta faltas de respeto de naciones enteras y gobiernos en activo sobre los vestigios heredados de sus culturas antiguas y más contemporáneas, construcciones que dan cuenta de un sistema de vida y dinámicas diferentes comparado con lo que se construye y se vive actualmente.

Conviene en este sentido acercarnos a lo que propone la teoría crítica de la sociedad en torno al tema de patrimonio, es decir, reflexionar de manera crítica sobre la forma en que debemos actuar, sentir y pensar éticamente hasta despertar una conciencia¹⁸⁷ sobre el espacio que habitamos y que estamos obligados a preservar. Son acciones que se vinculan en la defensa del patrimonio si queremos presentar testimonios de una historia vivida a las nuevas generaciones.

Por ello cada reunión internacional tiene que reforzar la concepción de patrimonio cultural. México ha trabajado por otorgarle un lugar importante a los registros históricos que tenemos y que pueden ser materia de enseñanza, de tal manera que debemos insistir en la preservación. Se ha legislado respecto a valores en la arquitectura, en el paisaje natural, la memoria, documentos, etc. Sin embargo, hay intereses económicos y políticos¹⁸⁸ que no consideran esta determinación “de ahí que se pueda modificar con el paso del tiempo, con las nuevas necesidades e intereses y el rejuego de éstos”.¹⁸⁹ En tanto puede llegarse a observar el patrimonio, no como la historia materializada que puede conservarse y enseñarse sino como algo costoso, innecesario, estorboso y desechable.

Instituciones que trabajan en defensa del patrimonio

Los bienes heredados a la humanidad han cobrado importancia para el ámbito público principalmente, pero también el privado va tejiendo visos, aunque muy lentamente y de acuerdo con las necesidades e inclusive algunos intereses. En el ámbito público, por ejemplo, hay diversas instituciones trabajando en el rescate y defensa del patrimonio

¹⁸⁷ Corona, Nava y Castillo, pp. 68, 69, 75

¹⁸⁸ Díaz Sánchez, p. 169

¹⁸⁹ Trejo Barajas, p. 279

monumental, hay quienes también trabajan para el rescate de lo cultural y documental, desde lo académico, así como otras instituciones del orden gubernamental.

Iniciando el año 2012 se emitió por primera vez la Ley Federal de Archivos, que aboga por la conservación y resguardo del documento. En el 2018 se le hicieron modificaciones y se abrogó a mediados de este 2019. En su primer Capítulo y único, artículo 1º. se establecen las disposiciones para la “Organización y conservación de los archivos en posesión de los poderes de la Unión. Crear los mecanismos de coordinación y concertación entre la Federación, entidades y municipios, para la conservación del patrimonio documental. Fomentar el resguardo, difusión y acceso de archivos privados de relevancia histórica, social, técnica, científica o cultural”.¹⁹⁰

Tratándose del rescate, protección y conservación de los bienes heredados para la comunidad, vamos a abordar un tema relativamente actual que tiene qué ver con la retribución que la iniciativa privada debe otorgar a comunidades de su entorno en lo relativo al medio ambiente, a actividades sociales y culturales. Para este apartado cabe hacer figurar el concepto de Empresa Socialmente Responsable (ESR), donde las empresas privadas tienen entre sus obligaciones interactuar y dialogar con los diversos públicos que les rodean, llevar un acercamiento con la comunidad y desarrollar valores éticos de tal forma que emerja una retribución, no tanto económica sino de carácter social y del entorno principalmente, y aunque el estado no está facultado para emitir leyes que son de competencia federal en el ámbito de las ESR, sí reúne las condiciones y obligaciones para proteger el patrimonio regional, emitir códigos o leyes en defensa del ecosistema y medio urbanístico.¹⁹¹

Conveniente sería aquí en México hacer un balance de cómo se han llevado a cabo esos compromisos morales, en específico, casos muy contados podemos citar en cuanto al rescate y salvaguarda del monumento y el documento por parte de la iniciativa privada. Vale la pena incluir en estas líneas a las empresas concesionarias del ferrocarril, la cuales

¹⁹⁰ Ley Federal de Archivos www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal (acceso a Internet: septiembre 2018)

¹⁹¹ Cajiga Calderón, <https://www.cemefi.org/esr/images/stories/pdf/esr/concepto-esr>. Más en Jorge Ramón Gómez Pérez, et al., *El patrimonio cultural de la industria mexicana. Su protección legal*, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, p.71, Pdf (acceso a Internet: octubre 2019), liga: <https://www.mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/articulo%3A11927>

firmaron el compromiso del mantenimiento y atención de estaciones y talleres, tal como se establece en el Reglamento del Servicio Ferroviario en sus artículos del 116 al 126, y del 134 al 137, y en el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), donde además se hace mención sobre el inventario que levantó en la década de 1990 el INAH para determinar sobre los bienes inmuebles propiedad de Ferronales, y que se suscribe en el “Plan de Liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México” donde se retoma el procedimiento de entrega-recepción de los bienes activos a las empresas concesionarias.¹⁹² En ese sentido, y enfocándonos a la diversidad patrimonial, tanto el patrimonio industrial en toda su diversidad, obviamente incluyendo el agroindustrial, debe ser preservado pues da cuenta de las transformaciones que se han generado durante el desarrollo de las actividades productivas realizadas en México.

En algunos países europeos la iniciativa privada ha puesto interés en el registro y conservación de este tipo de patrimonio, así como también en la organización y catalogación del patrimonio documental, porque invariablemente, la mayoría de la información del pasado va a estar plasmada en algún soporte gráfico, y es que, como diría Luis González y González “los historiadores se asoman al pasado a través de la documentación ya que los papeles son testigos que inspiran confianza”.¹⁹³ En México por ejemplo, hay empresas que se han enfocado a la creación de fundaciones de donde extraen una asignación para instaurar museos, en éstos se resguarda gran parte de la memoria de un lugar, un pueblo, una región, una cultura, para beneficio o en detrimento de la sociedad porque bien vale la pena especificar que una de las primicias de los museos es que son de carácter educativo sin fines de lucro y que además existen leyes, disposiciones y acuerdos que determinan que el destino de un bien patrimonial está encauzado a la investigación y conservación, por tanto bajo custodia, pero a beneplácito del ciudadano común que se precie de disfrutar del patrimonio cultural.¹⁹⁴

¹⁹² *Informe del resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2011*, Proceso de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, Auditoría Especial: 11-1-06HKA-06-0155, Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), <https://www.asf.gob.mx>Trans>Informes>Grupos>Gobierno>, Pdf (acceso a Internet agosto 2019)

¹⁹³ Clara García Ayuardo, “Historias de papel: los archivos en México”, en *El Patrimonio Nacional de México*, México, FCE, 1997, p. 245

¹⁹⁴ Madrid Jaime, p. 18

En algunas partes del mundo, donde figura México, existe una gran preocupación por el patrimonio cultural y natural, dicho por algunos autores hay “una crisis mundial” que puso en estado de alerta a la comunidad interesada en la salvaguarda de la herencia, y a organismos e instituciones internacionales, cuyo fin es lograr que “conviva lo viejo con lo nuevo”.¹⁹⁵ La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), fue creada al término de la II Guerra Mundial, el 16 de noviembre de 1945, cuyo objetivo principal es crear una cultura de paz mediante la educación, el conocimiento, la ciencia y la comunicación. Proteger el legado cultural y natural más representativo de los grupos sociales, por tanto, de este cuerpo se desprenden los lineamientos para la protección nacional e internacional del patrimonio material e inmaterial, aprobado en la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural* que se celebró en París el 16 de noviembre de 1972.

En dicha Convención se acordó que cada estado entregara un inventario de sus bienes ubicados en sus territorios al Comité del Patrimonio Mundial, sitios que consideraran aptos para incluirse en la lista y con ésta la documentación sobre la ubicación exacta y el interés que despierta entre quienes visitan la zona, y para los mismos habitantes, aspectos que respaldan la selección y la propuesta.

Hacia 1954, se creó el protocolo para protección de bienes patrimoniales en caso de conflicto armado. La definición global sobre dicha protección enmarca a los bienes muebles e inmuebles, monumentos arquitectónicos de arte e historia, laicos y religiosos, sitios arqueológicos, y a los centros que custodian documentos, conservan y exponen objetos.¹⁹⁶

Sin descartar las transformaciones de los siglos anteriores al XIX y XX, estos últimos dan referencia de esos interesantes instrumentos legados de la técnica y tecnología, de los que a partir de 1959 Gran Bretaña se ocupó, creando las condiciones para protegerlos. Solicitó al Centro de Investigación “Council for British Archaeology, la colaboración para la gestión en la elaboración de un estudio (...) titulado National Survey of Industrial Monuments”, a partir del cual se crearon nuevos organismos e instituciones para el

¹⁹⁵ Díaz Sánchez, p. 180

¹⁹⁶ Manual General de Organización del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Poder Ejecutivo, DOF-2ª. Sección, 2011. Madrid Jaime, p. 19

cuidado y atención al patrimonio industrial, “grupos sociales interesados en proteger los restos de la revolución industrial como patrimonio digno de ser conservado”.¹⁹⁷

Estas primeras gestiones abrieron el camino hacia la búsqueda de ese baluarte industrial ligado a la era de la tecnología, la industria y al capitalismo. Desde esta perspectiva es lo más reciente y apegado a nuestra época, por tanto, también se trata de despertar interés en las nuevas generaciones que tienden a un acercamiento hacia ese ámbito, entonces cabe agregar “la idea de que el patrimonio es dinámico”, en el sentido de que no sólo es resaltar lo que se hereda sino “también aquello que se crea en el presente”, y será legado a nuevas y futuras generaciones. En este aspecto se puede decir que existe la posibilidad de “‘seleccionar’ elementos que van a constituir el patrimonio, en función de los propósitos y necesidades de la sociedad actual”.¹⁹⁸

Vale la pena conocer la visión sobre el patrimonio que tienen otros autores, pues en ese sentido se trata de puntualizar que son los contextos históricos los que le otorgan una significación y un valor al bien reconocido como patrimonio

Esta conexión permite que los bienes mantengan su capacidad simbólica y trasmitan los valores de las gentes a las que representan, aunque se haya modificado el uso original de los bienes de patrimonio.¹⁹⁹

De entre las instituciones no gubernamentales que han puesto en el escenario el cuidado y protección del patrimonio cultural en el mundo, ha sido el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) creado en 1964, derivado del II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos. Hasta el año de 1970 la UNESCO admite al ICOMOS en el cuerpo de organismos no gubernamentales (asociado y consultor), pero igual otorga un subsidio anual.²⁰⁰

Cabe resaltar que el INAH denomina al ICOMOS como Consejo Internacional de Museos (ICOM), cuyas funciones planteadas a partir de 1974, de acuerdo a lo que se menciona en el Instituto Nacional de Antropología e Historia, están enfocadas a la conservación y galerías de exposiciones dependientes de las bibliotecas y centros de

¹⁹⁷ Cura, Anahí, María Dolores Ruiz de Lacanal, Patrimonio Industrial. Una aproximación a la gestión patrimonialista de las asociaciones, en II Encuentro de Asociaciones locales, Universidad de Sevilla-Facultad de Bellas Artes, s/f, p. 117

¹⁹⁸ Martina Scaglione, *Tesis: Museo “memorias ferroviarias”. Patrimonio ferroviario de la ciudad de Junín*, Universidad Nacional de la Plata, 2015, p.28, Pdf (acceso a Internet noviembre 2017)

¹⁹⁹ Scaglione Martina, p. 28

²⁰⁰ Díaz Sánchez, p. 180

archivo. Al respaldo de sitios y monumentos arqueológicos, etnográficos y naturales, y los sitios y monumentos históricos que tengan las características de un museo por su actividad de adquisición, de conservación y de comunicación. Asimismo se encarga del apoyo a instituciones que presentan especímenes vivos, tales como los jardines botánicos y zoológicos, acuarios, viveros, etc.²⁰¹ Un tipo de patrimonio que merece considerable atención y un apartado especial.

A partir de 1971 nacen los primeros organismos en defensa de la arqueología industrial,

(...) es un método interdisciplinario para el estudio de toda evidencia material de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos. La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial.²⁰²

Hacia 1971 también, fue inaugurada la sociedad estadounidense para la Arqueología Industrial (SIA), y 1973 la Asociación Industrial de Arqueología (AIA), a partir de la cual se inician actividades públicas a través de congresos y demás actividades bajo el tema del patrimonio de procedencia tecnológica. Hoy día ambas instituciones cuentan con miembros distribuidos por el mundo, interesados en preservar, interpretar y documentar el pasado industrial.²⁰³

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas. Minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.²⁰⁴

El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) nace en 1978 organizado por profesionistas de varias partes del mundo, desde historiadores, arquitectos, arqueólogos, estudiantes y profesores, así como aficionados a la conservación de instrumentos patrimoniales y conservación de museos, interesados en el desarrollo de la industria y de la sociedad industrial.

Hacia 1982 el gobierno vasco y la Generalitat de Cataluña, organizó en Bilbao la I Jornada sobre protección y revalorización del Patrimonio Industrial, ese momento se considera el punto de arranque del TICCIH dentro de una dinámica socializadora y de

²⁰¹ Madrid Jaime, p. 25

²⁰² Carta de Nizhny Tagil, sobre el Patrimonio Industrial, Rusia, 2003

²⁰³ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 118

²⁰⁴ Carta de Nizhny Tagil, 2003

difusión. Se siguieron presentando otras jornadas sobre patrimonio. Una más en Barcelona en 1988, así como otros encuentros y congresos en los cuales podemos ir rastreando la importancia que ha ido cobrando la arqueología industrial.²⁰⁵

El objetivo del TICCIH es promover la cooperación internacional y una educación avanzada del patrimonio industrial, así como preservar, conservar, investigar, documentar, interpretar todo lo relacionado con la memoria laboral y cultura de las fábricas. Este Comité Internacional es actualmente uno de los asesores del ICOMOS en cuanto a la asignación de lugares patrimonio.

La Carta Nizhny Tagil, firmada en el 2003 en esta ciudad industrial de Rusia, fue un primer documento elaborado para determinar “los conceptos clave y métodos fundamentales del patrimonio industrial y la arqueología industrial” de carácter internacional. En términos de esta carta se crea mayor información sobre el patrimonio industrial.²⁰⁶

México no ha estado desvinculado de acciones de rescate, preservación e investigación del patrimonio en general, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) creado en 1939, y a partir de la década de 1980, vinculado al patrimonio industrial. En materia legislativa la protección del patrimonio industrial se entreverá en el artículo 73 fracción XXV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que dicta

(...) establecer, organizar y sostener en toda la República escuelas rurales, elementales, media superiores, superiores, secundarias y profesionales; de investigación científica, de bellas artes y de enseñanza técnica, escuelas prácticas de agricultura y de minería, de artes y oficios, museos, bibliotecas, observatorios y demás institutos concernientes a la cultura general de los habitantes de la nación y legislar en todo lo que se refiere a dichas instituciones; para legislar sobre vestigios o restos fósiles y sobre monumentos arqueológicos, artísticos e históricos, cuya conservación sea de interés nacional; así como para dictar las leyes encaminadas a distribuir convenientemente entre la Federación, las entidades federativas y los municipios el ejercicio de la función educativa y las aportaciones económicas correspondientes a ese servicio público, buscando unificar y coordinar la educación en toda la República, y para asegurar el cumplimiento de los fines de la educación y su mejora continua en un marco de inclusión y diversidad.²⁰⁷

²⁰⁵ Casado Galván, p. 4

²⁰⁶ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 118

²⁰⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, DOF-Secretaría de Gobernación, Reformas 2019

Están también las instituciones interesadas en el rescate y preservación del patrimonio industrial, en específico de la cultura ferroviaria, es la Secretaría de Cultura a través del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta), de donde se desprende el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, constituido éste por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) y el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (Cedif), ubicados ambos en la antigua estación del *Ferrocarril Mexicano*, en la ciudad de Puebla, instituciones que en los capítulos siguientes retomaremos para hablar de este patrimonio en su diversidad. También en este apartado cabe hacer mención sobre las instituciones académicas interesadas en la salvaguarda del patrimonio industrial como son la Universidad Autónoma de Nuevo León, la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la Universidad Autónoma de Chapingo, la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad de Guanajuato, por citar sólo algunas.

El ICOMOS contribuye con el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. Hacia el 2014 se estableció una firma de colaboración para la conservación del patrimonio industrial. Las dos décadas que van de este siglo XXI, han trabajado en diversos eventos ambas instituciones internacionales con representantes en varios países en el mundo y México ha sido también sede en algunos encuentros. En Aguascalientes se levantó el acta donde se establece la constitución formal de la Sección Ferroviaria dentro del TICCIH, cuya función principal es coordinar toda actividad que se lleve a cabo para protección, conocimiento y difusión en torno al patrimonio del sistema ferroviario heredado en muchas partes del mundo.

Campeche también fue sede en el 2010 del encuentro internacional de países en defensa del patrimonio industrial y otra de las actividades que sigue este cauce se encuentra en “la Declaración Iberoamericana del Patrimonio Industrial, publicada en el marco del V Coloquio Latinoamericano del Patrimonio Industrial realizado en Argentina en el 2007”,²⁰⁸ donde se abordó el tema sobre el sector turístico en el ámbito de la difusión de la cultura industrial.

En gran medida la iniciativa privada ha mostrado interés en la preservación del patrimonio diverso. Lo determinamos a través del conocimiento respecto a otros organismos que ponen de manifiesto su interés en el ámbito de la conservación de

²⁰⁸ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 118

vestigios industriales como es el caso del Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo del Ministerio de Fomento (CEHOPU) en Madrid, España, creado para conservar las huellas de la historia urbana y el ambiente asociado.

La INCUNA, Asociación de Arqueología Industrial, Cultura y Naturaleza de Asturias, creada en 1999 con la finalidad de agrupar a personas interesadas en la protección del patrimonio industrial. INCUNA trabaja sobre una serie de actividades en torno al tema de la memoria industrial. Jornadas y eventos populares, así como proyectos para otorgar valor al programa patrimonial.

Otro organismo más es la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) creada en 1989, dedicada a la protección y salvaguarda del patrimonio industrial del país Vasco, y entre otras de las funciones está la de promocionar y potenciar para que este patrimonio se revitalice y revalorice.

La Asociación del Museo de la Ciencia, la Técnica y la Arqueología Industrial de Catalunya (AMCTAIC), creada en 1979, es promovida por especialistas de la ingeniería y su encomienda es inventariar, localizar y difundir el patrimonio de Catalunya a través de una serie de actividades artísticas, con el objetivo de sensibilizar a la población respecto al patrimonio diverso, pero especialmente industrial.

Una organización más dedicada a la conservación, investigación y restauración de los bienes culturales dentro de la cuestión patrimonial es el Instituto del Patrimonio Cultural de España del Ministerio de Cultura (IPCE). La citada institución crea el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, donde se establecen programas de actuación y valoración de bienes.²⁰⁹

Instituciones y organismos a nivel internacional se han dedicado a crear las condiciones para que se logre una convivencia entre patrimonio y nuevos avances tecnológicos, así como lo tradicional y lo moderno, y la participación del observador visitante extranjero. La tendencia sería perpetuar el conjunto de bienes, por modestos que estos sean, pero que constituyen la memoria de la humanidad. Sobre todo sugerir soluciones a la planeación para la conservación de estos medios. La vinculación interdisciplinaria sería de gran apoyo y soporte para el quehacer del proyecto de recuperación y conservación, pues en éstos se incluyen técnicas de investigación para

²⁰⁹ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 119

trabajos de campo cuya directriz fuera la “salvaguarda del deterioro de la vida moderna”²¹⁰ algo de lo que propone el programa de las *ESR*.

Todo bien heredado de nuestro pasado está en amenaza constante por factores diversos: el deterioro por efectos del tiempo y descuido humano, desinterés, la misma explotación humana. En este caso el patrimonio industrial sufre las mismas consecuencias por falta de conciencia y sensibilidad para su protección, y sobre todo por estar en desventaja sobre otras características del patrimonio a ultranza, por ejemplo, el cultural, ese que está presente y que pervive por prácticas humanas y trasciende generaciones.

Existen intereses que consideran necesario eliminar esos registros industriales para abrir espacios productivos de tal forma que la “obsolescencia estructural y funcional de sus infraestructuras, condiciona negativamente su valoración y protección dentro del entramado urbano”, y más aún, todos esos materiales los reciclan “en áreas alejadas de los lugares geográficos en los que se originan (...) son considerados escombros que hay que ocultar (...) ya que las ruinas son testimonios de fracasos (...) económicos, tecnológicos o ambientales”.²¹¹

Cultura patrimonial y herencia cultural ferrocarrilera

Cuando un grupo humano vive durante mucho tiempo en un lugar adaptado a sus costumbres, no sólo sus movimientos, sino también sus pensamientos se regulan según la sucesión de imágenes materiales que le ofrecen los objetos exteriores.

Maurice Halbwachs

Conoceremos a lo largo de este apartado cómo interactúan sociedad y patrimonio para el fortalecimiento de una cultura, empezando por conocer el término genérico de “cultura”. Cultura proviene de cultivar, sembrar, y es así como inicia un entramado social: sembrando. Sembrando relaciones, sensibilidades, puntos en común, empatías, costumbres, tradiciones que se van desarrollando con el paso del tiempo. Todos estos aspectos van creando una identidad, y efectivamente, los pueblos y sociedades se transforman a lo largo de la historia, siembran y tejen una cultura que se diferencia de

²¹⁰ Díaz Sánchez, p. 180

²¹¹ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 115

otras en su estructura y funcionamiento social. Sin embargo, aunque el grupo evoluciona, el espacio que habitan cambia más lentamente.²¹²

En el contexto social Díaz Sánchez describe el concepto de cultura como

(...) el conjunto de símbolos, valores, actitudes, habilidades, conocimientos, significados, formas de comunicación y de organización social, y bienes materiales que hacen posible la vida de una sociedad determinada y le permiten transformarse y, reproducirse como tal, de una generación a la siguiente.²¹³

La importancia de los símbolos dentro del tejido social radica en que son unidades que tienen un mensaje acerca de la vida y dinámica de la comunidad, emergen en un ritual digno de conocerse, conservarse y transmitirse.²¹⁴ Este tipo de expresiones y representaciones son una forma de entender el mundo e indudablemente está presente en cada sociedad. Nace en el seno humano y es un proceso que se nutre de las vivencias, de las interacciones sociales que otorgan significado a toda práctica, y a su vez crean “dispositivos de transmisión-adquisición cultural, los cuales organizan la diversidad y aportan coherencia en un conglomerado heterogéneamente constituido”.²¹⁵

Se relaciona con el concepto de patrimonio por las características que presenta: nacen del colectivo, se conservan, crean un sentido de identidad, de pertenencia en una sociedad, y aunque un grupo pueda deshacer lo que otro hizo, o modificarlo, “el destino de los hombres antiguos ha cuajado en una organización material” y la fuerza de la tradición viene de ella. Tiene una representación que aparece en el currículum cultural del que nos habla Pastrana Flores. Esas prácticas que se crean en contextos socioculturales diversos, tienen tres dimensiones y contenidos:

1. “Identitaria-situacional. Es una visión del mundo donde interactúan el yo-nosotros y ellos”
2. Valoral-normativa. La conforman valores, creencias, comportamientos basados en criterios de carácter ético-legal. Elementos sobresalientes en el comportamiento del sujeto frente a la vida.

²¹² Maurice Halbwachs, *La memoria colectiva*, Inés Sancho-Arroyo, traducción, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004, p. 137

²¹³ Díaz Sánchez, p. 169

²¹⁴ Leonor Eloísa Pastrana Flores, “Abordaje antropológico de procesos educativos no escolarizados: currículum cultural y aprendizajes comunitarios en Santa Clara Coatitla, Ecatepec de Morelos en el Estado de México”, en *Repensar la educación desde la antropología: sujetos, contextos y procesos*, Publicaciones de la Casa Chata-CIESAS-BUAP, 2014, p. 112

²¹⁵ Pastrana Flores, p. 108

3. Cognoscitiva. “Se condensa en saberes, competencias y habilidades de diversa índole - intelectuales, emocionales, corporales, espaciales- implicadas en las distintas prácticas del currículum cultural”.²¹⁶

El principal elemento de la cultura patrimonial está en el reconocimiento de lo que hay y la identificación con ello, es el ente natural del hombre, quien encabeza la producción cultural. Una premisa que caracteriza a todo tipo de bienes en su proceso de patrimonialización, es que necesitan de cierta distancia histórica, “de una discontinuidad temporal con las formas de vida precedentes”.²¹⁷

La sociedad es creadora, generadora, reproductora, es quien construye, conserva, preserva, transforma, reutiliza, revalora, aunque también destruye.²¹⁸ La clasificación que nos presenta Pastrana se hace con fines analíticos pero lo sustancial de estas dimensiones está en “las vivencias de los sujetos participantes” sus prácticas tienen un gran valor histórico y son parte de la enseñanza.²¹⁹

En este discurso donde el patrimonio es la entidad de una estructura social donde sobresalen ricos elementos materiales a inmateriales que marcan el rumbo de la producción de conocimiento a pesar del “ambiente de complejidad y caos”, desde la perspectiva crítica, están inmersas las nuevas generaciones y es por ellas por las que se trata de tejer esta historia material, no sólo para que se cuente de ello, sino para que se conserve y re-valore “su pérdida significa eliminar parte de la memoria individual y colectiva que se va elaborando, construyendo y transformando” con el paso del tiempo.²²⁰

²¹⁶ Pastrana Flores, p. 115 y Halbwachs, p.137

²¹⁷ Cuna y Ruiz de Lacanal, p. 115

²¹⁸ La teoría crítica, que consiste en identificar y criticar los mecanismos que impiden al hombre alcanzar su potencial, para luego defender la protección del mundo de la vida contra las destrucciones de los imperativos, burocráticos y económicos. Refiere al patrimonio en Guanajuato, y facilita la reflexión al hablar sobre el atentado que sufren los espacios urbanos por el poblamiento caótico donde se destruye la fisonomía de éstos, seguido de la mano de funcionarios inconscientes quienes ignoran o prefieren ignorar la encomienda que se les ha asignado respecto al cuidado del patrimonio cultural. Más en Nava, Corona y Castillo, p. 75. Sobre la Teoría Crítica ver a Gunter Frankenberg, *Teoría crítica*, Academia-Revista sobre enseñanza del derecho, año 9, número 17, 2011, Buenos Aires, pp. 68,69. Pdf (acceso a Internet: octubre 2019). Liga: http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_academia/revistas/17/teoria-critica.pdf

²¹⁹ Pastrana Flores, pp. 115, 116

²²⁰ Trejo Barajas, p. 280

Es por tanto que se pretende otorgar al patrimonio un sentido justo, solidario y humano, pues éste habla de dinámicas sociales pasadas lo que, a su vez, influye en la construcción social actual “de ahí el interés por ‘conservar’, pues esos vestigios como parte de la red de elementos con que nos ligamos a nuestra construcción del pasado”, relacionarnos con aquellos que en determinados soportes escribieron la historia antes que nosotros y actualmente “tratamos de delinear nuestra identidad para intentar comprendernos hoy”.²²¹

A través del patrimonio cultural se pueden explicar etapas del pasado y vincular con experiencias vividas, recientes, donde el protagonista puede ser el joven estudiante cuyo aprendizaje e interés esté ligado a lo concreto “más como un contenido que nos permita potenciar las explicaciones”, de tal manera que con estos soportes, estudiar el pasado resulte atractivo a los jóvenes.²²² Un ejemplo de ello se logra mediante la reconstrucción de la historia personal y de la historia familiar “las huellas materiales del pasado en la propia comunidad, las transformaciones dadas (generadas) en algunos aspectos de la vida cotidiana”.²²³

Estas prácticas

(...) son consideradas importantes para el desarrollo de la pedagogía progresista con la finalidad de que el alumno pueda vivenciar algunas de las tareas elaboradas en las aulas, recoger información, indagar y explorar el patrimonio local.²²⁴

“Huellas del tiempo” es un programa de actividades complementarias que tomamos como referente para describir lo que se puede hacer respecto a la didáctica patrimonial. Forma parte del programa de educación primaria de la región de Murcia en España, y tiene como principio valorar y describir las actividades que se pueden lograr desde las aulas, y trasladarlo a los sitios que resguardan lo considerado patrimonio. Algunos aspectos son

²²¹ Trejo Barajas, p. 280

²²² Beatriz Rosa Angelini, Susana Emma Bertorello, et al., “La invisibilidad de la enseñanza de la historia local y regional en los diseños curriculares de ciclo secundario de la provincia de Córdoba: alternativas posibles de innovación”, en *Una enseñanza de las Ciencias Sociales para el futuro: Recursos para trabajar la invisibilidad de personas, lugares y temáticas*, Ana Ma. Carretero, et. al., Universidad de Extremadura-AUPDCS, Cáceres, 2015, Pdf (acceso a internet: enero 2018), p. 96

²²³ Beatriz Rosa Angelini, Susana Emma Bertorello, et al., “La invisibilidad de la enseñanza de la historia... p. 96

²²⁴ Ainoa Escribano-Miralles y Sebastián Molina Puche, *La importancia de las salidas escolares y museos en la enseñanza de las ciencias sociales en educación infantil. Análisis de un caso a partir del modelo CIPP*, Universidad de Murcia, 2015. Pdf (acceso a Internet octubre 2017), pp. 1, 2

fundamentales durante este proceso: respeto al entorno, a la cultura y afecto a la herencia cultural.²²⁵

Los autores que nos hablan sobre “huellas del tiempo” lo aplican al ejercicio sobre visitas a sitios diseñados para la enseñanza-aprendizaje, con la finalidad de que el estudiante asuma “el comportamiento que debe tenerse cuando visita un museo, un resto arqueológico o un edificio de interés histórico o artístico”. Que estén conscientes de que es un espacio que reúne un legado importante y además forma parte de su entorno social.²²⁶

Es importante hablar también sobre el “conocimiento del entorno”, como parte de los programas que se aplican en el sistema de educación infantil (conocido como preescolar en México) de esta misma región española. De lo que se trata es de resalta los objetivos de aprendizaje, descubrimiento y valoración de las principales manifestaciones culturales y artísticas de la región, y donde igual se les motiva a participar en aquellas que les sean interesantes, estos elementos también son considerados patrimonio.

“Cultura y vida en sociedad” es parte de los contenidos del área “conocimiento del entorno”, y en éste se resaltan aspectos sobre identidad cultural del entorno pero más que nada se pretende con ello hacer partícipe al estudiante en estas actividades sociales y culturales:

- *Costumbres, folklore, manifestaciones culturales y artísticas en la región, exposiciones.*
- *Lugares para divertirse y aprender: teatro, circo, zoológico, auditorio,²²⁷ museos, parques y plazas públicas.*

Para conseguir todo ello, el estudiante tiene el compromiso de:

- *Conocer costumbres, tradiciones y prácticas culturales propias del lugar donde se vive, disfrutando con las oportunidades de diversión que le ofrecen.*

²²⁵ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 2

²²⁶ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 3

²²⁷ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 3

- *Poner ejemplos de las características y manifestaciones culturales de los grupos sociales más significativos de su entorno y valorar su importancia.*²²⁸

Esta dinámica permite al estudiante aprender contenidos de historia y además se integra al grupo social de su entorno, a través de la utilización de fuentes históricas extraídas del propio contexto. Estos son aspectos esenciales para el aprendizaje de la historia y ciencias sociales, al menos así lo propone la didáctica, por tanto, resalta la importancia de las salidas escolares. Además, porque ofrecen a la enseñanza de la historia ventajas concretas como:

- *Permite deducir e inferir información de las fuentes históricas.*
- *El alumno descubre el patrimonio histórico cercano.*
- *Fomenta la investigación histórica.*²²⁹

Otras más generales para mejorar los procesos de enseñanza-aprendizaje de la historia como:

- *Estimula el aprendizaje por descubrimiento guiado*
- *Se aprende a partir de la observación, la indagación, la vivencia, la manipulación y la comprobación directa*
- *Se producen vivencias propias y experiencias directas*²³⁰

Es un hecho que son necesarias las salidas escolares, y que deben hacerse siempre con el objetivo del aprendizaje por descubrimiento, es decir, que el estudiante a partir del contexto sea capaz de investigar, explorar y adquirir conocimiento, y complementarlo con el programa escolar.

También podrían hacerse con la perspectiva de desarrollar capacidades respecto a la información que hallen las fuentes de su medio (espacio sociocultural), realizar a partir de estas inferencias y deducciones un trabajo de comprensión y reflexión que

²²⁸ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 4

²²⁹ Escribano-Miralles y Molina Puche, p.4

²³⁰ Escribano-Miralles y Molina Puche, p.5

permitan al estudiante diferenciar entre otras fuentes materiales, inclusive compararlas y analizarlas, visualizar un hecho histórico desde otros aspectos.²³¹

Otro tipo de salidas escolares podrían hacerse con la finalidad de analizar elementos del entorno más relacionados con contenidos propios de las ciencias experimentales, es decir, que tenga que ver con estaciones del año, viveros o granjas, lugares de reciclado, planetarios, zoológicos. Así como otras centradas en mostrar la parte social y cultural de ese entorno: teatros o salas de cine, bibliotecas, instituciones de gobierno o administración local, centros de producción industrial o artesanal, lugares relacionados con festividades locales o generales.

El caso particular del museo en las aulas, respecto a lo que abordaremos más adelante, tiene por objeto el registro de la memoria histórica y puede convertirse en instrumentos útiles para la docencia. La propuesta consiste en una configuración de redes y estrategias comunes de comunicación y educativas, entre sitios de memoria, así como la participación de la educación formal, a manera de que estos espacios formen parte del currículum escolar y la educación sea más integral.²³²

Para la reconstrucción de la historia recurrimos a otros soportes materiales²³³ como son la memoria, aunque frágil como citan algunos autores,²³⁴ también reconocida como patrimonio por tratarse de relatos y narraciones que son transcritos por otros, pero es el testigo quien aporta a la historia, es un instrumento didáctico "memoria y pedagogía para los jóvenes de hoy"²³⁵ dentro de un contexto formal e informal en la enseñanza.²³⁶ Se reconoce a la memoria como instrumento de la pedagogía pues interaccionan diversas

²³¹ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 6

²³² Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 7

²³³ La recabación de la historia a través de la oralidad donde se juntan memoria, olvido e imaginario, forman parte de los registros etnográficos, de tal forma que se podría decir son autoridad convalidada por la antropología. Éstos forman parte de lo que Martina Scaglione denomina investigación del tipo *cualitativo exploratorio*, que es un instrumento que surge cuando hay carencia de fuentes y bibliografía. Es decir que el tema que se está abordando no ha sido muy explorado, por tanto, no hay suficiente material para trabajar y comparar. Más en Martina Scaglione, p. 10)

²³⁴ Rosa María Fernández de Zamora y María Idalia García Aguilar, "Patrimonio Documental y Memoria del Mundo", en ponencia durante ciclo de conferencias de la Biblioteca Armando Olivares, junio 1999, (Internet acceso 2008), p. 7. Más en *Memorias del Mundo*, programa de la UNESCO cuyo fin es salvaguardar y promover el acceso al patrimonio bibliográfico y documental de la humanidad. Revisado en <http://www.unesco.org/new/es/communication-and-information/memory-of-the-world/register/>

²³⁵ Francois Hartog, *El testigo y el historiador*, Eduardo Hourcade (traductor), Asociación para la Investigación en Antropología Social (APRAS)-Gradhiva no. 27, París, 2000. Pdf (acceso septiembre 2018), p. 13

²³⁶ Antonio Viñao, pp. 27, 32

generaciones a través de la oralidad, toda vez que se crean elementos de comprensión, construcción de una historia e interpretación “revalorizados y entendidos en el contexto actual como una acción continua de reflexión”,²³⁷ debido a que no todo “se recuerda sólo se trae a la memoria lo que se considera digno de ser recordado. Y al hacerlo se preserva ese algo, lo que sea, del olvido”²³⁸ está latente en la medida que se halla “en la mente un rastro del hecho pasado que se trata de evocar”. La memoria es una reproducción del testimonio.²³⁹ El testigo es informante y aunque muchas veces es indirecto, cuenta lo que otros directamente ligados a él le compartieron. En el tercer capítulo veremos algunos ejercicios que llevaron a cabo estudiantes del nivel primaria y que tienen qué ver con el rescate de la memoria referente al tema del ferrocarril. Recuerdos y nostalgias traídos al presente por parte de algunos familiares, padres y abuelos de los niños de la escuela “Héroe de Nacozari”.

Francois Hartog hace una clasificación del testimonio: el testigo que oye, el que ve, y hay una autoridad en el testigo ocular, pero como fuente directa y mayor autoridad, tenemos a aquel que guarda y narra sobre lo ocurrido.²⁴⁰ Para nuestro estudio nos hemos apoyado en diferentes testimonios que nos aportan información sobre experiencias vividas muy de cerca a los directamente involucrados, cuyas narraciones, relatos y anécdotas, desarrollaremos en el Capítulo III.

La memoria es una fuente de información muy importante hoy en día para la recuperación e interpretación de la historia. La coyuntura “se halla marcada por el aumento progresivo de la figura del testigo”, nuestra generación ha resaltado la figura del testimonio. Hartog habla incluso de la “la era del testigo”.²⁴¹

Esas maneras de seguir las huellas del pasado a través de la memoria, se aprecia hoy en día en espacios conocidos como *senderos de la memoria*, de los que hablaremos también en el capítulo III, es decir, lugares que, sin ser institucionales, pueden ser utilizados porque concentran procesos históricos dignos de rescatarse. Otros soportes patrimoniales son los documentos resguardados en archivos, en

²³⁷ Corona, Nava, Castillo, p. 67

²³⁸ Antonio Viñao, p. 32

²³⁹ Maurice Halbwachs, p. 29

²⁴⁰ Francois Hartog, p. 9

²⁴¹ Francois Hartog, p. 11

bibliotecas y museos. Estos últimos son instituciones que tienen un compromiso con la enseñanza y fungen de apoyo al sistema escolar y a la didáctica.

Las tres instituciones llevan a cabo trabajos de organización, conservación, registro y catalogación, entendidos éstos como parte de un proceso que todo bien patrimonial debe contar, y cuyas inscripciones generalmente se realizan en soportes físicos y se denominan inventarios.

Con esta inducción se presentan visos de una tarea que bien puede llevarse al ámbito escolar de centros educativos en México. Cobraría sentido a través del proceso de catalogación en centros escolares motivados por el lema “el patrimonio de la escuela”.²⁴²

Es decir, una tarea de resguardo del patrimonio histórico-educativo. Por ejemplo, para el joven estudiante, podría resultar atractivo catalogar inclusive sus escritos escolares, esto “tendría sentido en el marco más amplio de los procesos de aculturación en el mundo de la cultura escrita, aun cuando se recurre a ellos como fuente histórica”. Sin embargo, la tarea va más allá y se cumple con el análisis y estudio de los materiales que se pretenden preservar en un contexto más amplio “de la historia no sólo de la ciencia y de la cultura material de los centros docentes, sino también de la cultura escolar y de las prácticas académicas”. En este sentido está inserto un marco teórico-conceptual que permite la aplicación de los elementos cultura y práctica, llevados al escenario de los “estudios de etnografía escolar y museos pedagógicos-educativos”.²⁴³

Los museos son áreas donde, como ya se citó, también se llevan a cabo trabajos de catalogación, cuya función es el registro de todo objeto que está a disposición para las tareas de investigación y estudio de los materiales que entran en la etapa de exhibición. Es decir, son el testimonio que proporciona información en el proceso que vive un objeto en el museo. Es un centro de memoria de los objetos “las piedras no dicen a todos los mismo” refiere Viñao

Las piedras (...) hablan. Incluso gritan a quien quiere escucharlas y sabe cómo hacerlo (...). Hay (...) a quienes no les dicen nada. Pero aquellos a quienes sí les dicen, no oyen ni ven las mismas cosas. Los usos y sentidos de los restos y huellas materiales e inmateriales del pasado difieren, como difieren sus significados en función de quién, desde dónde, cómo y con qué fines se mira.²⁴⁴

²⁴² Antonio Viñao nos presenta dicho programa escolar, aplicado al nivel secundaria en regiones de España, pero bien podría considerarse su puesta en práctica en centros educativos en México, a manera de apreciar todos los elementos patrimoniales existentes en el espacio. Más en “Memoria, patrimonio y Educación”...

²⁴³ Antonio Viñao, p. 33

²⁴⁴ Antonio Viñao, p. 32

El ejemplo sobre la piedra va en el sentido de otorgarle un papel sobresaliente al objeto patrimonial, significación que puede diferir de acuerdo al uso, al espacio de su ubicación, a la expresión subjetiva del observante. Así bien, los sitios de memoria son los custodios que cuidan el objeto patrimonial, cuentan con protocolos de protección y resguardo para “los testimonios materiales del hombre y su medio ambiente con propósitos de estudio, educación y deleite” pues su función es conservar, investigar y comunicar²⁴⁵ armónicamente en el binomio enseñanza-aprendizaje, es considerado un instrumento para la didáctica.

De acuerdo con las políticas en materia educativa de la Secretaría de Educación Pública en México, las imágenes son consideradas importantes herramientas de apoyo a la dinámica pedagógica desde sus diferentes soportes: pintura, mural, fotografía, carteles, cine y todo tipo de imagen visual, por ello aparecen una gran variedad de gráficas en los libros de texto, pues impacta a la vista del niño y es una guía a la mirada. Este tipo de discursos visuales han generado una cultura, muchas veces hace suponer una realidad a pesar de que en ocasiones esta realidad sea alterada. Sin embargo, la imagen “educa al sentido de la vista y puede ser constructora de identidades”.²⁴⁶

En México hay una gran diversidad cultural, gran parte de la cual conforma el patrimonio agendado por las instituciones de cultura. Sin embargo, sólo algunos sectores reflejan esa sensibilización en materia de conservación y difusión del mismo “las visitas a museos y bienes culturales pasaron de ser actividades relacionadas con el saber erudito” y hoy se abren a todo observador, más universal e inclusive más crítico. España trabaja sobre esas sensibilidades en menores y visitas a museos a través del Movimiento de Renovación Pedagógica y el Departamento de Educación y Acción Cultural.²⁴⁷

El INAH en México por su parte, entre los años 1972-1976, abrió un programa de “museos escolares” encauzado a “promover en la población infantil el conocimiento,

²⁴⁵ Miguel A. Madrid Jaime, *Cartilla de Seguridad y Vigilancia para museos*, INAH-Conaculta, México, 1997, p. 25

²⁴⁶ Sarah Corona Berkin (coordinadora), *¿La imagen educa? El recurso visual de la SEP*, Universidad de Guadalajara, 2017, pp. 9, 10

²⁴⁷ Ramón Méndez, *Intereses y propuestas didácticas en las visitas escolares al Museo del Ferrocarril de Madrid*, Universidad Nacional de Educación- Proyecto Clío, 2017. Pdf (acceso a Internet octubre 2017), p. 251

rescate, conservación y enriquecimiento del patrimonio cultural del país”, donde los niños debían trabajar sobre temas diversos y organizar sus propias colecciones. Posteriormente los “museos escolares” fueron absorbidos por las escuelas y hoy día ya ninguna de las dos instituciones maneja este tipo de programas que todavía en la década de los 1990 se llevaban a cabo. Hay también otro género museístico conocido como “museos comunitarios”, el cual toma como modelo la “Casa del Museo”, cuya dinámica integra a la población de un sector para trabajar diversas temáticas de acuerdo con intereses e inquietudes.²⁴⁸

Cabe destacar que el concepto de museos lo consideramos para resaltar los diferentes soportes que se tienen para hacer presente la historia material heredada. En el siguiente capítulo destacaremos la presencia de los lugares de memoria, senderos de memoria y la diferenciación entre estos tres espacios: museos, senderos y lugares de memoria. De esta herencia surge la que está ligada al desarrollo laboral y cultura del trabajo “de las sociedades que lo experimentaron”. La entrada en crisis de los modelos económicos y el surgimiento de nuevos modelos, “constituyeron el hecho histórico que generó este nuevo patrimonio”,²⁴⁹ el patrimonio industrial, cuyo registro tiende a localizarse en otra modalidad institucional conocida como *museo de sitio* porque resguarda el tipo de bien conocido también como arqueología industrial, término utilizado en Polonia para referirse a la cultura material porque se revitalizan algunos “edificios industriales destinándolos a fines culturales, turísticos y didácticos”.²⁵⁰

Aunque fue el Reino Unido, entre 1950 y 1960, donde se inició el estudio de la arqueología industrial²⁵¹ en términos de la antropología histórica de la sociedad industrial como una necesidad de conservar este género patrimonial. Alemania también otorgó un espacio y legisló para que los instrumentos industriales se conservaran y expusieran en

²⁴⁸ Madrid Jaime, p. 29

²⁴⁹ Cura y Ruiz Lacanal, p. 115

²⁵⁰ Cura y Ruiz Lacanal, p. 115

²⁵¹ La arqueología industrial es una disciplina que se aplica a toda evidencia material derivada de los procesos industriales. Se hace uso de los métodos de investigación necesarios y adecuados para discernir sobre el periodo de fabricación del instrumento de análisis, con la finalidad de “entender mejor el pasado y el presente industrial”. Más en Cura y Ruiz de Lacanal, p. 112

apoyo al proyecto educativo “con la consideración de la historia de la industria y de la tecnología como elementos esenciales de la historia alemana”.²⁵²

Inglaterra es uno de los países que guarda mayor proporción de vínculos históricos con el exterior. Ahí se generó la revolución industrial en el último cuarto del siglo XVIII, también se creó el primer ferrocarril que viajaba de Liverpool a Manchester (1830), fue líder en la construcción, explotación²⁵³ y exportación de este instrumento de transporte, y también es el país que habla por primera vez de patrimonio industrial en respuesta a la obsolescencia y abandono de la maquinaria que había fortalecido el desarrollo de la tecnología. Es decir, se despertó el interés por los restos físicos de esa era industrial y ya para la siguiente década se amplía a otros países europeos esta misma propuesta, aunque España ha sido de los pocos países en ese continente que hasta la década de 1990 inicia con la protección y registro de este bien patrimonial.²⁵⁴

El patrimonio industrial también comprende “sitios, construcciones, complejos, territorios, paisajes” que interactúan con la maquinaria y otros objetos. Evidencian los procesos de producción ligados a la cultura de trabajo y sociedades que lo experimentaron. Todo esto se relaciona con los acontecimientos históricos que se generaron y heredaron un producto.²⁵⁵

En México el arte industrial retrospectivo despertaba gran interés en materia de exhibición desde iniciado el siglo XX, aunque siempre lo más relevante en todo trabajo de exposición fueron la historia, la arqueología y la etnología.²⁵⁶ En la última década de ese mismo siglo ya había más interés por indagar sobre los bienes heredados de la industria, aunque eran nociones traídas del extranjero, Alemania, Inglaterra, influyeron en estas nuevas visiones respecto a este patrimonio. A partir de estos momentos, nuestro país volteó a mirar esos nuevos ámbitos de estudio, es decir, la “catalogación y rehabilitación del patrimonio industrial”. No obstante, se puede decir que son los primeros visos pues hay mucho por explorar, mucho por trabajar en esos andamiajes

²⁵²Ignacio Casado Galván, *Breve Historia de la protección del patrimonio industrial*, contribuciones a las Ciencias Sociales-Eumed.net, 2009. Pdf (acceso a Internet diciembre de 2017), p. 3

²⁵³ Martina Scaglione, p. 15

²⁵⁴ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 112

²⁵⁵ Cura y Ruiz Lacanal, p. 114

²⁵⁶Pérez Montfort, p. 287

y mucho patrimonio para conservar y aprovechar,²⁵⁷ los llamados museos de sitios son un ejemplo donde se ubican vestigios de ese material industrial.

En el país, en el estado de Guanajuato tenemos algunos como “La Aurora” en San Miguel de Allende, sitio de la industria textil entre los años 1902-1991, que guarda gran parte de la historia de los telares y fabricación de rebozos de esta ciudad. Hacia el año 2004 se reabrió la fábrica como museo donde se exhibe interesante producción artesanal de varios artistas del municipio. De sitios como museos están la Mina de Valenciana, rica en producción de plata en el siglo XVIII, la cual guarda una importante historia a través de su maquinaria y herramienta que ahí permanece. Fue abierta como sitio de exhibición al público en el año 2012, como algunas intermitencias, pero sigue abierto para apreciarse.

Otros sitios que guardan gran parte de la tecnología para la producción industrial son la Mina de Acosta, en Real del Monte, Hidalgo, y el Parque Fundidora en la ciudad de Monterrey, ambos centros importantes que exhiben maquinaria y herramientas que ayudaron a las tareas en producción de hierro, acero y minerales preciosos, respectivamente en el país.

En la ciudad de Puebla tenemos un complejo de patrimonio industrial muy interesante. Es el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), proyecto emprendido por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México hacia 1988, desarrollado en un contexto de entre crisis. Esta tecnología ferroviaria de finales del siglo XIX da cuenta de la historia y cultura del trabajo ferrocarrilero. Se ubica en los terrenos de las estaciones del Ferrocarril *Mexicano y Mexicano del Sur*. En estas mismas instalaciones se encuentra el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (Cedif) que registra gran parte del patrimonio documental sobre el tema ferroviario agrupado en cuatro áreas: biblioteca, fototeca, planoteca y archivos.

Otro de los sitios que conservan parte de la herencia industrial ferroviaria es la Plaza de las Tres Centurias en Aguascalientes, hoy convertida en museo de sitio que pone en exhibición vagones que datan del siglo XIX, está el de San Luis Potosí, y el Museo del Ferrocarril Mexicano del Sur en la ciudad de Oaxaca de Juárez, reconocidos éstos como

²⁵⁷ Eréndira A. Campos García Rojas, *Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferrocarrilero en dos localidades*, en Mirada Ferroviaria- Centro Nacional para la preservación del patrimonio cultural ferrocarrilero, Revista digital No. 4 enero-abril de 2008, p. 5

tal por el contenido de sus legados y su temática. Estos son algunos de los espacios que guardan parte de estos vestigios, aunque pudieran haber otros pero hasta ahorita estos son los más conocidos y abiertos al público.

Sobre el caso específico de la maquinaria industrial y su consideración en propuesta de convertirse en un bien patrimonial, se debe a que “sufren las adaptaciones de los nuevos métodos tecnológicos y de producción”,²⁵⁸ es decir, son desplazados por nuevos instrumentos y con el paso del tiempo son dignos de estudiarse para determinar el tiempo en que fueron fabricados, cuál fue su utilización, cómo fueron sus procesos de producción, así también el sistema socioeconómico al que pertenecían.²⁵⁹

Estos son recursos interesantes y atractivos para la didáctica, enriquecen inclusive el proyecto del currículum escolar. Un sitio que resguarda parte del patrimonio puede ser lúdico e interdisciplinar: ciencias sociales, historia y patrimonio, son tres de las áreas humanistas que se pueden aprovechar, además de trabajar en la formación del personal docente para una educación y cultura patrimonial,²⁶⁰ de tal forma que el interés por la materia heredada cobre mayor importancia cada vez y se logre hacer de las antiguas industrias productoras, complejos patrimoniales abiertos al público.

Invariablemente hay una vinculación entre imagen, soportes visuales y espacios, siendo en estos últimos donde se desarrolla el tejido social. Antiguamente eran las *ágoras* o plazas públicas, los mercados, los templos, importantes centros donde convergen todas las clases sociales de una localidad y lo más próximo cercano de una región.

En los inicios del ferrocarril, las estaciones eran los centros de reunión por excelencia, era un paseo de placer y entretenimiento especialmente los días domingo para ver llegar el tren, ahí se concentraban todas las clases sociales de determinados puntos de una localidad, como era el caso de Irapuato o Silao, de los que tenemos referencias.

Las largas esperas para la llegada del ferrocarril, generaban estos mismos vínculos. Sobre todo en estaciones como Buenavista en la ciudad de México, o alguna estación central de cualquier otra *metrópoli* donde un tren llegaba pero había otros para salir.

²⁵⁸ Casado Galván, p. 1

²⁵⁹ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 114

²⁶⁰ Ramón Méndez, p. 252

Ahí, en esos “rincones mágicos”, dice Víctor Carazo, al *viajero* se le prolongaba su espera para transbordar hacia a algún lugar del sur, norte o al Pacífico de México, y entonces “nos vienen a la memoria -dice- increíbles imágenes de la gente en las estaciones” y mientras esto sucedía, tenían la posibilidad de ir conociendo a gente de todas partes de la región y del país, y con ello tal vez formas de vida y lo más común de aquellas regiones, por las largas pláticas sostenidas con gente originaria de esos lugares, o “de las personas que transitaban o dormían en las bancas de las estaciones buscando un poco de calor”, y qué decir del trayecto a bordo del tren de pasajeros, donde indudablemente se podían tejer esas relaciones por las largas horas del viaje, y muchos de ellos tenían que viajar en trenes de segunda clase porque “lo mismo viajaban con sus animales que con los granos que habían producido con destino a algún mercado. ¿Quién no recuerda esas maravillosas escenas que tanto la fotografía como el cine (...), nos han legado?”.²⁶¹

No podemos negar que el ferrocarril de pasajeros generó una cultura propia, una forma de vida diferente, “los paraderos de comida y el bullicio de la gente deambulando de un lugar a otro en espera del tren que los conduciría a su destino”. De esa costumbre inspiradora que tenían los ferrocarrileros de ponerle nombre a las máquinas, de vapor primero y diésel a partir de su funcionamiento en la década de 1940, *Fidelita* de Acámbaro es un claro ejemplo. Surgió también una inspiración para la composición de canciones regionales alusivas al ferrocarril que hoy en día siguen escuchándose en algunas estaciones de radio y aunque las nuevas generaciones desconocen sobre este tema *pasajero* que inspiró a muchos compositores, pero a través de nuevos arreglos musicales siguen vigentes. Y qué decir de expresiones como *¡me lleva el tren!*, *¡se te va a pasar el tren!*, *¡ya se te pasó el tren!* o *¡viene echo la mocha!*, o el sentir de aquellos trovadores que subían al ferrocarril y por unas monedas interpretaban e improvisaban cantares musicalizados²⁶² o poesías escritas por ellos mismos, como ésta:

En el tren en que viajo rumbo a mi tierra, el conductor del carro cruza la pierna y en un block de oficina como cartería va escribiendo a su novia palabras tiernas. Naturalmente el hombre cuya tarea, es viajar diariamente por estas tierras, recoger los boletos, dar contraseñas y saber de memoria nombres de aldeas; cuando escribe a su novia también emplea apodos de estaciones cuando se expresa. Así pude observarlo por esa esquelita en que hablaba de amores a su querencia, la cual yo fui copiando letra por letra. Dice así la cartita: “Sala de espera, ramal de Aguascalientes, Lunes.- Mi “reina”: con dos horas de atraso te escribo ésta que empecé en “Tantoyuca” a la una y media “tiempo oficial” y sigo con esta idea “que Tú” la “Chica lote” de mi

²⁶¹ Víctor Carazo, “Una nueva cultura ferroviaria TFM”, en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002, p.169

²⁶² Víctor Carazo, p. 169

*existencia, has de darme el “Si lao” formal y seria. Esta carta “Ira puato” por vez postrera, a pedirte mi alma que ya no seas tan “Tigre” como eres, ni tan rejega.*²⁶³

A cualquier persona que haya sido pasajero del tren, si tan sólo se le pregunta ¿qué era lo que más le gustaba del viaje por ferrocarril?, lo primero que le viene a la memoria son aquellos paisajes, no dejan de evocar esos paisajes que transitaba el ferrocarril, de norte a sur, de este a oeste de la república, siempre están presentes en su imaginario tanto como *esos pasajes* de los vendedores ambulantes del tren provenientes de pequeños poblados y sus pregones ofreciendo sus vendimias y las voces de los llamadores de patio anunciando la llegada o salida del tren, “los jefes de la estación sacaban su reloj ‘Hamilton’ reglamentario que pendía de su leonina bien prendida a la pretina del pantalón, lo observaba y exclamaba: (...) ¡viene a tiempo!”.²⁶⁴

Claro que el ferrocarril también vivió y dejó tragedias en la memoria, pero otra cosa que guarda el imaginario es a los trabajadores de vía, o peones de vía como también



se les conocía, haciendo sus labores en pequeños y alejados poblados de las cabeceras municipales. Todos esos recuerdos que evoca la memoria de quien hasta hoy sigue pensando en el ferrocarril de pasajeros, por lo que fue y por lo que dejó, y hay quienes también siguen añorando que vuelva el tren, no le hace “que venga *de morado*”.²⁶⁵

De esos peones de vía, conviviendo en las cuadrillas, se quedó la costumbre de acondicionar los carros del ferrocarril en forma de casas, le llamaban carros-

²⁶³ José F. Elizondo, *Amor ferroviario*, Revista Ferronales, No. 7, tomo XLV, julio 1965, p. 23

²⁶⁴ José Luis Chávez Hernández, *¡Irapuato, ya llegó el tren...! El ferrocarril cambió la vida de Irapuato*, Crónica- Periódico Sol de Irapuato, noviembre 2011

²⁶⁵ Esta expresión alude a una plática sostenida con la señora María Luisa Luna Torres, originaria de la ciudad de Guanajuato, quien llegó a viajar en el ferrocarril en más de una ocasión hasta un poblado de Veracruz. Comentaba ella que los lugareños decían que luego el tren llegaba demorado, esto quiere decir que llegaba tarde, pero como el término estaba alejado de su lenguaje cotidiano, no entendía y se imaginaba un tren pintado de morado. Entendió luego de la convivencia, parte del lenguaje y términos que la gente de esos lugares usa.

campamentos, “las tradiciones locales son más estables”, nos dice Halbwachs. Eran carros abandonados y los acondicionaban para habitarlos con sus familias, vivían dos familias por carro y también se acondicionaban como aulas para impartir clases. Tal vez no gozaban de lujos ni comodidades, pero tenían un espacio y techo habitable, ya que vivían por tiempo indeterminado en zonas alejadas de las cabeceras municipales y de sus centrales, vivían en hacinamiento y, por tanto, con el compromiso moral de vivir relaciones cordiales con los compañeros de trabajo y vecinos de vivienda.

Hoy día muchos de esos carros siguen habitados, algunos por ex trabajadores de FNM, y otros siguen usándose como aulas donde se imparten clases. En España, por ejemplo, en su capital Madrid, hay empresas que comercializan antiguos vagones ferroviarios, se venden como departamentos o casas, los cuales ya tienen otra fisonomía, están acondicionados y esto aumenta el costo. Muchos de estos son trasladados de otros lugares para trabajar en su reacondicionamiento y ponerlos en venta.

Todos estos aspectos del patrimonio son de gran importancia para nuestro estudio, y es que ahora la cultura ferroviaria va en torno a la recuperación de espacios y paisaje ferroviario, es decir, recuperar estaciones y esas vías que en algún momento formaron parte de lo que se ha denominado caminos de hierro y hoy en día están en desuso, entonces su utilidad tiene otra perspectiva.

Hay un tema que bien vale la pena abordar en torno a la *cultura patrimonial*, se trata del *turista* (visitante o viajero como aquí en México lo denominamos). El turismo es un sector que empezó a interactuar con la herencia cultural por motivos diversos, pero hoy día se vincula libremente fortaleciendo la económica de una región e incluso de un país. De hecho Campos García Rojas incluye a la industria turística en su análisis sobre el aprovechamiento de los espacios ferroviarios, de esto hablaremos en el siguiente apartado.

El caso de Guanajuato específicamente cobra interés y cabe destacar sobre las condiciones en que se fue fortaleciendo el *turismo*, sólo por poner un ejemplo ya que en realidad toda ciudad patrimonio tiene involuntariamente involucrado a este sector. Una expresión histórica emitida por los gobernantes en 1949, de la que podríamos reflexionar:

(...) cegada de otras fuentes de riqueza, necesita imprescindiblemente de esa actividad para equilibrar y mejorar su economía, amén de que su belleza topográfica y arquitectónica, su historia y su leyenda merecen por todos conceptos convertirla en una ciudad turística por excelencia.²⁶⁶

Aun cuando el tema sigue en discusión, refiere Díaz Sánchez, cabe mencionar lo que sostuvo la Organización de Ciudades Patrimonio Mundial (OCPM) en el Coloquio Internacional realizado en Évora Portugal en 1997, referente al tema del *turismo*. Ahí la institución internacional dilucidó sobre esa conciliación que debe haber entre el disfrute cultural y la conservación del patrimonio.²⁶⁷

En la Declaración Iberoamericana de Patrimonio Industrial publicada en el marco del V Coloquio Latinoamericano del Patrimonio Industrial realizado en Argentina en el 2007, se habló sobre la condición que debe otorgarse a esa *memoria del trabajo y la producción*, y su apertura a la industria turística “regidos dentro de las normas de la carta de Turismo Cultural” firmada por la OMT-UNESCO, para que se establezcan programas interinstitucionales en beneficio de la salvaguarda del patrimonio industrial. Esto en respuesta a los encuentros internacionales donde México (1995) fue sede. Se ha continuado con estos coloquios para brindar conocimiento e información sobre el patrimonio cultural “ligado a las actividades fabriles” y haya una armonía entre ambos sectores: el turístico y el patrimonial.²⁶⁸

²⁶⁶ Corona, Nava y Castillo, p. 21

²⁶⁷ Díaz Sánchez, p. 181

²⁶⁸ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 118

Estaciones ferroviarias: usos y desusos



Foto 8: Plano de la estación ferroviaria de Irapuato 1932. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México: Patios, líneas y edificios (CEDIF)

La era industrial fue uno de estos momentos que logró transformaciones y dejó huellas en la humanidad en cuanto a factores de producción y entramados urbanos “caracterizados por la construcción de edificios industriales, fábricas, almacenes, puentes, maquinaria y estaciones ferroviarias”.²⁶⁹Sobre estos espacios nos enfocaremos en este apartado.

Recurriendo nuevamente a aspectos históricos vale la pena mencionar que, para la década de 1880, con el tendido de rieles hacia gran parte de la república, se hizo necesaria la edificación de espacios que albergaran todo tipo de material indispensable para el mantenimiento de los ferrocarriles, pero también para quienes esperaban la llegada del tren, ya implementado el transporte de pasajeros. Para esta etapa y de acuerdo con las necesidades que se generaron, se crearon construcciones de corte inglés,²⁷⁰ llamadas estaciones con tal influencia arquitectónica, cuyas composiciones eran elevaciones de ladrillo o adobe y techos de dos aguas, hay algunas excepciones, pero en general a lo

²⁶⁹ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 111

²⁷⁰ Uno de los testimonios de Romano Garrido, el señor Pedro Stevenson, cita que para la construcción de la estación de Apizaco, Tlaxcala, los ladrillos los trajeron de Inglaterra. Tienen el sello y escudo “made in Inglaterra, Ferrocarril Mexicano”, y que una de las estaciones más históricas a nivel república es la que se ubica precisamente ahí, fue inaugurada el 1º. de diciembre de 1873. Más en Romano Garrido, pp. 29, 30

largo y ancho del país esta era y es, porque hay todavía construcciones intactas en su fisonomía.

El ferrocarril de pasajeros en México se fue concesionando, fue un proceso al que llamaron reestructuración iniciado en la década de 1980 y legislado hacia 1995, hasta que dejó de funcionar aproximadamente en 1999. *A los empleados se nos anuncia el decreto presidencial el 1º. de febrero de 1996, y se da de plazo todo ese mes para aplicar.*²⁷¹ *Nos mandan a descansar todo el mes de febrero, yo creo para hacer ellos todo su movimiento.*²⁷² *El tren de pasajeros dejó de funcionar porque ya no era rentable, la empresa ya operaba con números rojos.*²⁷³ A partir de estos momentos, el tren de pasajeros que circulaba por Irapuato con destino hacia el sur, llegaba a México, y hacia el norte llegaba a Ciudad Juárez, cuando se transfiere la empresa a Ferrocarriles Mexicanos A.C., se concreta al transporte de carga, ya no al servicio de pasajeros.

Estas condiciones crearon confusión en la población usuaria, sin embargo, hoy día esta misma comunidad ha superado las disposiciones del gobierno y de la iniciativa privada, sector que tiene a su cargo algunas estaciones y talleres,²⁷⁴ como es el caso de la estación ubicada en Irapuato por donde transita el ferrocarril de carga, mientras otros forman parte de instituciones que resguardan el patrimonio ferroviario con todo lo que esto implica, principalmente en lo material, pero ¿qué pasa con el mayor número de espacios testimoniales de la industria ferroviaria?

Las estaciones son parte de esa herencia y testigos del paso del ferrocarril, cuya valoración y definición son muy recientes, no obstante, hay una multiplicidad de factores que se pueden tomar en cuenta para dar rumbo y lograr rehabilitar esos espacios, que de lograr reactivarlos darían una interesante significación simbólica al sitio de su contexto, donde cabría vincular prácticas humanas que permitan una transformación social, y, por tanto, cultural. En este sentido, pueden considerarse lugares dinámicos pues ahí convergen “diversos actores sociales, portadores de distintas percepciones, intereses,

²⁷¹ Testimonio del señor: J. Guadalupe Cantero Rojas, *guardacrucero* de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Entrevistado 22/septiembre/2018

²⁷² Testimonio del señor: Víctor Manuel Ortiz Villanueva, *llamador de patio* de FNM. Entrevistado 2/febrero/2018

²⁷³ Testimonio de Cantero Rojas, 22/septiembre/2018

²⁷⁴ Donde se ubicaba la llamada casa redonda, área especialmente diseñada con ese cuerpo para dar mantenimiento a las máquinas calientes, es decir, locomotoras que llegaban de viajes largos y requerían revisión y reparación al momento. Testimonio de Romano Garrido, p. 32

necesidades y experiencias”,²⁷⁵ así por tanto son espacios que guardan una memoria y una identidad.

Digamos que en esta diversidad de factores subyacen intereses “que intervienen en su gestión, apropiación y significación”, pero se enfrentan a un panorama complejo el cual Eréndira Campos analiza bajo la comprensión de tres lógicas respecto al aprovechamiento de dicho patrimonio: la lógica de conservación esencialista, la lógica de comercialización turística y la lógica comunitaria. Sin embargo, estas consideraciones no se conciben de manera aislada, convergen simultáneamente e interactúan y dan sentido a esos espacios donde bien se pueden albergar organismos (culturales y turísticos, ambos para conservar el patrimonio), así como también sujetos que experimentan el espacio cotidianamente como son los vecinos, los trabajadores del sitio, en este caso ex ferrocarrileros y visitantes.²⁷⁶

Aun cuando estén presentes estos conceptos para la reutilización de los inmuebles que fueron estaciones: conservar su esencia, comercializar y uso comunitario, se reflejan estados de tensión por parte de los actores sociales respecto al espacio y al tiempo ferrocarrilero, no tanto por cómo se hayan construido en el pasado, “sino por cómo están siendo construidos en el presente” ya que debido a ciertos intereses se “entablan relaciones de conflicto, de negociación o de apropiación”.²⁷⁷

No sólo en México algunos actores sociales interesados están en esa lucha por la protección del patrimonio y rescate de espacios patrimoniales, en otras partes donde el ferrocarril pasó al sector privado también ha quedado claro el interés por la salvaguarda de predios ferroviarios. Hoy día se percibe esa misma tensión en cuanto a la condiciones que deben adquirir esos espacios, cuyas inclinaciones están en lo económico, urbanístico y estético, no para partidas patrimoniales donde se vincularían actividades y políticas públicas “orientadas a la conservación, restauración, puesta en valor y uso social de los bienes patrimoniales por su valor histórico, identitario y cultural”.²⁷⁸

Retomo la reflexión que hace Campos García para reafirmar lo último expuesto por Scaglione

²⁷⁵ Campos García Rojas, p. 3

²⁷⁶ Campos García Rojas, p. 4

²⁷⁷ Campos García Rojas, p. 5

²⁷⁸ Martina Scaglione, p. 10

(...) el objetivo es intentar una mejor comprensión de los sitios ferroviarios y de las implicaciones de su rehabilitación como formas patrimoniales. A la par se busca con éste generar y contribuir a una discusión sobre las diversas valoraciones, definiciones y conceptualizaciones sobre el patrimonio ferroviario, tanto en el nivel de la reflexión teórica, como en el de las acciones para su conservación y reutilización.²⁷⁹

Pero ¿qué pasa ahora por la cabeza de muchos de los que trabajaron en el ferrocarril? Quizá sigan añorando esos momentos, esos largos viajes, el “silbatazo” anunciando la entrada y salida de trenes a la estación, además del traslado gratuito del que ellos mismos gozaban. Es interesante saber cómo estos testimonios, que abordaremos más adelante, forman parte de ese patrimonio también, no sólo la estación de Irapuato y otras estaciones que quedaron en desuso ubicadas generalmente en las periferias de las ciudades en algún momento de la historia, y se quedaron ahí, y hoy forman parte de la mancha urbana, pero al fin y al cabo patrimonio.

En algunos sitios se ha logrado impulsar todo lo relacionado con el sistema ferroviario, por ejemplo, a partir de 1988 se empezó a conformar el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), institución que se originó a instancias de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México en un periodo de entre crisis, previo al proceso de concesión a lo que llamaron también reestructuración. Entre los años 1993 y 1994, la dirección de Ferronales aprobó y financió a un equipo bajo el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare) para rescatar y agrupar todo material, gran parte del cual se logró encontrar en los furgones de carga pertenecientes a la empresa: maquinaria, herramientas, mobiliario de oficina, vestuario y documentos que están en custodia del MNFM y el Cedif, respectivamente. También fue encontrado material rodante, vagones, locomotoras que hoy forman parte de estos sitios al cual se incorpora algún acervo donado bajo el tema del ferrocarril: recuerdos, esculturas e indumentarias, piezas a escala y una colección de monedas.

Tres años después de haber iniciado el MNFM el rastreo, hacia 1996, empezaron a llegar objetos diversos a sus instalaciones, para lo que fue creado el Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos a manera de registro mientras el lugar de acopio era el coche conocido como Gerencia de Producción, que fungía también como exhibidor. Para 1997 se creó un edificio *ex profeso* para todo el material que a través del

²⁷⁹ Campos García Rojas, p. 4

Pronare se fue incrementando. Un promedio de 22 mil piezas ferroviarias forman la colección que se almacenó bajo la supervisión de la Subdirección de Conservación y Restauración.²⁸⁰

Con un soporte más institucional, hacia el año 2001, el Museo del Ferrocarril de la ciudad de Puebla (MNFM) pasó a formar parte del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta), quien creó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) y a través de éste se promueve el rescate, la preservación y difusión del patrimonio ferroviario de México. Este Centro se encargó de la creación de la Subdirección de Investigación y Estudios Culturales donde quedó adscrito el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif). A partir de entonces, estas dependencias elaboran programas y actividades diversos donde se involucran profesionales especialistas en el tema ferrocarrilero.

Un área más es el Departamento de Monumentos Históricos y Artísticos cuya función es inventariar y catalogar todos los instrumentos pertenecientes al patrimonio cultural ferroviario distribuidos en varias partes de la república, material con el cual se puede trabajar en la investigación y bajo esa misma tónica es que se lleva a cabo la labor de rastreo. Todo objeto que se logra recuperar pasa a formar parte del patrimonio destinado a la revaloración y conservación.

El MNFM fue un ejemplo para algunos otros lugares por donde transitaba el ferrocarril, pues a la labor de registro y catalogación del material ya citado, se impulsó también el *programa estaciones* a partir de 1993-1994, del cual el Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México aportó información a la Gerencia de Edificios y Talleres para elaborar un diagnóstico del estado y condiciones que guardaban estos edificios. El censo registró un promedio de dos mil 721 sitios en el país donde se detenía el tren de pasajeros para ascenso y descenso, un promedio de 999 estaciones ya construidas, del cual se armó un catálogo de 150 carpetas que incluían cédulas, fotografías y croquis.

Cabe mencionar que el trabajo elaborado fue en las vías que estaban en servicio todavía para ese entonces, pues había vías y ramales que ya tenían muchos años en desuso y

²⁸⁰Control y depósito de muebles bienes históricos, en Mirada Ferroviaria-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Revista digital-boletín documental, 3ª. Época, 2007, p. 36

por lo tanto no se consideró necesario levantar el censo en estas zonas, sin embargo, hay quienes identifican todavía esos espacios, sobre todo los lugareños de esos poblados, de épocas atrás, y quienes igual quizá guardan esa memoria que de los registros también tiene la fotografía.

Tanto el MNFM como el INAH han trabajado en el proceso de registro y catalogación de dichos edificios, específicamente luego del último estudio de campo a partir de los censos y del proceso de reestructuración, se arrojó un nuevo diagnóstico que permitió incluir en los documentos de las concesiones, una lista de aquellos edificios que son considerados monumentos con rasgos históricos importantes de preservarse.²⁸¹ Es decir que en este estudio, el INAH localizó algunas estaciones a las que le otorgó la categoría de monumentos históricos, el restante, que se ubica a lo largo y ancho de la república, son inmuebles que forman parte del catálogo de Conaculta por ser inmuebles cuyas construcciones pertenecen al siglo XX, en cuanto a diseño, materiales y arquitectura.

La situación jurídica de muchos de estos inmuebles no está regularizada. Muchos formaron parte de las firmas de concesión, otros aún pertenecen al patrimonio de FNM, otros fueron entregados por esta empresa a los gobiernos estatales y municipales en comodato o donación previo a la entrega de concesión, de las cuales cuarenta estaciones son consideradas de valor histórico y son utilizados, la mayoría de ellos, por las comunidades, por tanto, les dan un uso y mantenimiento. Algunos de éstos se encuentran alejados de las cabeceras y de la población, expuestos al descuido, invasión y al vandalismo.²⁸²

Algunos de estos edificios han sido revitalizados y puestos al servicio de la comunidad para actividades diversas: museos, centros culturales, bibliotecas, salas de lectura, escuelas, centros de capacitación y actividades de apoyo al turismo.²⁸³ Un ejemplo de ello se puede apreciar en la estación ferroviaria del municipio de Apatzingán de la Constitución, en Michoacán, donde el Fondo de Cultura Económica aprovechó el espacio para implementar un programa y desarrollar algunas actividades. Es un proyecto que se retoma del programa que establece la Organización de las Naciones Unidas a través de la

²⁸¹ Teresa Márquez Martínez, "Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y el Patrimonio Cultural Ferroviario", en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores...* pp.247-249

²⁸² Márquez, Martínez, p. 248

²⁸³ [Sistema de Información Cultural SIC, en http://sic.conaculta.gob.mx](http://sic.conaculta.gob.mx) (acceso a Internet: julio 2017)

UNESCO y la Agenda núm. 21 sobre Cultura (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos-CGLU), quienes tienen como principio trabajar acerca del programa “una cultura por la paz”, e involucrar tanto a la cultura local como nacional.²⁸⁴

Por su parte el *programa estaciones* en Guanajuato, tiene un registro de 27 estaciones que pertenecen al catálogo del CNPPCF adscrito actualmente a la Secretaría de Cultura y de acuerdo con esta dependencia federal, veintisiete estaciones ferroviarias están distribuidas en los municipios de la entidad. Irapuato no forma parte de dicho catálogo, aun cuando cuenta con una estación por donde pasaba el ferrocarril de pasajeros, pero es que dicho inmueble está concesionado todavía a una de las empresas en servicio. Seis de los municipios catalogados tienen dos estaciones en diferentes ubicaciones de la misma localidad entre ellos Acámbaro, Pénjamo, Celaya, Cortazar, Comonfort y León. San Felipe por su parte tiene tres estaciones y 12 municipios cuentan con sólo una estación, entre éstos: Salvatierra, Jaral del Progreso, Apaseo el Alto, Valle de Santiago, Abasolo, Salamanca, San Francisco del Rincón, Silao, Guanajuato, Dolores Hidalgo, San Miguel de Allende y San Luis de la Paz.²⁸⁵

A continuación, vamos a presentar algunas fotografías de estaciones ferroviarias ubicadas en el estado de Guanajuato incluyendo la estación de Irapuato, que quisimos incluir en esta selección para que se viera el uso que se le está otorgando y por ser el municipio de nuestro estudio, el resto de las estaciones pertenecen al catálogo de Conaculta sometidas al estudio de INAH para saber la categoría a la que pertenecen.

²⁸⁴ Jorge Melguizo, “Alianzas para una cultura de paz”, en *Cultura de paz, palabra y memoria*, FCE, México, 2016, p. 33

²⁸⁵ [Sistema de Información Cultural SIC, en http://sic.conaculta.gob.mx](http://sic.conaculta.gob.mx) (acceso a Internet: julio 2017)

Catálogo Nacional de Estaciones del Ferrocarril.

Consulta: [Sistema de Información Cultural SIC](http://sic.conaculta.gob.mx), en <http://sic.conaculta.gob.mx> (Julio 2017)

Catálogo del Patrimonio Ferrocarrilero Conaculta:
http://sic.conaculta.gob.mx/index.php?table=fnme&l=&estado_id= (Elaborado en 2004-consulta 10/05/2018)



La estación de Irapuato

Parte posterior, donde se ubicaban los andenes. Línea A, Kilómetro: 353 a México, a Cd. Juárez km. 1639

Estado Actual:

“En buenas condiciones. Utilizada (tal cual) esta parte por la SCT, y otra parte (construcción nueva) la utiliza la empresa Ferromex”, quien modificó el edificio construido en 1969.

Foto: 9.

Autor: Roberto Ruelas Gómez

Fecha: abril/2004

Comentarios: Esta es la fisonomía de la segunda construcción de la estación de Irapuato cuando todavía el tren era de pasajeros, iniciada en 1964 e inaugurada en 1969. Para el 2008 la empresa concesionaria hizo algunas modificaciones a esta última construcción, aunque la sección que pertenecía a la sala de espera y algunas áreas de estancia no sufrieron tales cambios. Esta sección se quedó en manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mientras que la modificación que resalta en la fachada está en manos de la empresa Ferromex. Cabe señalar que con esta otra modificación que exhibe actualmente van dos modificaciones que ha sufrido la estación, aunque la primera fue de mayor transformación en el edificio antiguo de corte inglés.

**Estación de Mariscala,
Apaseo el Alto, Gto.**

Registro INAH:

110050050001

Ubicación ferroviaria: A-0264

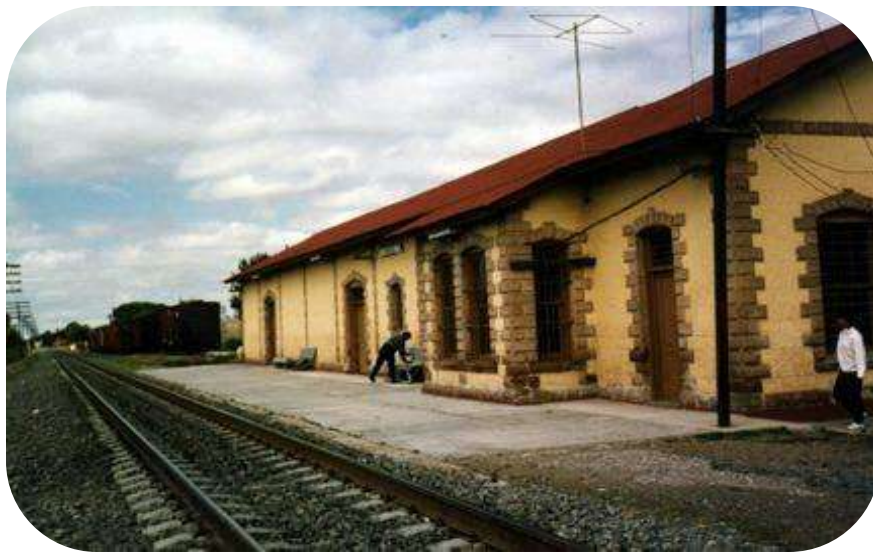
Ruta: México-Ciudad Juárez

Historia:

“La estación Mariscala se edificó sobre la línea de México a El Paso. Construida por la concesión número 17 que el gobierno de la República vía Secretaría de Fomento y la Ley del 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. La autorización comprendía la construcción de las líneas siguientes: de México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao. De León a El Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua”.

Fotografía: 10 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación Apaseo Celaya, Gto.

Registro INAH:110050010024

Ubicación ferroviaria: A0279

Ruta: México-Ciudad Juárez

Historia:

“La estación Apaseo se edificó sobre la línea de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), la cual fue construida por medio de la concesión número 17 que el gobierno de la República, por medio de la Secretaría de Fomento, a través de la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, autorización que comprendía la construcción de las líneas

siguientes: De México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao. De León a Paso del Norte ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua. El 9 de abril de 1890 se elevó al carácter de Escritura Pública, en la Ciudad de México, ante el Escribano Don Fermín Cosío, el convenio mediante el cual los herederos de Don Francisco de Paula Mesa vendieron a la Compañía una faja de tierra correspondiente a la Hacienda de la Labor, para construir en ella la parte de vía del ferrocarril que tocaría Apaseo.(1) Durante la segunda Guerra Mundial la estación Apaseo fue un importante centro de embarque de la producción de ajo, cultivado en las haciendas del lugar y cuyo destino era EU. Sin embargo, debido a que la producción, los trenes no se daban abasto suficiente por lo que también se tenía que trasladar el producto hasta Celaya”.

Fotografía: 11 (5 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

**Estación San Juan de la Vega
Celaya, Gto.**

Registro INAH: 110070850004

Ubicación ferroviaria: NB-0081

Ruta: Acámbaro-Escobedo

Historia:

“La estación San Juan de la Vega se edificó sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano, inaugurada en el año de 1888. La ley de 13 de septiembre de 1880, autorizó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana para construir dos líneas de ferrocarril: una de México al Pacífico y otra de México a la frontera Norte. Al mismo tiempo concedió autorización a dicha compañía para que pudiera traspasar la concesión, con excepción de la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluida. En virtud de dicha autorización se constituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano con el fin de que atendiera a la explotación de las vías construidas con la excepción indicada, y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley”.

Fotografía: 12 (19 de abril del 2010, 20:50)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación de Jaral del Progreso, Gto.

Ubicación: Carretera a Valle de Santiago, Gto.

Registro INAH: 110180010001

Ubicación ferroviaria: AC-0036

Ruta: Salamanca-Jaral del Progreso

Historia:

“La estación Jaral del Valle (hoy Jaral del Progreso) se edificó sobre la línea del antiguo Ferrocarril de Salamanca a Valle de Santiago, por medio de la concesión número 96, la cual estableció en primer lugar un decreto fechado el 30 de agosto de 1888 que autorizó al Sr. Domenek la construcción del citado Ferrocarril pudiendo extenderse hasta el Jaral. Sin embargo, el decreto del 25 de marzo de 1892 reformó la concesión anterior, autorizando la prolongación de dicha

vía hasta ligarla en Morelia con el Ferrocarril Nacional Mexicano”.

Fotografía: 13 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación de Acámbaro, Gto.

Ubicación ferroviaria: N-0285

Ruta: México-Apatzingán, Mich.

Registro INAH: 110020010008

Ubicación ferroviaria: AC-0036

Historia:

“Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana. La estación se construyó en los terrenos adquiridos el 5 de junio de 1926. El 8 de octubre de 1883 a las 5 de la tarde llegó a esta ciudad de Acámbaro el primer convoy de ferrocarril de vía angosta. En 1909 se tendió la vía ancha entre la ciudad de México, Acámbaro y Celaya”.

Fotografía: 14 (19 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Andocutín, Acámbaro, Gto.

Ubicación: Camino Iramuco-

Acámbaro, salida a la Soledad

Registro INAH: 110020040012

Ubicación ferroviaria: N-0313

Ruta: México-Apatzingán

Datos históricos generales

“La estación Andocutín se edificó sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del antiguo FNM, en terrenos que se adquirieron el 22 de noviembre de 1910. La ley de 13 de septiembre de 1880, autorizó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana para construir dos líneas de ferrocarril: una de México al Pacífico y otra de México a la frontera Norte. Al mismo tiempo concedió autorización a dicha compañía para que pudiera traspasar la concesión, con excepción de la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluida. En virtud de dicha autorización se constituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano con el fin de que atendiera a la explotación de las vías construidas con la excepción indicada, y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley. Inscripciones pintadas en lámina en el muro oriente: altura del riel sobre el nivel del mar 1837 mts. Andocutín, km. 311.15 a México y 319.9 a Apatzingán de la Constitución, Mich.”

Fotografía: 15 (19 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural





Estación de Salvatierra, Gto.

Línea **NB**, Kilómetro: 28.3 a Acámbaro

Ubicación: Camino a San Felipe

Registro INAH: 110280010052

Ubicación ferroviaria: NB-0029

Historia:

“Estación edificada sobre la antigua ruta México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano, la cual fue inaugurada en noviembre de 1888. El *Atlas Pintoresco e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos* (Cuadro Geográfico, estadístico, descriptivo e histórico) de Antonio García Cubas, publicado en 1885, muestra la existencia de esta estación”.

Estado Actual: “Techos estructuralmente muy mal. Oficinas sin uso. Bodegas ya sin techo”.

Fotografía: Roberto Ruelas-Gómez

Fecha: 16 (13 abril 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Corralejo, Pénjamo, Gto. (a 100 mts. de la Hacienda Corralejo)

Registro INAH: 110230790006

Ubicación ferroviaria: I-0039

Ruta: Irapuato-Manzanillo

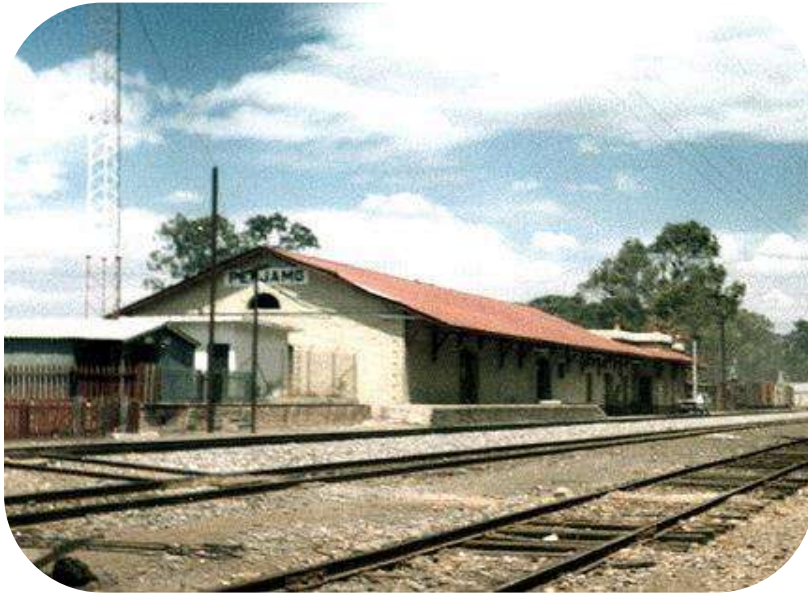
Historia:

“Estación edificada en terrenos que fueron de la Hacienda de San Ignacio, adquiridos por la antigua *Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano* el día 27 de abril de 1888, para el ramal de Guadalajara, cuya construcción se inició en Irapuato el 2 de marzo de 1887. Este ramal fue oficialmente inaugurado el 15 de mayo de 1888 comunicándose así la Ciudad de México con Guadalajara”.

Fotografía: 17 (19 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural





Estación de Pénjamo, Gto.
Ubicación ferroviaria: kilómetro 402 de la vía entre Manzanillo y México,

Registro INAH:
 110232120001

Ubicación ferroviaria: I-0050

Ruta: Irapuato-Manzanillo

Historia:

“La estación Pénjamo se edificó sobre la antigua línea de Irapuato a Guadalajara. Fue construida por el antiguo Ferrocarril Central Mexicano por medio de la concesión número 17 fechada en 8 de septiembre de 1880. La empresa organizada para explotar el ferrocarril quedó a cargo de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano”.

Fotografía: 18 (19 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de San Miguel de Allende, Gto.

Registro INAH: 110030010117

Ubicación ferroviaria: BD-0019

Ruta: Rinconcillo-Ing. Buchacanan López

Historia:

“Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión de fecha 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de 1888”.

Fotografía: 19 (9 de marzo del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural. Coordinación Nacional de Desarrollo Institucional/SIC





Estación de Cortazar, Gto.

Registro INAH: 110110010006

Ubicación ferroviaria: A-0307

Ruta: México-Ciudad Juárez

Historia:

“La estación Cortazar se edificó sobre la línea troncal de México a Ciudad Juárez y fue construida por el antiguo Ferrocarril Central Mexicano. Esta estación no aparece en el índice de las Estaciones correspondiente a 1922. La Aldea donde se localiza la estación anteriormente se denominaba Villa de Cortazar, en honor al General Insurgente Luis de Cortazar”.

Fotografía: 20 (10 de junio del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Villagrán

Registro INAH: 110440170001

Ubicación ferroviaria: A-0310

Ruta: México-Ciudad Juárez

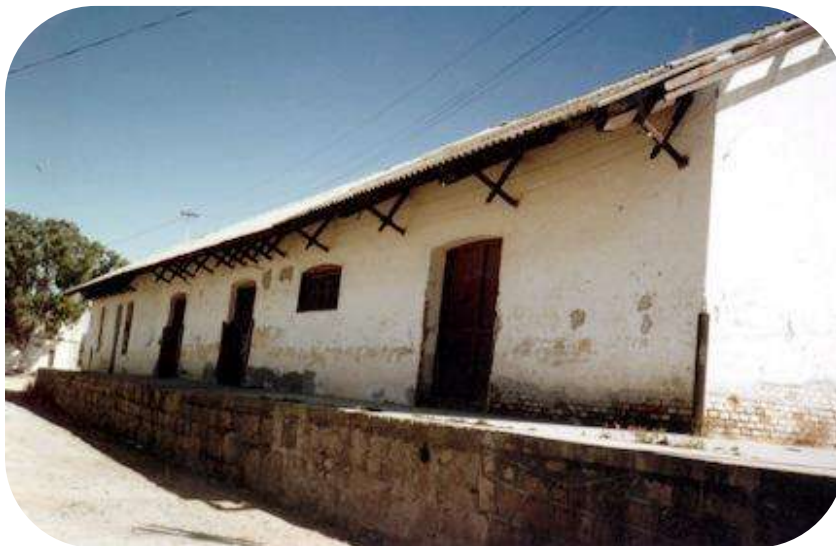
Historia:

“La estación Guaje (Villagrán) se edificó sobre la línea de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), la cual fue construida por medio de la concesión número 17 que el gobierno de la República, por medio de la Secretaría de Fomento y a través de la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano autorización que comprendía la construcción de las líneas siguientes: De México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato y Silao. De León a Paso del Norte ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua”.

Fotografía: 21 (5 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural





Estación de San Felipe, Gto.
Ubicación ferroviaria: B-0441
Ruta: México-Nuevo Laredo
Historia:

“Estación edificada sobre la línea Troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de

1888. A principios de la década de los 60’s, se modificó el trazo de la línea B México-Nuevo Laredo y 92 kilómetros de vía tendido entre Río Laja, Gto. y Villa de Reyes S.L.P. fueron levantados. Así las estaciones: Obregón, San Felipe, La Chirimoya y Jaral de Berrio, quedaron fuera de servicio, junto a un camino carretero, lejos del paso de trenes que desde entonces circulan por una moderna vía férrea construida varios kilómetros rumbo al noreste”.

Fotografía: 22 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Obregón, San Felipe Gto.

Registro INAH:110303090001

Ubicación ferroviaria: B-0422

Ruta: México-Nuevo Laredo

Historia:

“Estación edificada sobre la línea Troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de 1888. La estación Obregón se construyó en terrenos



en adquiridos el 18 de febrero de 1888 por la Compañía de Fierro Nacional Mexicana. A principios de la década de los 60’s, se modificó el trazo de la línea B México-Nuevo Laredo y 92 kilómetros de vía tendido entre Río Laja, Gto. y Villa de Reyes S.L.P. fueron levantados. Así las estaciones: Obregón, San Felipe, La Chirimoya y Jaral de Berrio, quedaron fuera de servicio, junto a un camino carretero, lejos del paso de trenes que desde entonces circulan por una moderna vía férrea construida varios kilómetros rumbo al noreste”.

Fotografía: 23 (5 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación Jaral de Berrio, San Felipe, Gto.

Ubicación: Carretera San Felipe-Villa de Reyes Km. 35,

San Felipe, Guanajuato

Registro INAH: 110301100010

Ubicación ferroviaria: B-0469

Ruta: México-Nuevo Laredo

Historia:

“Edificada sobre la línea Troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como

Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de 1888. A principios de la década de los 60's, se modificó el trazo de la línea B México-Nuevo Laredo y 92 kilómetros de vía tendido entre Río Laja, Gto. y Villa de Reyes S.L.P. fueron levantados. Así las estaciones: Obregón, San Felipe, La Chirimoya y Jaral de Berrio, quedaron fuera de servicio, junto a un camino carretero, lejos del paso de trenes que desde entonces circulan por una moderna vía férrea construida varios kilómetros rumbo al noreste”.

Fotografía: 24 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Dolores Hidalgo, Gto. (CIN)

Registro INAH:110140010097

Ubicación ferroviaria: B-0387

Ruta: México-Nuevo Laredo

Historia:

“Perteneció a la antigua Compañía del Ferrocarril Nacional de México. Fue edificada en terrenos que fueron de la Hacienda del Rincón, cuya compra por la antigua Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, se formalizó mediante escritura de fecha 22 de junio de 1910. La construcción de la línea se llevó a cabo por la concesión del 13 de septiembre



de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. Inscripción en bajo relieve localizada en la fachada norte se construyó el 16 de septiembre de 1910”.

Fotografía: 25 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Valle de Santiago, Gto.

Registro INAH: 110420010025

Ubicación ferroviaria: AC-0023

Ruta: Salamanca-Jaral del Progreso

Historia:

“La estación Valle de Santiago se edificó sobre la línea del antiguo ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago, por medio de la concesión número 96, la cual estableció en primer lugar un decreto fechado el 30 de agosto de 1888 que autorizó al Sr. Domenek la construcción del citado Ferrocarril pudiendo extenderse hasta el Jaral. Sin embargo, el decreto del 25 de marzo de 1892 reformó la concesión anterior, autorizando la prolongación de dicha vía hasta ligarla a Morelia con el Ferrocarril Nacional Mexicano. La construcción es de principios del siglo XX, cuando se construyó la estación se llegaba a ella por medio de un tranvía que tenía recorrido por la ciudad. Datos proporcionados por el Sr. Antonio García C.”

Fotografía: 26 (7 de junio del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación de Silao, Gto.

Registro INAH: 110370010156

Ubicación ferroviaria: A-0383

Ruta: México-Ciudad Juárez

Histórico:

“La estación de Silao fue edificada en terrenos que fueron de la Hacienda de Cerritos, los cuales fueron comprados por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central el 14 de junio de 1872 para construir la línea México-Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez). Esta línea fue terminada en marzo de 1884. Se dice que durante el periodo de la Revolución Mexicana, el general Cándido Navarro libró una batalla en este lugar”.

Fotografía: 27 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural





Estación de San Luis de la Paz, Gto.

**Calle Ferrocarril # 7,
San Luis de la Paz, Guanajuato**

Registro INAH: 110330010015

Ubicación ferroviaria: BA-0051

Ruta: Río Laja-Pozos

Historia:

“La estación San Luis de la Paz se edificó sobre la línea de Rincón a Pozos. La concesión número 139 con fecha de 15 de febrero de 1893 determinó a la antigua Compañía del Ferrocarril de Guanajuato a San Luis de la Paz para la explotación del Ferrocarril de Rincón a Pozos. Por decreto del 24 de mayo de 1893 se aprobó el contrato celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el C. Gral. Pedro

Hinojosa, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de la capital de Guanajuato, llegará a Dolores Hidalgo, con la facultad de prolongarlo hasta San Luis de la Paz u otro punto intermedio a esta población. Placa frente a las vías con la siguiente inscripción: altura del riel sobre el nivel del mar es de 2033 mts.”

Fotografía: 28 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación de San Francisco del Rincón, Gto.

Registro INAH: 110310160001

Ubicación ferroviaria: A-0433

Ruta: México-Ciudad Juárez

Historia:

“La estación Francisco (San Francisco del Rincón) se edificó sobre la línea de México a El Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), la cual fue construida por medio de la concesión número 17 que el gobierno de la República, vía Secretaría de Fomento, a través de la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano; autorización que comprendía la construcción de las líneas siguientes: de México a León ligando Querétaro,

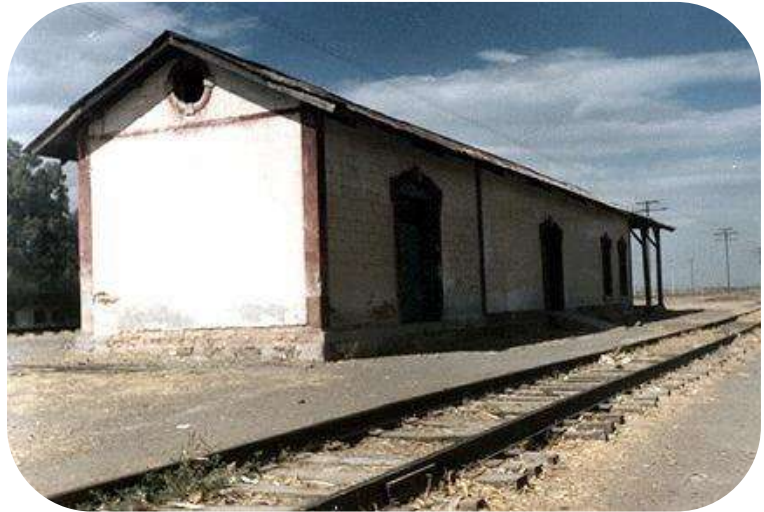
Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao. De León a El Paso del Norte ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua. La localidad donde se halla la estación se vio envuelta en la Guerra Cristera, debido entre otras cosas, a que la zona del bajo fue la región donde cobró más fuerza este movimiento. Placa en la fachada principal con la siguiente inscripción: altura del riel sobre el nivel del mar: 1765 mts. con fecha julio de 1924”.

Fotografía: 29 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de Abasolo, Gto.**Registro INAH:** 110010020001**Ubicación ferroviaria:** I-0033**Ruta:** Irapuato-Manzanillo**Historia:**

“La estación Abasolo se edificó sobre la línea ramal de Irapuato a Manzanillo, perteneciente al antiguo Ferrocarril Central Mexicano. La empresa organizada para explotar el ferrocarril quedó a cargo de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano. La estación lleva su nombre en reconocimiento a Mariano de Abasolo (1783-1816), quién participó en la conspiración de Querétaro y en la batalla de las cruces, durante el movimiento de Independencia”.

Fotografía: 30 (19 de abril del 2010)**Información:** Red Nacional de Información Cultural**Estación de Guanajuato, Gto.****Ubicación:** Tepetapa en Guanajuato**Registro INAH:** 110150010585**Ubicación ferroviaria:** AE-0024**Ruta:** Silao-Guanajuato**Historia:**

“El 21 de noviembre de 1882 se inauguró en el mineral de Marfil el ramal de Guanajuato por la *Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano*, que venía del ramal que entroncaba en Silao, donde se podía comunicar con otras partes de la República. Ese día corrió un tren especial desde México hasta la estación de Marfil, desde donde los distinguidos

pasajeros continuaron hasta Guanajuato por coche carretero. En el ramal de Guanajuato, solamente 18 km. entre Silao y Marfil, fueron operados mediante locomotoras. Los otros 5 km. entre Marfil y la estación de El Cantador, en Guanajuato, fueron operados por tracción animal. Durante el periodo 1906-1909, el Ferrocarril Central Mexicano realizó trabajos de proyección y de adquisición de terrenos para la construcción de la línea de Marfil a Guanajuato y para una estación en Guanajuato. El 10 de junio de 1908 el tren llegó hasta la Estación de Tepetapa construida después de la demolición de un gran número de casas de ese barrio, e inaugurada el 16 de septiembre del mismo año”.

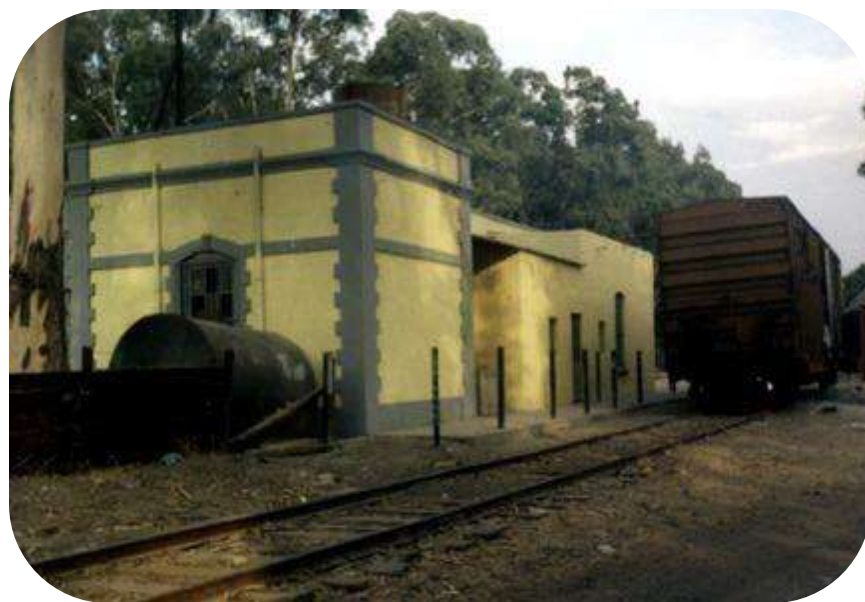
Fotografía: 31 (23 de abril del 2010)**Información:** Red Nacional de Información Cultural

Estación de Salamanca, Gto.
Calle Obregón esq. Insurgentes
Registro INAH: 110270010143
Ubicación ferroviaria: A-0333
Ruta: México-Ciudad Juárez
Historia:

“La estación Salamanca se edificó sobre la línea de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), la cual fue construida por medio de la concesión número 17 que el gobierno de la República, por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y a través de la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, autorización que comprendía la construcción de las líneas siguientes: De México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Guanajuato, Irapuato y Silao. De León a El Paso del Norte ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua. 1. La estación da servicio a la ruta Torreón, Ciudad Juárez y México. Datos proporcionados por el señor Francisco Landeros, jefe de la estación”.

Fotografía: 32 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Estación Trinidad, León, Gto.
Registro INAH: 10202460001
Ubicación ferroviaria: A-0402
Ruta: México-Ciudad Juárez
Historia:

“La estación Trinidad se edificó sobre la línea de México a Paso del Norte. Construida por medio de la concesión número 17 que el gobierno de la República a través de la Secretaría de Fomento y la Ley de 8 de septiembre de 1880, otorgó a la antigua Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. Esta obra comprendía la construcción de las líneas siguientes: de México a León ligando Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato y Silao. De

León a El Paso del Norte ligando Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua. El inmueble presenta por la fachada principal un sólo nivel, éste muestra cinco vanos, tres de acceso y dos de ventana que presentan balcón, los vanos presentan arco escarzano enmarcados en cantería, sobre éstos corre una moldura lineal, sobre ésta una cornisa y la coronan un pretil decorado con elementos geométricos, la fachada presenta pérdida de aplanado y de material. (Observaciones tomadas de las fichas 110202460001 y 0002 del Catálogo Nacional de Monumentos Históricos del INAH)”.

Fotografía: 33 (23 de abril del 2010)

Información: Red Nacional de Información Cultural

Estación de León, Gto.**Ubicada en Independencia****Registro INAH:** 110200010283**Ubicación ferroviaria:** A-0416**Ruta:** México-Ciudad Juárez**Historia:**

“El 8 de septiembre de 1880 el gobierno mexicano otorgó a la Compañía Bostoniana del Ferrocarril Central Mexicano, la concesión para construir una línea férrea entre México y El Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez). Se comenzaron a instalar los rieles el 15 de septiembre de 1880 y se edificó en terrenos adquiridos por la Compañía Limitada del Ferrocarril Central mediante una operación de compra-venta, de fecha 17 de abril de 1882. El tramo México-León se concluyó el 31 de diciembre de 1882 y se terminó toda la línea en marzo de 1884”.

Fotografía: 34 (5 de abril del 2010)**Información:** Red Nacional de Información Cultural**Fotografía:** 35 (23 de abril del 2010)**Información:** Red Nacional de Información Cultural**Estación en Comonfort, Gto.****Ubicación:** calle Cuauhtémoc**Registro INAH:** 110090010004**Ubicación ferroviaria:** B-0320**Ruta:** México-Nuevo Laredo**Historia:**

“La estación Comonfort fue edificada sobre la línea trocal México-Laredo de Tamaulipas del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano. La construcción de la línea se realizó por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. Según el índice de las Estaciones de 1957, esta estación se llamó Chamacuero”.

**Estación Escobedo Empalme,
Comonfort, Gto.**

Ubicación: Benito Juárez

Ubicación ferroviaria: B-0314

Ruta: México-Nuevo Laredo

Historia:

“Perteneció a la antigua Compañía del Ferrocarril Nacional de México. Su construcción -la cual data de 1904- se realizó en terrenos que formaron parte de la Hacienda de Guadalupe, mismos que fueron adquiridos por la empresa ferroviaria el 9 de junio de 1903. Entre 1901 y 1903, al convertirla vía angosta a vía ancha (1.435) también se modificó la ruta original México Toluca Acámbaro y Empalme González (hoy Escobedo) llevando la línea por Cuautitlán, Apasco y Querétaro hasta este punto”.

Fotografía: 36 (Roberto Ruelas Gómez, 2001)

Información: Red Nacional de Información Cultural



Esta otra selección fotográfica pertenece al Museo Nacional del Ferrocarril Mexicano, ubicado, como ya se citó, en la antigua estación de *El Ferrocarril Mexicano* en la ciudad de Puebla. Se incorpora a la selección de fotografías de las estaciones de Guanajuato, sólo para exponer lo que puede hacerse con estos inmuebles, que como ya se dijo, muchos de éstos están en desuso y expuestos a las condiciones ambientales, pero también a disposición de los caprichos y voluntades humanas.



**Locomotora de
vapor 10** de vía
angosta.

Puesta en
servicio en
1900. Corrió en
las vías del tren
Interoceánico y
posteriormente
en el tren de
Coahuila y
Zacatecas.

MNFM-Puebla

Foto: 37 (31 de
agosto 2017)



Foto: 38
José
Antonio
Ruiz
Jarquín,
museólogo
del MNFM
(31 de
agosto
2017)

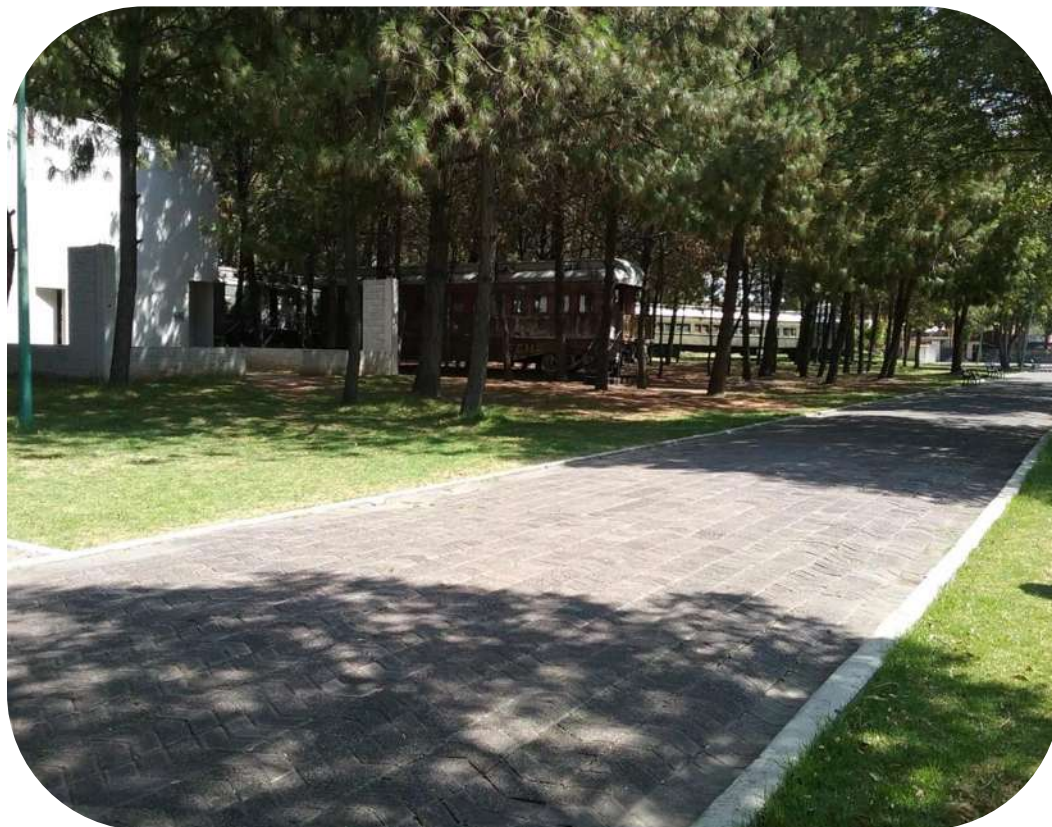


Foto: 39
Coches-tren
acondicionados
como
bibliotecas,
salones de
usos múltiples y
restaurantes.
MNFM-Puebla
(31 de agosto
2017)

Fotos: Sofía
Adriana Rivera
Arenas

Un viaje al pasado que nos trae al presente. Estación ferroviaria de Irapuato y su herencia material



Foto 40: Acervo fotográfico del AHMI

Irapuato se ubica en el corredor del Bajío, y aquí fue donde Díaz para la década de 1880, enfocó parte de su proyecto de ampliación de redes ferroviarias traídas desde el valle de México para la frontera del territorio. Se inició con la adquisición de terrenos, unos para el tendido de rieles, otros para la edificación de la estación y establecimiento de talleres.

Hacia 1882 Irapuato sólo contaba con una estación muy improvisada de madera para el arribo del ferrocarril. La primera estación ferroviaria elaborada con mampostería fue erigida en 1887, es decir, siete años después de que se empezaron las obras del tren en la zona del bajío 1880, luego de haberse concluido el traslado de derechos “privilegios y acciones entre las compañías ‘Ferrocarril de Guanajuato’” y la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, siendo esta última finalmente la que obtuvo el contrato para

el tendido de vías anchas,²⁸⁶ entre otras razones por el decreto impuesto por Díaz además del apoyo del gobernador Muñoz Ledo.

Para la construcción de la estación y ampliación de vías existe la versión de que los terrenos del rancho *Los Rincones* pertenecían a la familia Vargas²⁸⁷ y que se vendieron a la compañía ferroviaria para la construcción de un tramo de vías y para la estación, pero el rancho se extendía y eran varios propietarios, entre ellos Nicolás Vargas y familia, quienes gestionaron el trámite de compra-venta de dichos predios cuya indemnización fue cubierta por la empresa tanto para la familia como para los vecinos “por la ocupación de terrenos, pérdidas de cultivos y realización de trabajos”, esto se dio entre los años 1880 y 1882.²⁸⁸ Así, luego de estos procesos y movilizaciones tanto en la región como en la localidad, este periodo fue tomando el aspecto de *progreso*.

A partir de que se abrió a la circulación el ferrocarril, se hizo necesaria la ampliación de vías urbanas hacia la estación, por ser ésta la ubicación más importante de la localidad debido a la dinámica socioeconómica que se estaba desarrollando. Por tanto, el sistema de vías urbanas también interesó a varios empresarios y a la misma Compañía Limitada del Ferrocarril Central, quien envió a su representante Domingo Ocejo para que resolviera el asunto con respecto a la inversión que se haría para el tren urbano. A Pablo Malacara, juez de primera instancia, le tocó resolver sobre el particular, es decir, otorgar la concesión para la intervención de tranvías. Para 1882 todavía el ferrocarril circulaba en vías angostas de Irapuato a Celaya, posteriormente se requirió de otro tipo de infraestructura y cambiaron el sistema de redes a vía ancha, se amplió el recorrido a León, y en ese mismo año hasta El Paso (hoy Ciudad Juárez).

²⁸⁶ Las vías anchas tienen una latitud de un metro con 44 centímetros entre los rieles, mientras que la vía angosta es de 914 centímetros. Más en Juan de la Torre, *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, IIH-UMSNH, Morelia, 2002, p. 145. Esta vía angosta era prácticamente utilizada para los tranvías que circulaban en zonas urbanas, aunque también la utilizaron en el caso del ferrocarril que circulaba de Celaya a León, línea que adquirió la Compañía del Ferrocarril Central cuando obtuvo la concesión de México a León.

²⁸⁷ Patricia Arias, pp. 20. Cf. (Notus-Noticias- Internet acceso: 08/11/2018). También existe un documento del 19/julio/1887, donde se habla de una venta de terreno en la villa de Irapuato, adquirida por Eliseo Aguirre, apoderado de la Compañía Limitada del Ferrocarril. Pero no precisa ubicación (Fondos notariales, caja 90, volumen 133, expediente 2, fojas 4-6v, escribano público licenciado Francisco Villalobos -AHMI). Hay otro documento de que para 1888 doña Soledad Alcántara viuda de Rivera vende a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano un terreno ubicado en el rancho *Los Rincones*. Protocolos Notariales/caja 91, volumen 134, expediente 30, fojas 79-81v, 25/abril/1888, unidad documental compuesta, escribano público de Irapuato-AHMI

²⁸⁸ Patricia Arias, p. 20.

Hasta 1885, la Compañía Limitada ya había tendido un tramo de vía, pero su pretensión era ampliar el servicio interno hasta la estación, por lo que empezaron con la construcción de un puente y los terraplenes sobre el río Silao para el tendido de redes, pero se encontraron con el problema de un terreno pantanoso y desestabilizado por la afluencia del río Silao. Después de la realización de un peritaje se dictaminó sobre las posibilidades de la expropiación del terreno, y aunque los propietarios protestaron el objetivo se logró debido al servicio que se iba a otorgar a la población.²⁸⁹ Se hizo una sociedad donde intervinieron también los empresarios Ignacio Buzo y Ramón Alcázar, apoderado de Ignacio Ibargüengoitia, el hacendado Franco Parkman y Francisco de P. Castañeda,²⁹⁰ quienes firmaron un primer contrato para efectos de la obra.

Después de esta primera etapa del tren urbano, le siguieron otras más donde también la Compañía Limitada del Ferrocarril Central se interesó en invertir.²⁹¹ Se fueron generando cambios respecto al sistema, inclusive de dueños y empresarios que querían obtener contratos.

Años después se otorgó otra concesión para tranvías a otra compañía y se construyó un puente sobre el río Silao (...) *era un puente de piedra que estaba frente al templo del Sagrado Corazón. Había dos puentes, uno de piedra para peatones y uno de mampostería para que pasaran los carromatos, o los camiones de ese entonces (...).*²⁹² Se ampliaron las vías y mejoró el flujo en la comunicación de los trenes urbanos, posteriormente éstos transformaron su funcionamiento mecánico, de tracción animal a motor, luego de un tiempo llegaron los camiones. José Luis Chávez platica que *en el bulevar Díaz Ordaz, en su tramo de la glorieta de los Niños Héroes hacia la Plaza del Comercio en la actualidad, pues era un lugar insalubre,*²⁹³ *eran, tiraderos de basura. La jabonera La Corona ahí tiraba sus desperdicios junto con otras fábricas. Todo eso eran tiraderos*²⁹⁴—refiriéndose a toda esa zona, incluyendo la parte donde están también las tiendas de autoservicio: Aurrera, Soriana-. (...) *Era apenas una franca de rodamiento empedrada pero la gran parte se la*

²⁸⁹ Martiniano Arredondo, *Los antiguos tranvías (1894)*, Boletín 52, tomo III. Enero-febrero 1984

²⁹⁰ Fondo protocolos notariales, caja 86, volumen 127, expediente 29, 21/febrero/1882, fojas 60v-70, escribano público de la nación Bonifacio Palomino, unidad documental compuesta-AHMI

²⁹¹ Fondo protocolos notariales, caja 90, volumen 133, expediente 10, septiembre/1887, fojas 16v-18v, escribano público licenciado Francisco Villalobos-AHMI

²⁹² Testimonio de José Luis Chávez Hernández (27/06/2019)

²⁹³ Testimonio de Chávez Hernández (27/06/2019)

²⁹⁴ Testimonio de Dominga Castillo (18/08/2018)

*llevaba una especie de arroyo, entonces ¡este! después de un tiempo me di cuenta que se llamaba “brazo del río Silao” era muy grande como una cequia. Había puentes porque era un río pero siempre llevaba muy poca agua y se llamaba Calzada Centenario.*²⁹⁵



Foto 41: Ambiente pueblerino de finales del siglo XIX. Acervo fotográfico del AHMI

Para 1906 se creó “Ferrocarriles urbanos de Irapuato, S.A.”, en sociedad de Melchor Ayala, Catarino Aranda y otros, y se les otorgó la concesión de un tren urbano, cuyo recorrido desde sus inicios siempre fue de la Calzada de Guadalupe hasta la estación del ferrocarril, aunque había otro recorrido del Jardín Principal (también conocido como plaza de armas) hasta la misma estación.²⁹⁶ Funcionaron muchos años hasta que se incorporaron los camiones públicos.²⁹⁷

²⁹⁵ Testimonio de Chávez Hernández (27/06/2019)

²⁹⁶ Fondo protocolos notariales, caja 124, volumen 256-257, expediente 6 y 14, junio-agosto/1906, fojas 10v-22v-25v, escribano público licenciado Antonio Campos-AHMI

²⁹⁷ Martiniano Arredondo, *Los antiguos tranvías (1894)*...

En el caso del municipio, se generó en torno a la estación de ferrocarril una serie de compra y venta de terrenos,²⁹⁸ así como arrendamientos de predios y construcciones, condiciones que le fueron dando otro sentido tanto a su dinámica social como a la económica. De acuerdo con lo que sugieren autores como Álvarez-Palau, el sistema de redes ferroviarias estuvo intrínsecamente unido al crecimiento, económico, territorial y poblacional en todas partes del mundo.²⁹⁹ Sólo por citar el ejemplo ferroviario como instrumento complementario de muchas otras industrias que fueron generados su propio desarrollo, tal como lo hizo el ferrocarril en su momento.

A partir de que se implementó en la ciudad el ferrocarril, “la morfología urbana, la planificación territorial, el sistema socio-económico o las lógicas de transporte regional fueron algunos de los aspectos que se vieron más condicionados”.³⁰⁰

Cabe mencionar que en torno a esta incipiente dinámica industrial se generaron una serie de actividades que, a decir de Edward Thompson, el trabajo de los rieles transformó no sólo el sistema económico sino también el cultural.³⁰¹ El concepto de desarrollo agrícola, que fue el causal de una primera etapa poblacional de Irapuato (estancia, congregación y villa) cambió al desarrollo industrial y comercial. Transcurrido el primer cuarto del siglo XX, estas actividades generaron inclusive un cambio en la mentalidad de la sociedad, ya que se tenía la posibilidad de pertenecer a otro estatus, con una actividad menos pesada y mejor remunerada, la acción laboral ya estaba muy dividida, entre el campo y la ciudad.

El ferrocarril fue un instrumento de gran importancia para la región, y en este caso para Irapuato y otros municipios del corredor ferroviario (ahora industrial), pues se dice que a partir de la ampliación de las vías férreas, en aproximadamente una década, Irapuato se “convirtió en una de las plazas mercantiles del estado” más importantes.

Respecto a la urbanización, compartían el espacio los poderes locales, políticos, eclesiásticos y sociales. “Edificios particulares, calles amplias (...) donde destacaban

²⁹⁸ Se generó una concentración e interés por la tierra y los terrenos aledaños a la estación del ferrocarril especialmente. Empresarios de todo tipo, locales y extranjeros, se interesaron en invertir, y por tanto, se incrementaron los costos de la tierra durante el porfiriato. Más en Coatsworth, pp. 41, 42

²⁹⁹ Eduard J. Álvarez-Palau, “Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo”, en Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, Geo-crítica-Universidad de Barcelona, vol. XXI, número 1.169, 2016 (acceso a Internet: abril 2018), p. 1

³⁰⁰ Álvarez-Palau, p.1

³⁰¹ Thompson, Edward, p. XVII

algunos (...) inmuebles: el Palacio Municipal, el Hospital Civil, la iglesia de San José, la Parroquia, el Colegio de la Enseñanza, el templo de San Francisco varios puentes (...). Todos estos factores y el poblamiento le otorgaron el crédito de ciudad por decreto federal emitido por el gobierno estatal en 1896.³⁰²

El ferrocarril fue un instrumento con que se fabricó una estructura diferente a lo que estaba viviendo Irapuato. En la primera zona industrial, a decir de Venegas Mares, se impulsó la concentración de diversas empresas. Se contaba con la infraestructura y los medios para “la integración de un sistema de soportes materiales (...) jerarquizado, pero dominado y articulado” por estos grupos sociales.³⁰³ Un ejemplo de ello lo tenemos en la construcción de la primera fundidora de hierro para 1901,³⁰⁴ actividad que se le adjudica al empresario conocido a inicios del siglo XX, Samuel W. Jones, quien trajo a Irapuato maquinaria pesada agrícola e intervino en la construcción de tranvías (con carruajes de tracción animal llamadas también trajineras), pero no sólo a Irapuato sino también para diferentes municipios, entre éstos Celaya y Acámbaro, además de Querétaro. W. Jones fue pionero en la industria fundidora de hierro, creada desde 1882,³⁰⁵ industria que después fue impulsada por los señores Enrique del Moral y Carlos K. Furber, hacendados que incursionaban en el mundo de la industria fundidora y tenería. Hay inclusive a unas cuadas de esta zona un edificio que aún lleva el nombre de quien se le adjudica el impulso de la fundición en Irapuato, se conoce como edificio Samuel W. Jones y donde empieza el edificio hasta el cruce de avenidas en sentido de la estación, era una avenida que hasta hace aproximadamente treinta años llevaba el mismo nombre.

Entre otras fábricas que se abrieron en las inmediaciones de la estación del ferrocarril, podemos mencionar la cigarrera “El Águila”, las ladrilleras, la “Harinera Irapuato”, la cremería “La Higiénica”, entre otras.

³⁰² Cordero Domínguez, pp. 68, 69, 70

³⁰³ Cordero Domínguez,

³⁰⁴ Román Rivera Nieto vendió a Enrique del Moral, gerente de la “Fundición de Hierro de Irapuato”, un terreno ubicado en las inmediaciones de la estación del ferrocarril de Irapuato. Fondo protocolos notariales, caja 109, volumen 206, expediente 13, 17/agosto/1901/ fojas 22-23v, escribano público de Irapuato-AHMI

³⁰⁵ Martiniano Arredondo, “El surgir de una ciudad”, en boletín no. 42, tomo III, mayo-junio 1982

Se abrieron bodegas para almacenaje³⁰⁶ y se creó una estación de gasolina.³⁰⁷ Muy interesante para varias industrias y el comercio resultó el cruce de caminos de Irapuato, de hecho, se decía “que quien dominara militarmente a Irapuato, ya tenía las puertas abiertas al Bajío, y quien domine al Bajío, ya tenía las puertas abiertas al triunfo para una lucha por el país”.³⁰⁸



Foto 42: Material Pinterest. Página: Méxicoenfotos

Hacia 1917 se fundó la Cámara de Comercio, poco después de crearse la de León basándose en la Ley de Cámaras de 1908. Esto daba muestras de organización por parte de los comerciantes y una forma de impulso a sus respectivas áreas de desarrollo. El casino de Irapuato fue el centro de reunión para la elección de los primeros

³⁰⁶ Refugio Moussier, vendió a la sociedad “Fábrica de ladrillo” un terreno próximo a la estación. En otro acto, se hizo la diligencia para acreditar la propiedad de las bodegas a nombre de “Almacenes General de Depósito de México y Veracruz Sociedad Anónima”. Fondo protocolos notariales, caja 105, 229, volumen 191, 466, expedientes 23,24/1899, 1934/ fojas 36-36v, 45-46v, escribano público de Irapuato-AHMI

³⁰⁷ Martiniano Arredondo, boletín no. 60, mayo-junio 1985

³⁰⁸ Sebastián Martínez Castro, “Historia elemental de Irapuato”, en boletín no. 62 y 63, septiembre-diciembre 1985

representantes, y ahí se dieron cita diferentes giros industriales: jabón, tenería, fundición, y los fabricantes de carros, así también asistieron comerciantes de los diversos giros. Esta colectividad era para la localidad algo novedoso, se vivió una gran participación y muestras de la sobrevivencia a las condiciones que estaba viviendo el municipio y el país.³⁰⁹

Irapuato como muchos centros industriales, disfrutó su gran época de bonanza durante gran parte del siglo XX, debido a un visible desarrollo y la diversificación de la economía



Foto 43. Material Pinterest.
Página: Méxicoenfotos



Foto 44: Avances en la construcción de la estación de Irapuato.
Así figuraba en septiembre 1966

a través de la economía de terciarización (comercio y servicios). A partir de ahí se crea el primer inmueble que concentraría no sólo una gran variedad de productos de consumo de primer nivel sino también a gran parte de la población local y visitantes. Ya no era sólo la estación de ferrocarril la que atraía a la gente, sino también un lugar dónde poder realizar las compras a buen precio, se trataba del mercado “Joaquín Obregón González”, más tarde conocido como “Aquiles Serdán” y hoy día como mercado Hidalgo, el cual hacía al visitante desplazarse un poco más al centro de la ciudad.

Hacia 1964 fue derrumbada la antigua estación ferroviaria de corte inglés, destacada en importancia e interés arquitectónico por su estructura y techo de dos aguas. Esa que

³⁰⁹ Patricia Arias, p. 66

se había construido en el año de 1887 ubicada en el rancho *Los Rincones* y al frente la calle Del Fresno (hoy Primero de Mayo), y que fue escenario de las batallas revolucionarias donde acamparon por muy corto tiempo las diferentes facciones. Fue demolida para iniciar con la construcción de la estación que estuvo funcionando hasta 1999 como estación para el abordaje y traslado de personas.

Debido a la importancia en cuanto a tránsito ferroviario y zona de influencia industrial y comercial, a la estación de Irapuato se le vio la necesidad de su crecimiento y modernización de instalaciones. Aumentar la capacidad de los patios para doce vías, crear una bodega exprés, una bodega de carga y mejorar la sala de espera del pasaje.³¹⁰

La estación de Irapuato instalada en una superficie de mil 300 metros cuadrados, se ubica entre el kilómetro 352.5 y 353, respecto a la ciudad de México. Orientada con puntos estratégicos para una mejor circulación hacia Guadalajara y Ciudad Juárez, razón por la cual requería de mejores instalaciones ya que aparte de su movilidad mercantil y comercial, había una gran movilidad de *viajeros*.



Foto 45: Aquí vemos una imagen del ambiente social en la sala de espera puesta en servicio en enero de 1969. Fototeca Cedif)

³¹⁰ Revista Ferronales, num. 9, tomo XLVI, 1966



Foto 46: Trabajador del sistema telegráfico de FNM.
Acervo de Gerardo García.

La sala de espera estaba dotada de butacas elaboradas de pino, una amplia estancia para la comodidad de los viajeros, taquillas para venta de boletos, servicio sanitario gratis,

lonchería, restaurante y

cocina, un taller eléctrico y en estas mismas instalaciones se ubicaba la oficina de Telégrafos. El telégrafo era un instrumento de suma importancia en el sistema de comunicación. Irapuato era una estación de primera, nos comparte el señor Gerardo García, telegrafista de FNM, por lo que en gran medida *el buen funcionamiento de la circulación de trenes en esta División Irapuato-Querétaro, recaía en el telegrafista. Éramos el enlace entre el despachador de trenes y el maquinista. El despachador nos daba las órdenes y uno despachaba al tren. Le llevábamos a la tripulación la orden para que se pudiera mover en determinados tramos.*

También había oficinas para llamado-res de patio, para el ayudante del superintendente y otros cubículos a disposición de empleados de FNM.

En los patios había amplios andenes para espera inmediata de los trenes que arribaban, con techados de concreto estilo mariposa y un túnel que atravesaba las vías de la zona de pasajeros y el andador posterior de la estación, con el objetivo de evitar el tránsito por las vías, y con ello accidentes, ya que los trenes venían de México y Ciudad Juárez, en diferentes horarios por supuesto, esperaban abordaje aquí y tomaban destino para cualquier dirección (Foto 46).

La bodega exprés estaba distribuida para los servicios de remitido y recogido de productos, “una sección para planta de doce empleados y un jefe, una bóveda para

valores, tres resumidores para el almacenamiento de cueros y pescado, cancelería para básculas y pesadores, y una sección para atender al público”. Había también un muelle para descarga de maquinaria pesada.³¹¹



Foto 47: Andenes y el túnel ubicados en el patio de la nueva estación ferroviaria puesta en servicio en enero de 1969.

Gracias a la influencia de nuevos paradigmas tomados de otras nacionalidades (moda y consumo), “el nuevo símbolo social y arquitectónico es la plaza comercial”. Todo se fue alejando del centro de la ciudad. La estructura urbana tendió del centro a la periferia lo cual quiere decir que “ya no más el centro histórico que cuenta con contenidos de identidad

³¹¹ Revista Ferronales, num.2, tomo IL (*Fe de erratas. Tal vez la edición quiso suscribir esta cifra: XLIX-49 en árabe*), febrero 1969, pp. 56-60

tradicional”, a pesar de la carga histórica, tradicional y patrimonial que tienen tanto el mercado como la estación de ferrocarril.³¹²

Irapuato fue ampliando su recurso industrial y requirió de otro espacio para concentrar a las diversas empresas e industrias que se fueron generando en el seno de la localidad y las que fueran llegando, por lo que para 1950 creó la segunda Ciudad Industrial, ubicada en la zona periférica y de importante acceso a las vías férreas. Aunque la luz ya había llegado a Irapuato iniciando el siglo, una de las primeras empresas que instaló su planta en dicha zona industrial fue la Comisión Federal de Electricidad, con una extensión de 250 hectáreas, posteriormente se dio impulso a la agroindustria aprovechando la cercanía a las vías.³¹³

Hacia la década de 1960 fue puesto en marcha el Plan Guanajuato con fines políticos y económicos, cuyo proyecto era la modernización de ciudades y la recuperación económica a través del comercio y servicios, por lo que se trabajó en la transformación fisonómica de ciudades clave, entre otras Irapuato. Se inició en 1969 con la construcción sobre el cauce seco del río Silao, hoy avenida Díaz Ordaz, y paulatinamente se fueron aprovechando algunas otras cuencas y conductos de aguas negras en la ciudad las cuales hoy son importantes vías de acceso. Hacia 1971 con la intervención de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, partidas estatales y federales, se construyó una de las más importantes vialidades en la hasta entonces zona periférica de la ciudad: el primer paso a desnivel de la avenida Álvaro Obregón, “ubicado en el entronque de la vía del ferrocarril y la carretera Irapuato-Salamanca”.³¹⁴

El crecimiento y movilidad ferroviaria requirió de una mejora también en su programa de telecomunicaciones y señalización, que por tanto, beneficiara inclusive la seguridad y agilización del tráfico, por lo que fue creado el Sistema de Control de Tráfico Centralizado (C.T.C) establecido a lo largo de 255 kilómetros de distancia entre Guadalajara e Irapuato,

³¹² Cordero Domínguez, p. 73, 92

³¹³ José de Jesús Cordero Domínguez y Carlota Laura Meneses Sánchez, #La transformación urbana de Irapuato en el siglo XX: de localidad de tránsito a ciudad media en el Bajío guanajuatense”, en *Las otras ciudades mexicanas proceso de urbanización olvidados*, Martín M. Checa-Artasu y Regina Hernández Franyuti (coordinadores), Instituto Mora-Conacyt, colección “Historia Urbana y Regional”, 2014, p. 169. Pdf (acceso a Internet: octubre 2018)

³¹⁴ Cordero Domínguez, *et. al.*, 2014, p. 171

hay un enlace oficina-campo y casetas intermedias que alojan el equipo necesario para mantener la comunicación,³¹⁵ también en los tramos de México a Querétaro e Irapuato.

“Aquí es mi estación...”. Prácticas sociales y culturales (patrimonio)

“En la estación de Irapuato, cantaban los Horizontes...”
Fragmento del corrido “Siete leguas”.³¹⁶



Foto 47: Acervo fotográfico del AHMI

Saber cómo vivía la gente del pasado en esta pequeña región ¿qué comía? ¿cuáles eran sus prácticas cotidianas?, es justo lo que vamos a ver en este apartado, lo más cercano a la cotidianidad y a las vivencias de las personas de principios del siglo XX, parte del cual se centra en los individuos y sus memorias.

Irapuato dejó de ser una congregación hacia 1826 y en 1896 se le dio el título de ciudad. Para ese periodo gozaba de un crecimiento poblacional paulatino y durante el porfiriato

³¹⁵ Revista Ferronales, Año I, Tomo LXXIV, mayo-julio 1989, p. 12

³¹⁶ Sobre ello nos comparte un poco el cantante de Irapuato Luis Domingo Arévalo, quien en una entrevista (20/noviembre/2018) destaca que *Los Horizontes* era el trío musical que justo interpretaba este corrido revolucionario, aludiendo al caballo de Francisco Villa, de quien se dice pisó tierra irapuatense y el animal viajaba con él.

todavía había haciendas agrícolas que se explotaban y mantenían un estatus, a pesar de la expansión urbana que se había ido generando con la llegada del ferrocarril y el sistema de comunicaciones en la villa, el cual empezó a permear con la puesta en marcha del primer tranvía tirado por mulas en 1875.

Este medio de transporte local “modificó la estructura de las calles”, transitaban por éstas, peatones y carretas, por lo que tenía que disponerse de espacios suficientes para unos y otros medios.³¹⁷ Hacia 1895 ya estaba dispuesto el sistema de transporte urbano en la ciudad, cuyas vías se conectaban con el Ferrocarril Central de México. Hacía varias corridas el tranvía por la villa para llegar a la estación, mientras que el ferrocarril del transporte foráneo se estaba consolidando a lo largo de la meseta central.

Funcionaban en México dos diferentes compañías de tranvías que cubrían totalmente los transportes del poblado. De dos a seis centavos costaba el pasaje y el recorrido comprendía desde la estación de los ferrocarriles pasando por el mercado, el jardín principal hasta el templo de Nuestra Señora de Guadalupe del Puente. Los servicios eran limpios y cómodos: al principio tirados por mulas y posteriormente de motor. También tenían un muy buen servicio de carga a base de plataformas. Recordamos a (...) don Manuel Guerrero, empresario (...) entusiasta en este ramo del transporte y también a don Ismael Garay.³¹⁸

La estación de ferrocarril de la villa de Irapuato adquirió gran importancia por la movilización comercial y actividades económicas, pues era el punto de partida de las vías de comunicación hacia otros lugares de la república y poblaciones cercanas, destino de pasajeros, mensajes y mercancías. De hecho, se ubicaba una oficina de Telégrafos y de transporte exprés. Todo este conjunto de bondades que se le vieron a Irapuato debido a su condición geográfica, fueron motivos para que el municipio se convirtiera en uno de los centros más importantes del sistema industrial del Bajío.³¹⁹

El ferrocarril modificó el paisaje natural pero la estación armonizó con la arquitectura de la época y con el paisaje social e impactó en la reconfiguración urbana. Propició la expansión del territorio de la villa y la modernización de las comunicaciones vía terrestre, en ella se manifestaban las relaciones sociales, económicas, urbanas y de control político. “La representación literaria del espacio de la ciudad no sólo puede desvelar o caracterizar

³¹⁷ Cordero Domínguez, pp. 63, 64

³¹⁸ Martiniano Arredondo, órgano del AHMI, boletín no. 12, Abril-marzo 1977, p. 6

³¹⁹ Cordero Domínguez, p. 66, 67, 68

ciertos estados del desarrollo de la sociedad o de la cultura”,³²⁰ la estación fue un potencial simbólico, extendida hacia la periferia urbana y la zona rural, tanto la agricultura como la variada industria fomentaron el crecimiento de la villa.³²¹ Hoy la estación es un lugar de memoria, expresa la forma de vida de una realidad no tan lejana y de cómo se experimentó.

Por otro lado, la novela retrata esos espacios en diversos lugares del planeta y aporta materiales para entender la época y el desarrollo que tanto la sociología como la historia pueden aprovechar, elementos que provienen de la tarea romántica de la literatura, pero a otras disciplinas nos permiten identificar angustias, emociones tanto en los individuos como en las colectividades, e inclusive la mentalidad de la generación, al fin y al cabo son parte de una cultura, no importa el lugar de procedencia.

El impacto industrial generó una transformación en la población, misma que se vio reflejada en los acontecimientos revolucionarios, propiciando así la concentración urbana, aun cuando para esa época, la ciudad todavía se encontraba rodeada de haciendas, como ya se mencionó. Había un promedio de veintinueve haciendas (de acuerdo con lo que cita en su estudio Pedro González) pertenecían a terratenientes locales cuya producción agrícola y pecuaria eran distribuidas en la zona centro y periférica de la ciudad, así como a otras ciudades con apoyo del ferrocarril.

Por su importancia en varios sentidos, la estación ferroviaria llegó a ser el punto de reunión de la comunidad,³²² lugar que despertaba una identidad y un sentido de pertenencia. Se anunciaba la llegada a la estación de Irapuato con una arenga poco común... *¡Irapuato, águilas con las maletas! Y es que durante un tiempo la estación era un lugar inseguro blanco de pillerías. Robaban las maletas de los viajeros y aunque la práctica ya se había eliminado, la mala fama seguía. Llegando al crucero del Chico ya se escuchaba el tren que pronto arribaría al Panteón Municipal y ya ahí, el silbido del gusano de acero se escuchaba hasta la estación. Entonces comenzaba el bullicio de los viajeros, los que iban a abordar el tren, pero también los vendedores de fresa, limas y gorditas... se confundían los pregones... canastitas de fresas, varitas de limas de Silao, changuitos*

³²⁰ Bárbara Luczak, *Espacio y memoria. Barcelona en la novela catalana contemporánea*, Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2011, p. 15

³²¹ Patricia Arias, p.

³²² Boletín no.12, AHMI

hechos de barro y madera. Todos preparaban su mercancía esperando que el tren llegara. Las vendedoras de atole y buñuelos, los panecillos de canela... eso parecía un mercado.

Mientras tanto en la estación los trabajadores del servicio exprés comenzaban a mover las carretas cargadas de canastas de fresa. Los del servicio de Correo preparaban sus costales de lona gruesa a rayas o tricolores, con la correspondencia “buenas noticias, a veces tristes y lamentables.”³²³



Fotos 48 y 49.
Ambiente social y
comercial en la
estación de trenes
de Irapuato.



³²³ Testimonio de José Luis Chávez (27/06/2019). Y en José Luis Chávez Hernández, *El ferrocarril cambió la vida de Irapuato. Felicidades a los ‘compas’ del riel*, periódico Sol de Irapuato, artículo publicado: noviembre 7 de 2012

Coinciden nuestros testimonios que era una fiesta ver llegar el ferrocarril.

Los padres de familia acostumbraban llevar a sus hijos ese día a ver llegar el ferrocarril... *ya me imagino -platica Daniel Venegas- ver llegar ese monstruote, era una novedad, es como si ahorita aterrizara un avión en un espacio aquí mismo...* refiriéndose al ferrocarril y es que a él eso le platicaba su papá respecto a los paseos con su abuelo.³²⁴ Lo mismo nos comparte don Domingo Arévalo, pero a él sí le tocó que lo llevaran a ver llegar el tren y mi papá nos decía que si nos portábamos bien nos iba a comprar un changuito. *Eran unos muñequitos hechos de barro y madera con pelo de piel de conejo en forma de changuitos.*³²⁵

Hacia finales del siglo XIX, la ciudad de Irapuato vivía un buen momento en materia económica, tanto que, iniciando el siglo XX, en 1900, se suministró de luz eléctrica pública y escasamente para servicio doméstico, proveniente de los dínamos del Rio Duero, en Michoacán, el cual había suplido a la fuerza de las máquinas de vapor. Cuenta don Domingo Arévalo que *había una luz muy tenue. Se veía un foquito con una lucecita muy bajita*. Él lo recuerda de niño así, él es de 1945 y habría tenido para ese entonces unos 7 o 9 años.³²⁶

En este contexto, se creó una rivalidad entre las zonas urbana y rural a causa de que justo eran estas áreas de mayor preferencia para la ampliación de vías de comunicación: caminos, carreteras y el ferrocarril, y en éstas se inscriben los condicionamientos culturales, las imágenes que se relatan en el discurso social. A medida que se fueron expandiendo los ambientes sociales se acercaron la zona urbana con la rural, las formas de comunicación acercaron las regiones y el resto del país.³²⁷

En terrenos aledaños a la estación del ferrocarril se construyó en 1894 una plaza de toros por gestión del señor Nicolás del Moral. Más tarde, hacía 1912, la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, entabló un juicio a don Nicolás para expropiarle la dicha plaza de toros.

³²⁴ Testimonio de Venegas Mares (25/10/2018)

³²⁵ Testimonio Don Domingo Arévalo (20/11/2018)

³²⁶ Entrevista a don Domingo Arévalo (20/11/2018)

³²⁷ Cordero Domínguez, p. 70

Foto 51: Plano donde se aprecia el coso perfectamente bien pero advierte que ya “no existe” (febrero de 1924). Planoteca (Cedif)

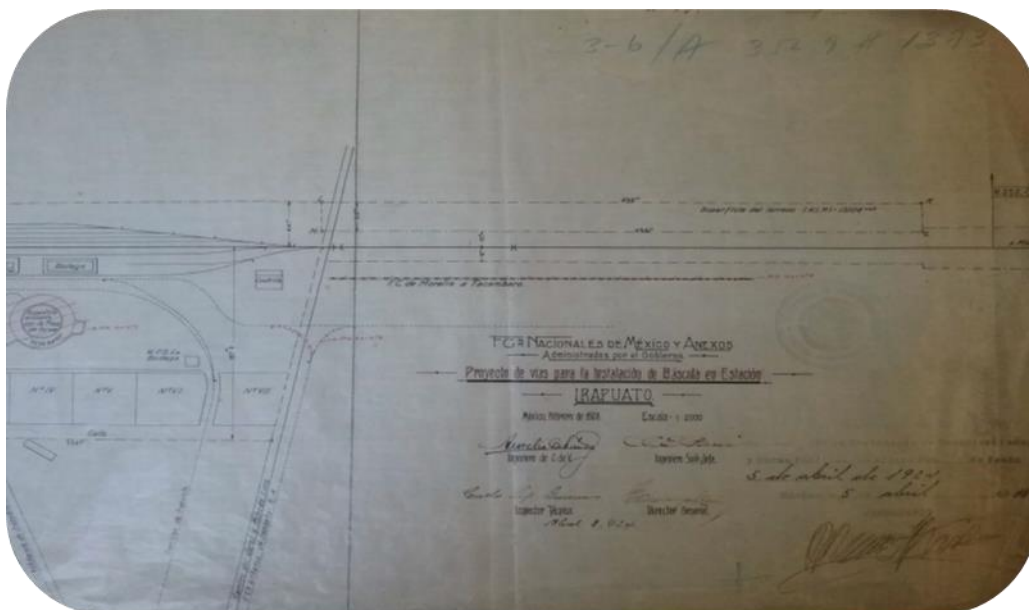
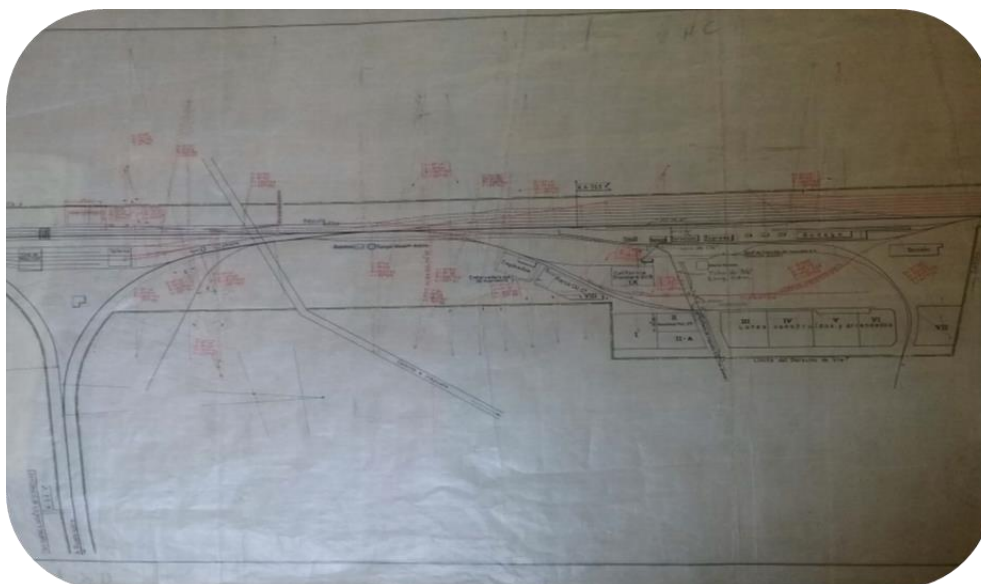


Foto 52: Plano que nos refiere sobre un “trazo abandonado” (febrero de 1932). Planoteca (Cedif)



Un año después, hacia 1913 se destruyó sin motivos aparentes.³²⁸ Platica don Domingo Arévalo que la plaza de toros *estaba dentro de las instalaciones de la estación del*

³²⁸ Arias, p. 55. Cf. Hay un plano que data de 1924 y aunque aparece el trazo de dicha plaza, especifica que “ya no existe”. Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (Cedif)

ferrocarril. Se trataba de una plaza portátil, dice él, era una plaza que se montaba y desmontaba para uso. Hacían corridas de toros muy seguido y llegaron a participar estrellas de la fiesta taurina,³²⁹ a él le tocó vivir esa época. Cabe la posibilidad de que al destruirse la construcción de la plaza original, el espacio que aparece en los planos como “superficie abandonada” haya quedado a disposición de esas mismas prácticas pero se haya optado por una plaza más improvisada y desmontable, para continuar con la tradición taurina.

Había varios hoteles disponibles al servicio del viajero, pero principalmente bares y cantinas al pasar por Isabel la Católica yo veía repleto de cantinas, de bares. Empezando por el “Corsario” que estaba en la mera esquina, entre Primero de Mayo e Isabel la Católica y luego ahí estaba el “Covadonga”, estaba el Cabasca, eran puras cantinas que eran muy reconocidas por los rieleros y ¡este! me gustaba mucho cruzar el puente de piedra que estaba frente al Sagrado Corazón. Había dos puentes, uno de piedra para peatones y otro de mampostería para que pasaran los carromatos, los camiones de ese entonces. Si volteo a la izquierda y veo ahora el bulevar Díaz Ordaz, en su tramo de la glorieta de los Niños Héroes hacia la Plaza del Comercio en la actualidad, pues era un lugar insalubre (...).³³⁰ Sobre esto nos platica la señora Dominga Castillo que Ahí eran las ladrilleras, las ladrilleras y el tiradero de basura, porque ahí tiraban basura y también venían a tirar de la jabonera La Corona, desperdicios por donde está la Plaza del Comercio, Aurrera y Soriana. Ahí venían y tiraban todo eso y era todo el tiradero.³³¹



FoFoto 50: Material Pinterest.
Pápágina: Méxicoenfotos

³²⁹ Entrevista a don Domingo Arévalo (20/11/2018)

³³⁰ Testimonio del señor José Luis Chávez (27/06/2019)

³³¹ Testimonio de la señora Dominga Castillo (18/08/2018)

Continua Chávez Hernández y alude que *era una franca de rodamiento empedrada, pero la gran parte se la llevaba una especie de arroyo, entonces después andando el tiempo me di cuenta que se llamaba brazo del río Silao. Era muy grande, como una cequia, se ubicaba del monumento de los Niños Héroes como si fuera rumbo a la central camionera, y se llamaba Calzada Centenario. Y por eso había esos puentes, porque era un río que siempre llevaba muy poca agua y siempre estaba llena de jeste! yerba que crecía silvestre, ah, había muchos tules sobre todo, mucha higuera y de esa flor que crece en los ríos y en las lagunas.*³³²



Foto 51: Trazo de las vías con destino a Guadalajara ubicadas en el bulevar Lázaro Cárdenas

Respecto a la ubicación de las vías del ferrocarril, la única que ha sido removida debido a que quedó dentro de la mancha urbana, dada la expansión urbana que se generó y las necesidades de tráfico, fue la vía con destino a Guadalajara, misma que atravesaba anteriormente toda la avenida Lázaro Cárdenas, en esto coinciden el arquitecto Daniel Venegas y el ingeniero Salvador Lee, pero difieren en criterios respecto a la idea de que se saquen las vías de la ciudad como ha sucedido en lugares como Aguascalientes, por citar sólo un ejemplo “donde quiera que se vayan la mancha las va a seguir”.

Y sobre la estación, el señor Gerardo García, telegrafista de Ferrocarriles Nacionales de México, recuerda, *la estación antigua, esa estación que nos dejaron los gringos, por*

³³² Testimonio del señor José Luis Chávez (27/06/2019)

decirlo así ¿no? y que en el sexenio de Díaz Ordaz la demolieron. Era un edificio histórico pero demolieron esa estación. Yo lo que recuerdo de esa estación, bueno, porque yo vivía enfrente y ¡este! Cuando quedaba limpio el patio de ferrocarriles pues yo nada más me brincaba. Íbamos a jugar, ¡eh! Quedaba limpio el patio de maniobras y nos quedaba ¡mero! enfrente de la casa la estación, ¡muy bonita estación!, estilo gringo. Después la demolieron, yo lo que recuerdo a mi no me tocó trabajar ahí. Yo lo que recuerdo es que ahí llegaban los trenes pasajeros, que nos íbamos a jugar cuando estábamos chicos ahí a correr a la sala de espera ¡este!... incluso hasta ahí llegaban los camiones, un camión urbano que se llamaba Circunvalación que era el único que daba vuelta en todo Irapuato, llegaba a la estación y ¡bueno! Pues las vendimias, la gente que vendía, las señoras que vendían las canelas a la hora de los trenes pasajeros... había mucho movimiento de trenes pasajeros porque los trenes pasajeros corrían de México a Aguascalientes, Guadalajara a México ¡este! Había mucho movimiento de trenes pasajeros.³³³ Mi función era que éramos el enlace para que el tren se pudiera mover eso era lo que se llamaba en el sistema estándar, sistema estándar era a base de órdenes de tren o señales banderas, que le llamaban. Porque había un sistema que se llamaba CTC, un sistema de control, que ese ya lo controlaba el despachador ya sea el de Querétaro o el de Valle de México. Controlaban los trenes por medio de la señalización, como semáforos, se llamaba Control de Tráfico Señalizado, entonces había dos sistemas en ferrocarril, lo que era el sistema estándar y lo que era el CTC. Entonces el telegrafista era el enlace. Siempre fue el enlace, entre el despachador y las tripulaciones de trenes.

El caso de los peones de vía, los que trabajaban alejados de los poblados, y desempeñaban su función muchas veces alejados de todo servicio, y que, igual que algunos de sus compañeros vestían overoles, paliacate rojo al cuello, y camisas con la leyenda de “Ferrocarriles” y otras de colores sin logotipo. Esos trabajadores del riel buscaban por su parte la manera de sobrevivir, “robando gallinas inclusive” para poder llevar alimento a la boca cuando sus mujeres no podían, por las distancias, llevarles alimento, o la porción que les mandaban para almorzar era insuficiente. Sus labores las iniciaban a las 7 de la mañana, así es que luego de cuatro horas de trabajo intenso, a eso

³³³ Testimonio del señor Gerardo García Ramírez, extelegrafista de Ferrocarriles Nacionales de México (agosto 2019)

*de las once de la mañana (...) hacían un alto, -sacaban sus canastas donde llevaban sus almuerzos, cubiertas de blancas servilletas bordadas con colores muy mexicanos-, muy almidonadas. Los hombres “prendían un fogón” con trozos de madera apolillada y colocaban un pedazo de lámina sobre las brasas, y así colocaban sus viandas, casi siempre frijoles negros, papas con jitomate, sopa de fideo y tortillas. El trabajo era intenso, lloviendo, con sol quemante y al llegar la quincena, ya casi todo lo debían y volvían a pedir fiado.*³³⁴

La veneración a la virgen guadalupana aquí en Irapuato surgió en cada familia. En cada casa y a invitación de las dichas familias, la devoción guadalupana poco a poco fue convocando no sólo a las personas del hogar sino a la comunidad, esta celebración se fue extendiendo durante los primeros días del mes de diciembre en estas localidades dado que cada familia del lugar cedía a otras la imagen de la virgen. Así se fue acostumbrando en cada barrio de la ciudad la celebración, incluyendo el barrio de la estación mejor conocido como “El Ranchito”. De esta manera surgen las fiestas tradicionales de los Barrios, simultáneamente con la llegada del ferrocarril en la década de 1880, y aunque la fiesta grande se originó el 12 de diciembre en el templo de Santa María de Guadalupe ubicado en la parte norte de la Calzada Insurgentes también conocido como puente de Guadalupe, la festejaban con una verbena. Había vendimias en la avenida frente al templo junto con la fiesta religiosa

(...) se instalaban barrancas de todos tamaños y formas, en las que se expedían juguetes de barro de Guadalajara, chucherías de Silao, reatas de San Juan del Río o de Chavinda, frutas tropicales que en aquellos tiempos no era comunes en la región, y dulces de Celaya, de Querétaro, de Salamanca y de otras partes. También se vendían rebozos de bolitas de Valle de Santiago, y de Santa María, y numerosos restaurantes al aire libre ofrecían enchiladas exquisitas, pollo delicioso, los inevitables buñuelos, tamales y atoles, mole de guajolote, pasteles... Los trenes del Central llegaban llenos a toda su capacidad y algo más”...³³⁵

Más tarde, en la década de 1910 se inició con la “Feria del 12 de Enero” que se festejaba en calles del entorno de la estación donde llevaban a cabo peleas de gallos “las peleas alternaban con las canciones rancheras de las cantaoras, algunas de las cuales gozaban

³³⁴ Testimonios de Chávez Hernández, hijo de Chole “El Pistolas”, peón de vía... y Covadonga Vélez Rocha, encargada de la Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (Cedif) (mayo de 2019). Trabaja investigación sobre alimentos y antojos que se acostumbraban en el ferrocarril de pasajeros.

³³⁵ Francisco L. Procel, “El 12 de Enero en Irapuato”, en *Revista Ferronales*, num. 1, tomo XVI, México, D.F., 15 de enero de 1943, pp. 22, 23

de gran fama en todas las ferias del interior”,³³⁶ llevaban a cabo también corridas de toros: “para las corridas, que generalmente se daban dos, llegaban más trenes de excursión de San Juan del Río, de Guadalajara y de Aguascalientes... la hermosa placita se colmaba al máximo”. En el coso que se conocía como el de la estación “para distinguirlo de uno pequeño que había en el centro de la ciudad, llamado de la Constancia”, toreaban muchos de los principales toreros de la época, y hasta allí iban aficionados desde muy lejos (...).³³⁷

Por esa celebración social a la Virgen de Guadalupe, se creería que los ferrocarrileros también la veneraran y el mural que adorna las instalaciones del STFRM lo sugiere así. Sin embargo, la mayoría de nuestros testigos señalan a Jesús García Corona “Héroe de Nacozari”, como personaje central de su devoción.

Otra actividad de recreación que adquirió fama fue el futbol, iniciado por la industria zapatera en la localidad, la cual igualmente fue importante no sólo a nivel local y regional, sino también a nivel nacional.³³⁸

“En el proceso de modernización, en la zona central se aglutinaban las unidades comerciales, la incipiente industrial textil y la metalmecánica”³³⁹ y fue el ferrocarril el que propició este proceso pues en torno a éste se generaron un gran número de empresas y en cierta medida se movilizó el comercio y la cultura. La industria fundidora que lograría ser de importante apoyo para otras incluyendo también para el ferrocarril inició su dinámica hacia finales del siglo XIX y para 1910 ya se estaba abriéndose otra fábrica “Fundición de Hierro de Irapuato”, entre los fundadores estaban don Miguel Barquín, Enrique del Moral y Carlos K. Furber, ubicada en la calle Guerrero. Los trabajos de la fábrica pronto cobraron fama hacia otras partes del país, por tanto, esto dio como resultado que a nivel república solicitaran servicios de artefactos como quioscos, bancas jardineras y otros accesorios para uso doméstico e industrial.³⁴⁰ De hecho a nivel estado esta fue la única fábrica donde los trabajadores gestaron una huelga, solicitando un aumento del 50 por ciento, sobre sus percepciones, no se cubrieron del todo sus peticiones, pero alcanzaron logros.³⁴¹

³³⁶ Francisco L. Procel, p. 22

³³⁷ L. Procel, p. 23

³³⁸ Patricia Arias, p. 79

³³⁹ Cordero Domínguez, p. 70

³⁴⁰ Martiniano Arredondo, AHMI, 1977, p. 6

³⁴¹ Patricia Arias, p. 80

Las ciudades sufren transformaciones en su estructura física muchas veces, “dominado y articulado por las concentraciones hegemónicas”, es decir, aquellos que ostentan autoridad y muchas de las veces, poder. Invariablemente que esto se refleja en las relaciones sociales, con todo lo que esto implica, desarrollo, mucho, poco, contradicciones, cambios y en muchas ocasiones desigualdad,³⁴² tal como se vivió en esta etapa porfiriana donde alterno a este crecimiento se presenciaba un alto índice de analfabetismo, al menos en Irapuato, ciudad que registraba un alto índice de gente iletrada que no sabían ni leer ni escribir. Esas desigualdades se percibieron más respecto a los favorecidos con la entrada del ferrocarril. Comerciantes y comisionistas de Irapuato celebraron la apertura de las vías de comunicación para dar salida a productos del campo de la localidad y la región, entre éstos estaban Manuel Alcántara e hijo, y Román Rivera Nieto, en la venta de implementos agrícolas, en cuanto a la venta de abarrotes nacionales y extranjeros el señor Manuel M. Vargas, Medrano Hernández y compañía, y Nicolás Hernández.³⁴³

En la fabricación de aguardiente y licores destacaron Celestino Bravo y Apuleyo Gómez, en la de calzado, Pablo Cervantes. Evaristo Cortés estuvo al frente de la producción de jabón y velas, y en la de hilados, tejidos y estampados Francisco Guerrero.

El comercio fue otras de las actividades que impactaron al mejoramiento económico de la localidad. Está la distribución de productos ferreteros y mercería donde tienen presencia uniones como Parkman, Alcocer y compañía, particulares que están en este giro: Simeón González, Manuela Galván y Luis Corrales. Se incorporaron a la dinámica laboral tiendas y negocios diversos como la platería y relojería de Pedro Ramírez, en ropa están Víctor Gutiérrez e Hijos, Garrido Velasco y compañía, Celestino González y compañía, Rogelio Bayas y Nicolás Hernández.³⁴⁴ Muchos de estos negocios se han transformado de razón social y dueños, pero un comercio que logró gran trascendencia fue la Botica de la Cruz fundada en 1884 por el doctor Luis Cruz Díaz, establecimiento hoy ubicado entre las calles Manuel Doblado esquina con Santos Degollado que aún pervive preparando sustancias incluso para generaciones actuales, aun a pesar de que junto con Luis Cruz surgieron otros boticarios como: Rafael Alcántara, Domingo Bárriga, Domingo García, Francisco

³⁴² Cordero Domínguez, p. 97

³⁴³ Guía General Descriptiva de la República Mexicana, dirigida y redactada por J. Figueroa Doménech, Araluce, s/f (fecha probable 1888), pp. 178-182

³⁴⁴ Guía Descriptiva, pp. 185-190

Aguirre y Luis G. Romero. Entre los médicos colegas de Cruz podemos mencionar a Luis G. Alcántara, G. Cervantes, Luis G. Romero, Pascual Ayala, Enrique Reinoso, Manuel Moral Morales y Antonio Ferrer.³⁴⁵

Otras industrias que cobraron importante dinamismo fueron la hotelera y de servicios donde tienen presencia personajes como los hermanos Vargas, Basilia Chavero, José María Torres y Filomena R. de Hernández. Los hermanos Vargas también intervinieron en la imprenta y litografía, sin competencia alguna como fue el caso también de la industria cigarrera y puros, donde destaca José María Torres, industria que más tarde asumieron otros empresarios y a la cual se incorporó el sector productivo de mujeres, jóvenes y niñas, cuya presencia en el ambiente laboral no fue muy bien visto.³⁴⁶ Pese a que bien es sabido la mujer desde siempre, pero especialmente durante el siglo XIX llegó a desempeñar papeles interesantes dentro del ámbito laboral: maestras y enfermeras, religiosas primero y laicas después, costureras, prostitutas, cocineras, por citar sólo algunas actividades. Y es que durante el primer cuarto del siglo XX se colapsaron las condiciones para que ellas se convirtieran en cabezas de familia ya que de acuerdo con los censos poblacionales hubo una gran disminución de hombres por diversas circunstancias, y en su defecto finalmente, el recurso que llevaban las menores al hogar “no era tan mal visto”.

Hacia finales del siglo XX se cierra un ciclo cultural completo y socialmente complejo, iniciado a finales del XIX, y como diría Halbwachs nos quedan los espacios donde valdría la pena saber hasta qué punto la memoria colectiva tiende a luchar para evitar las transformaciones.³⁴⁷

³⁴⁵ Guía Descriptiva, 180-189

³⁴⁶ Patricia Arias, pp. 68, 76, 79. Guía Descriptiva, p. 187

³⁴⁷ Halbwachs, *Memoria Colectiva*, p. 137

Capítulo III

¿Quién nos enseña la historia del ferrocarril y el legado que deja?

Si los recuerdos se conservan en el
pensamiento del grupo, es porque
permanece establecido sobre el suelo,
porque la imagen del suelo dura
materialmente fuera de sí mismo; y porque
puede volver a verla en cualquier momento.

Maurice Halbwachs

Una vasta historia que queremos enseñar

Detrás de una ventana está la vida, la naturaleza, un paisaje, hay gente, hay objetos, hay belleza pero también hay injusticias, problemas (para los niños y adolescentes éstos son diferentes), y todo aquello que es parte de la vida cotidiana y la convivencia común. Sería interesante e importante que todas las personas fuéramos capaces de ver y poder invitar a la gente, a los niños, a los alumnos en las aulas, a mirar tras una ventana del salón de clase, para que ellos visibilicen una realidad, observar, y saber cuál es el sentido que le dan a ésta y cuál su interpretación. Es una manera diferente de enseñar, es, digamos, una microhistoria casi inapreciable. En la parte posterior de la ventana, quedan los espacios públicos, la convivencia y la gente común, un espacio escolar y quienes lo habitan, y lo que tratamos de hacer es que ellos conozcan y aprecien lo que nos heredaron y que les vamos a heredar, en este caso los más de cien años de caminos de hierro recorridos por el tren. Es una manera de hacer visible lo que pareciera invisible, porque cuando algo es parte de una cotidianidad pasa desapercibido para nuestra observación, y lo que tratamos es que el estudiante y las personas otorguen una comprensión diferente a las experiencias del ferrocarril, es decir, que pase a formar parte de sus ámbitos de interés por su historia transcurrida... y por haber vivido una realidad.³⁴⁸

El *magnánime* de acero sigue dando mucho de qué hablar a pesar de los procesos que ha vivido en más de siglo y medio de presencia en nuestro país. Mantiene una utilidad, sigue moviendo productos y mercancías más que en el pasado cuando apenas se

³⁴⁸ Santisteban Fernández, p. 391

encargaba del movimiento de una incipiente industria. Ese glorioso pasado no debemos dejarlo en el olvido. El ferrocarril es para aquellos que defienden la herencia cultural, el mejor legado del patrimonio diverso e industrial. Siguiendo las prácticas de los ingleses y alemanes, quienes en la década de 1970 reconocieron este legado industrial, México cobró interés en este tipo de vestigios provenientes de las labores industriales hasta finales del siglo pasado.

Todo cuanto rodea al ferrocarril es patrimonio, es sólo hacerlo evidente en materia de enseñanza, ponerlo al servicio de la microhistoria, del conocimiento social como se puso en algún momento al servicio el instrumento de transporte como tal. Esta práctica corresponde a quienes se dedican a darle sentido a lo que está o permanece oculto, pero puede ser útil para la docencia. Lo que el ferrocarril fue y haya dejado debe hacerse visible, ponerse al servicio de la ciudadanía de tal forma que se despierte esa consciencia y apego a su pasado, despertar esa consciencia hacia una historia a la que se está acercando para formar desde ella un pensamiento crítico. Un pensamiento capaz de hacerse preguntas y cuestionar todo lo que está a su alrededor, desde fuentes de información, hasta el mismo currículum escolar, analizar por qué el patrimonio permanece en un estado periférico en cuanto a la enseñanza, o incluso permanece en el olvido, como algo marginal, cuando podría formar parte de los libros de texto y los materiales educativos, es preciso trabajar en la construcción de estas propuestas alternativas.

Al elemento patrimonial se le pueden dar diversos tratamientos, es relevante hacer referencia al espacio, a la importancia que tiene éste porque ahí también se centra la microhistoria. Son testigos del tejido social y la dinámica cultural, esa que se construye naturalmente entre los miembros de una sociedad “nos recuerdan una forma de ser común entre los hombres”. También el espacio nos conduce muchas veces a movilizaciones, este es un sentido que genera cohesión y sólo los que están inmersos en movimientos entienden y aprecian desde lo que ahí se está desarrollando o se puede desarrollar, y no puede dejarse fuera del contexto esta condición de lo social. Por ello, no “nos equivocábamos al decir que están alrededor de nosotros como una sociedad muda e inmóvil”.³⁴⁹

³⁴⁹ Halbwachs, p. 131

Retomemos a Eréndira Campos quien nos remite a los espacios ferroviarios que han dejado de tener su funcionalidad original y ahora quedan como testimonios de lo que ahí sucedió. Para darle sentido a estos espacios que son ahora parte de un patrimonio, reiteramos sobre lo que ella refiere de sus tres lógicas y el uso que se les pueda dar a las estaciones del tren: lo estrictamente conservacionista, como sitios turísticos y el uso que la comunidad del entorno quiera otorgarle.³⁵⁰ Los espacios son recursos que nos conducen al imaginario, nos hablan de formas de vida diferente, evocan emociones, a veces nostalgia o enojos, disgustos, dependiendo de lo acontecido en el pasado en tal o cual lugar, y qué tan involucrados estemos como individuos y dentro del marco social.

La estación del ferrocarril de Irapuato es uno de esos espacios, aunque actualmente siga teniendo una utilidad fuera del bagaje patrimonial del que nos explica el entorno y las transformaciones que ha sufrido el inmueble por las necesidades e intereses creados por las prácticas mercantiles, el espacio habla en sí de una historia. Por tanto, haremos una auto confrontación de lo que se hizo y se dijo que se iba a hacer, y qué vamos a hacer con lo que dijimos que íbamos a hacer. Es así como le daremos sentido a lo que se está haciendo debido a que es, lo que se puede hacer.

(...) es una vuelta frente al “medio asociado” que se involucra en el trabajo de análisis y de coanálisis a partir del diálogo entre los dos expertos. (...) se produce lo que se puede llamar una *percolación* de la experiencia profesional puesta en discusión a propósito de situaciones rigurosamente delimitadas.³⁵¹

Nuestro objetivo respecto al rescate del patrimonio de la historia ferroviaria en Irapuato y la estación, dista de una propuesta genéricamente espacial, pues las condiciones no están dadas para que la estación cumpla su función de legado patrimonial.

En el registro llevado a cabo de 1993 a 1994 por Conaculta, donde se levantó el censo de estaciones ferroviarias en toda la República Mexicana dentro del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales (Pronare), la estación de Irapuato no figura en la depuración posterior que hizo INAH en el 2004 sobre estaciones monumentos históricos en el estado de Guanajuato. Sin embargo, el pasado que se construyó en torno al ferrocarril y su estación, y que a través

³⁵⁰ Campos García Rojas, p. 3

³⁵¹ Clot, Yves, « La formación por el análisis del trabajo », en Maggi *Manières de penser et manières d’agir en éducation et en formation*, Maggi-Bruno-PUF, Paris, 2000, p. 2

de nuestro estudio se ha venido rescatando, está, permanece y es lo que genera esa identidad y apropiación.

Es justo la historia la que queremos preservar, es decir, llevar todos esos elementos moralmente preconcebidos que fueron fuente inagotable del funcionamiento del ferrocarril, y ahora forman parte de un espeso patrimonio, por tanto, estos dichos elementos patrimoniales seguirán una ruta diferente, una ruta conocida como *Senderos de la memoria*.

Consideramos pertinente incorporar este concepto alternativo que está en boga en países como España, sólo por citar uno, cuyo objetivo es seguir la ruta hacia un acontecimiento histórico específico.³⁵² En este caso, este sendero sigue la memoria histórica del ferrocarril en Irapuato, con todo lo que ello implica. Es darle ese valor moral y emocional a este medio de transporte que en algún momento de la historia significó mucho para la gente y que hoy sigue vivo en el imaginario de la población, y esta misma población es la que irá construyendo gran parte de nuestra historia.

Senderos de la memoria pretende darle sentido a nuestra propuesta didáctica. Es decir, que los alumnos a través del itinerario memorístico como resultado de nuestro trabajo etnográfico, conozcan la historia del ferrocarril, las transformaciones que ha tenido el ferrocarril desde sus inicios del siglo XIX hasta el XX. Que sepan que el ferrocarril en Irapuato fue un medio de transporte importante para el desarrollo económico del municipio, y que trascendió en importancia en la historia de la Revolución y sus expresiones, y su paso por el municipio, desplazando zapatistas, villistas y constitucionalistas, aquellos que llegaron a Irapuato y desde ahí estuvieron gestando este dicho movimiento. Que conozcan a personajes de Irapuato reales involucrados en este paisaje histórico ferroviario, que sepan que el ferrocarrilero fue uno de los primeros personajes que protestó ante el sistema porfirista y que fueron ellos los primeros en organizarse en sindicato y emplazar una huelga, y que eran personajes combativos como también lo fueron los mineros, entre otros.

³⁵² Esta ruta que seguimos a través de senderos, nace de una propuesta que hacen Joseba Agirreazkuenaga y Mikel Urquijo, a través de *Senderos de la Memoria. Relación de espacios vinculados a la memoria de la guerra civil*, UPV-EHU, Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2015, cuyo propósito es seguir la ruta que marcó la guerra civil española entre los años 1936 y 1939, bajo el régimen de Francisco Franco caracterizado por el autoritarismo hasta llegar al fascismo, el cual dejó importantes rasgos históricos que a través de la memoria se pretenden dar a conocer.

Del mismo modo que sepan los estudiantes de Irapuato que había un sistema eléctrico de comunicación llamado telégrafo y que ello permitía la comunicación con el resto del país y más allá de las fronteras, tal como aparece en la cinta de perros llamada “Balto” (1995 de Simon Wells).

Película animada basada en una historia real que data de 1925, donde gracias al sistema telegráfico se logran las comunicaciones y se salva a muchos niños de la difteria. Que conozcan que el ferrocarril era el medio de transporte por excelencia para gran parte de nuestra comunidad de escasos recursos, así es que gran parte de la gente podía viajar sin ningún problema cualquier día del año.

El telégrafo y el reloj eran imprescindible para la actividad ferrocarrilera. A través del telégrafo se comunicaban para que no coincidieran los ferrocarriles en una misma vía y en un mismo tiempo. También que sepan los estudiantes que el ferrocarril fue el primer medio masivo de transporte y el más seguro que, aunque causa impacto al medio ambiente, no lo hizo tanto como el carretero, y eso se puede apreciar en el paisaje. De igual manera es interesante que se enteren que la minería proporcionó la patente al sistema ferrocarrilero, pues fueron ellos los primeros en utilizar trenecitos para trasladar el mineral, y después se trasladaron cargas mayores, más pesadas y pasajeros. Que sepan que, en el estado de Guanajuato, en Acámbaro, se fabricaron dos locomotoras, la 295 en 1942, y la 296 fabricada en 1944 a la que le llamaron “Fidelita”. La gran Depresión de 1929 junto con la Segunda Guerra Mundial, fueron distractores de gran impacto para la producción, pero estaban las necesidades de los trabajadores y fueron éstos los que, a iniciativa de José Cardoso Téllez, maestro mecánico de los talleres de Acámbaro, se dieron a la tarea de fabricar una primera locomotora de vapor, de gran calidad, y la ya referida “Fidelita”. En ambos casos los trabajadores de Ferrocarriles Nacionales demostraron creatividad e imaginación. Hoy día “Fidelita” se exhibe en el museo de Acámbaro, Guanajuato, y *de la otra se dice que aún funciona, pero la trasladaron a Colorado, Estados Unidos*.³⁵³

Que sepan también que México se volvió fabricante de ferrocarriles por la década de 1960. Era la Constructora Nacional de Carros del Ferrocarril, y los carros transportaban en sus zonas laterales el emblema “Hecho en México”.

³⁵³ Testimonio del señor Daniël Reynaert Lepère, encargado del Museo Ferrocarrilero de Acámbaro “José Cardoso Téllez”, entrevistado por Sofía Adriana Rivera (marzo 3 de 2019)

Así, con la finalidad de otorgarle ese valor conservacionista al patrimonio, no “en sí” al espacio sino “para sí”, sería interesante que esta historia se siga transmitiendo a otras generaciones, tan sólo por el involucramiento de actores reales, actores cercanos a la cotidianidad, así como lugares vívidos por donde circuló y sigue circulando el ferrocarril en este caso, y que forman parte de un ecosistema patrimonial y a su vez, una entidad cultural y educativa.

En este sentido cabe retomar la teoría vigotskyana, “zona de desarrollo potencial” que nos habla del aprendizaje del alumno por interacción con el actuante, o bien, por el conocimiento que el ferrocarrilero o viajero del ferrocarril les puedan compartir, aportar a través del lenguaje, aun cuando éste sea lo elemental frente a lo que se tiene en la realidad y es que como sugiere el propio Vigotsky, “una palabra es un microcosmos de conciencia humana”.³⁵⁴

En esta dinámica, también interviene el carácter social del binomio enseñanza-aprendizaje que propone Durkheim, pues todo suceso del pasado nos lleva a la comprensión del patrimonio, además de alimentar las nociones de nuestro pensamiento a un nivel en el sentido de que solamente la parte humana puede lograr resultados. Estos resultados surgieron de un proceso, de un cúmulo de experiencias por prácticas sociales que hoy se reflejan en escritos, monumentos, libros, esculturas, dibujos, herramientas, “instrumentos de todo tipo que se transmiten de generación a generación” incluyendo la tradición oral, es decir, el transportador de la memoria y sus recuerdos, así es la transmisión de estos saberes

(...) para que el legado de cada generación pueda ser conservado y sumado a los otros, es menester que exista una personalidad moral que perdure a través de las generaciones que se suceden, que las una las unas a las otras: y esta personalidad moral es la sociedad.³⁵⁵

El paisaje viario a través de los *Senderos de la memoria* no lo podríamos transitar. En el recorrido histórico que nos brindaba el tren de pasajeros... es mejor echar a volar la imaginación cuando se escucha el “zumbido de la locomotora” y como cuando venía anunciando desde la estación Villalobos su llegada a Irapuato y entonces las arengas... *jaguas con las mochilas! y en un abrir y cerrar de ojos escuchar a las mujeres y señores*

³⁵⁴ Vigotsky, p. 113

³⁵⁵ Émile Durkheim, Educación y sociología, (trad.) Janine Muls de Liarás, homo sociologicus. Ediciones Península, 1922, Pdf (acceso junio 2018), pp. 59 y 60

*gritando... chiles rellenos, arroz con leche y pan, huevos cocidos, fresas con crema del meritito Irapuato, limas del meritito Silao y cajeta del meritito Celaya.*³⁵⁶ Todo eso quedó atrás, es un pasado que no podremos transitar a pie ni en bicicleta, sino sólo a través de la imaginación.

Igual con los espacios, y en especial con esos espacios en torno al ferrocarril de pasajeros, forman parte del imaginario y se mantienen gracias a esa construcción, no se puede decir que no existen o que no existieron, siguen siendo parte de esas imágenes vivenciales de aquellos que en algún momento usaron el ferrocarril para su traslado. Mientras que muchas estaciones ferroviarias siguen formando parte de esos escenarios, de vigorosos encuentros cinematográficos o documentales.

A través de *Senderos de la memoria* pretendemos junto con el profesorado, reflexionar sobre el espacio, en cuanto a que es un recurso social, con carácter antropológico, de enorme interés y que nos invita a hacer un análisis de lo que un espacio significa, más allá de las relaciones de poder que ahí se tejen, como sucede ahora con la estación de ferrocarril de Irapuato concesionada a empresas extranjeras, aun con todo y los limitantes con los que nos hemos enfrentado para darle al espacio una vocación para la enseñanza y aprendizaje de la historia local del ferrocarril. Al margen de lo netamente geográfico y descriptivo que resulta el espacio, está nuestra propuesta interdisciplinar: historia, patrimonio, educación, centradas en un mismo sentido, pero que a su vez requieren de una estabilidad y permanencia, como cualquier objeto material.

De esos lugares que son referentes espaciales, forjamos una reestructuración del recorrido memorístico mediante un censo de espacios que manifiestan la sensibilidad del espacio de memoria, porque en ellos convergen nuestras tres disciplinas: patrimonio, educación e historia. Es decir, no necesitamos ubicar al ferrocarrilero, al viajero, al misionero, al vendedor y a la vendedora ambulantes del tren, dentro de la estación o dentro de un vagón de ferrocarril y guardar una imagen de éstos en ese lugar “para descubrir y recordar a qué sociedades estaban vinculados”,³⁵⁷ todos ellos están en nuestra caja de accesorios...

³⁵⁶ Aportaciones de varios testigos

³⁵⁷ Halbwachs, p. 140

Nuestro censo de senderos está compuesto por:

1. Escuela primaria “Héroe de Nacozari” inmediata a la estación del ferrocarril, aporta elementos históricos dignos de visibilizarse, y en ésta podemos incorporar otros elementos ricos en historia porque encontramos el elemento fundamental en materia de enseñanza: estudiantes
2. Archivo Histórico. Institución pública ubicada en el centro de la ciudad, conformada por importantes materiales documentales de la historia de Irapuato desde el siglo XVIII, hemerográficos del siglo XX, inmueble histórico cuyas características físicas y asignación cubre las expectativas y abre sus puertas para lograrse algunas exposiciones bajo el tema ferroviario.
3. Museo de la Ciudad. Institución pública ubicada en el centro histórico de la ciudad en aras de abrirse a cualquier exposición que tenga qué ver con la historia de Irapuato.
4. Centros de Desarrollo Comunitario (Cedecom) de las colonias:
 - a) Constitución de Apatzingán
 - b) Flores Magón
 - c) San Juan de Retana, entre otras.

Estos espacios se han considerado porque están abiertos al público y reúnen las expectativas y las condiciones para que pueda llevarse a cabo cualquier tipo de exposición, y porque además a través de estos trabajos de investigación se logra poner sobre la mesa una parte de la historia de Irapuato donde los actores son gente común, habitan entre ellos y puedan inclusive ser parte de los espectadores.

Fecha de inicio: Febrero 2020 (tentativo)

Fecha final: dependiendo de las condiciones y los acuerdos que se logren para el desarrollo del trabajo en esos espacios.

Al final del recorrido, que bien puede durar un día, una semana, un mes, un bimestre, dependiendo de las condiciones, se hará un registro de las actividades que se desarrollaron:

- a) Exposiciones, videos de las entrevistas, documentales donde se hablará sobre el uso que se está haciendo de las estaciones, de los carros-vagones del ferrocarril, se contará la historia de la estación de Irapuato, y qué ha pasado con ella y con todo este patrimonio.

Calificación patrimonial.

Pregunta: ¿en qué clasificación patrimonial está la estación de Irapuato? ¿Acaso la hay?

Se harán observaciones

Recordar y explicar el pasado ¿para qué o para el futuro de quién?

¿Qué nos deja el ferrocarril, qué nos puede heredar? ¿o enseñar? ¿para quién es útil esa historia?

Senderos de la memoria nos lleva a un primer sitio donde detendremos nuestra ruta, conoceremos el acervo referido en la historia de Irapuato: fotografías documentales y demás materiales relacionados con el patrimonio ferroviario. Es decir, concatenaremos esa historia del pasado con la vida cotidiana del presente. Por ser la más próxima a la estación de los ferrocarriles, recurrimos a esta escuela primaria donde elaboraremos algunas otras actividades que nos permitirán ver el interesante patrimonio que les rodea. A pesar de la crítica en torno a la historia vista desde el presente, y de la movilidad que se hace del pasado al presente y del presente hacia el pasado,³⁵⁸ tenemos por objetivo tender un puente temporal en bien de la enseñanza de la historia, *vía el ferrocarril*.

Para ello visitamos las inmediaciones de la estación del ferrocarril que, como ya citamos, se abre a la primera zona industrial de Irapuato.³⁵⁹ En este sitio podemos encontrar estructuras arquitectónicas que nos refieren las condiciones sociales y económicas que prevalecían durante el primer cuarto del siglo XX y que tienen que ver con la vida industrial y cotidiana del municipio.

Próxima a la nave de la estación, desde donde partían los trenes de paso, de carga y otros de pasajeros o mixtos con destino a Salamanca, Silao, los lugares más inmediatos, o Querétaro, México, Guadalajara, Aguascalientes, se ubica la escuela “Héroe de Nacozari”, cuyo origen se remonta a las cuadrillas de trabajadores del departamento de transportes en el área de conservación de vías de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, quienes venían de otras partes y se hospedaban en Irapuato. Sobre la escuela, el profesor Alejandro Guerrero, docente de la misma, nos platica que la escuela primaria *era*

³⁵⁸ Hartog, *Historia, memoria y crisis del tiempo. ¿Qué papel juega el historiador?*, Historia y Graffía-revista electrónica, num. 33, 2009, p. 116, Pdf (acceso a Internet- mayo 2018)

³⁵⁹ Testimonio de Daniel Venegas Mares, entrevistado 25/octubre/2018

*un hotel disponible para los trabajadores ferrocarrileros que venían en las cuadrillas de otras partes, pero por la necesidad para los hijos de los trabajadores, se optó por hacer una escuela. De hecho, está dividida, en la parte de atrás de la primaria hay un preescolar y en la dirección se ve levantado el mosaico. Esas divisiones nos hablan de modificaciones que se hicieron a las áreas y a las habitaciones, tal vez. Pareciera como si hubieran existido baños, y en algunos salones se ven esos mismos rastros.*³⁶⁰

Sobre las cuadrillas del área de conservación de vías de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México nos platica la señora Guillermina Sujol Santos, viuda del señor José Natividad Barrera, peón de vía y empleado de FN de M, *estaba compuesta por 8 o 10 trabajadores, y como viajaban de un lugar a otro, la necesidad les hacía improvisar casas en los mismos vagones del tren, así como aulas para que los hijos de los trabajadores recibieran su escuela.* Platica Guillermina que se tenían que trasladar de un lugar a otro y *vivíamos en los carros campamento donde vivíamos dos familias por carro, y los carros tenían dos puertas, dos escaleras, una de cada lado. No teníamos luz, no teníamos agua, y en los coches los chamacos recibían su escuela... era difícil andar de un lugar a otro... cuando llegábamos pues nos instalábamos y enseguida inscribíamos a los chamacos a la escuela, y si no, pues ya dejábamos que ellos se fueran solos, como a mí me pasó, ya cuando los chamacos crecieron, pues ya me tuve que quedar.*³⁶¹ El señor José Luis Chávez, hijo de J. Soledad Chávez Ortega “El pistolero” como le llamaban entre los ferrocarrileros, platica que *en su tiempo no había esas escuelas, ya fue hasta más tarde cuando se incorporaron. Adaptaban vagones escuelas para los hijos de los ferrocarrileros y a los maestros les pagaba la empresa, pero eso no había en mis tiempos. Es decir, las familias nos íbamos adaptando a las condiciones que los trabajadores del ferrocarril tenían. También platica que él terminó la primaria ya muy grande cursé el primero de primaria varias veces.* Él refiere la década de 1950.

Cabe mencionar que la empresa Ferrocarriles Nacionales de México fue una de las que entabló negociaciones con el Estado en el sentido de asumir el compromiso para el sostenimiento de las escuelas “Artículo 123”, muchas de las cuales cambiaron de nombre

³⁶⁰ Testimonio del profesor Alejandro Guerrero, docente del grupo de 6º, (entrevista febrero 2019)

³⁶¹ Testimonio de la señora Guillermina Sujol Santos viuda del señor José Natividad Barrera, peón de vía (29/09/2018)

y siguen activas en la actualidad.³⁶² En el caso de la escuela “Héroe de Nacozari” de Irapuato, el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM) donó a la Secretaría de Educación Pública el espacio del hotel, como nos mencionó el profesor Guerrero, para que se hiciera este centro educativo. De acuerdo con lo que sugiere Medina Esquivel, muchos sindicatos industriales, entre otros el de FNM jugaron un papel protagónico en la fundación de escuelas, aunque él nos refiere a las “Artículo 123” donde éstos solían colaborar como aliados con la SEP. Conviene aclarar que en este caso la escuela se ubica en los terrenos de la estación del ferrocarril y de acuerdo con el trabajo de investigación realizado, el inmueble de la escuela está en comodato, es decir, aún no pertenece a la SEP.

A lo largo del territorio mexicano hay varias escuelas conocidas bajo el nombre de “Héroe de Nacozari” ubicadas en terrenos ferrocarrileros y no es casual, pues este personaje venerado y admirado por el gremio, es símbolo de identidad para el sector. Estos planteles forman parte de una agrupación, conectados por un sistema dependiente de una institución, e integrados a un conjunto que desarrolla una identidad, un clima de sociabilidad y cultura del trabajo.³⁶³

En este pequeño centro educativo, que al parecer por su ubicación también nos indica que pudiera tratarse de la zona habitacional de los trabajadores en algún momento recién inaugurado el ferrocarril, de acuerdo con la distribución que indican los mapas en posesión del Cedif que datan de finales del siglo XIX hasta el primer cuarto del XX, entonces pudo haber sido la zona o espacio conocido como sección. Pero hoy día está la escuela “Héroe

³⁶² La modalidad de escuelas Artículo 123 o escuelas tipo Artículo 123 surgidas en la década de 1930 con la Constitución de 1917, se remonta al compromiso que debían adquirir las haciendas respecto a establecer escuelas en sus propiedades bajo las leyes orgánicas de Instrucción Pública de 1867 y 1869, así como la Ley Reglamentaria de 1868 donde el patrón debía asumir el compromiso de establecer escuelas para los hijos de los trabajadores que vivían en sus propiedades. Sin embargo, fueron compromisos que no se hicieron cumplir ni en la época de Porfirio Díaz. Más tarde, durante el periodo posrevolucionario hacia la década de 1930 con Abelardo L. Rodríguez se presenta una iniciativa en materia de Federalización para que el Estado mantenga en vigilancia a las empresas y obligarlas a que cumplan el mandato impuesto en la fracción XII del Artículo 123 constitucional, relativo a sostener escuelas para sus trabajadores. Esta disposición dio muchos giros debido a imposiciones del Estado y rechazo por parte de los empresarios. Ver más en René Medina Esquivel, *Las escuelas Artículo 123 ¿Un dolor de cabeza para la SEP? Disputas jurídicas entre el Estado mexicano y el poder patronal, 1932-1942*, Scielo.org-publicaciones digitales, Secuencia no. 91, México, 2015, (acceso a Internet mayo 2019)

³⁶³ Cura y Ruiz de Lacanal, p. 114

de Nacozari”, y ahí confluyen elementos que nos sugieren una proyección a escala de la línea que pretendemos para nuestro estudio: darle sentido patrimonial a todo cuanto fue heredado por el tren, no sólo por el nombre que le fue impuesto y su aproximación a la estación, sino también porque visibilizado hay muchos aspectos que se pueden rescatar para la enseñanza donde está inscrita la historia.

Retomando el nombre de la escuela: Héroe de Nacozari, personaje mítico de origen sonorenses, de finales del siglo XIX cuya hazaña marcó gran parte del siglo XX, no sólo para el sector ferrocarrilero, sino también para el pueblo de Nacozari, Sonora, desde donde inclusive se desprenden pegajosas notas musicales que se vierten a la historia y que generan esa identidad. Se manifiesta el sentir del pueblo de México, porque no en todos lados donde circula la locomotora se precian de tener *un héroe del riel*. Jesús García Corona es ese héroe para los ferrocarrileros, de quien se dice, se hizo responsable aunque a él no le correspondía conducir el tren que iría de Nacozari a la mina de Pilares. “La máquina realizó sin complicaciones el primer trayecto. Cuando iba de regreso por más carga, un mensajero abordó el tren a la altura de El Seis (caserío habitado por familias de trabajadores de las vías) para avisar a Jesús García que se necesitaba llevar más explosivos a la mina” quien dejó a sus compañeros la tarea de acomodar los vagones algunos de los cuales estaban cargados de dichos explosivos que por error fueron colocados junto a la máquina que no estaba en condiciones adecuadas para conducirse y que aun así entre Jesús y uno de sus compañeros le avivaron el fuego, mientras que la presión del vapor subía el viento soplabla. Las chispas se avivaron y llegaron hasta el motor y la cabina, luego a los dos primeros furgones cargados de dinamita. Jesús tomó las riendas del transporte e hizo correr la máquina para luego incitar a sus compañeros a arrojararse y él continuar en la carrera que terminó con su vida y la de El Seis donde se encontraban niños, mujeres y obreros, pero fueron cientos los que se salvaron cuando García Corona decidió “alejarse del pueblo el convoy en llamas”.³⁶⁴

En este contexto, rescatamos también algunos aspectos que dan sentido a nuestro estudio: vida social ferrocarrilera, patrimonio industrial e identidad, situados en torno a la estación ferroviaria, las vías del ferrocarril y el paisaje, vertidos a la enseñanza de la

³⁶⁴ Ulises Gutiérrez Ruelas, “Hace cien años, Jesús García, el Héroe de Nacozari, salvó a un pueblo a costa de su vida”, en Periódico *La Jornada*, Hermosillo, noviembre 7/2007.
Liga: jornada.com.mx/index.php?section=estados&article=041n2est

historia. La historia del “caballo de acero” como le denominó Coatsworth, ya la emitimos en anteriores apartados, aquí solamente enfocaremos la necesidad de enseñar una parte de la historia de Irapuato a través de objetos inteligibles, legitimados y objetivados.

Si la noción de saberes es empleada, (...) para designar un enunciado y un estado, individual o colectivo (o, más bien, compartido por una colectividad), es porque (...) juega una función social: la de ligar el reconocimiento de sí y el reconocimiento de otros al reconocimiento adjunto a los saberes objetivados, como lo hemos visto y lo vemos frecuentemente tanto entre los enseñantes como entre los enseñados, cuya jerarquía reproduce con frecuencia la jerarquía de prestigio y el nivel de saberes.³⁶⁵

Entiéndase por saber o saberes en palabras de Ana Zavala, como el aprendizaje de todo conocimiento enseñado que no tiene qué ver sólo con ese esfuerzo social de producir, sino que es algo más que nos permite comprender el mundo³⁶⁶ en que vivimos, en este caso principalmente nuestro entorno. Es así como podemos decir que lo local puede ser un elemento didáctico que favorezca “un aprendizaje de lo concreto”, que tiene una relación con el pasado pero que está presente y que se puede vincular con la experiencia de la población irapuatense, o bien de los alumnos de la escuela aledaña, si se quiere considerar ésta como recurso para la enseñanza institucional, de tal manera que el estudiante visibilice “las huellas materiales del pasado en su propia comunidad”, es decir la historia en su presente y en su vida cotidiana.³⁶⁷ De esta manera hay que enseñar aspectos de esta historia, de nuestra historia local, desde el qué, cómo y con qué enseñamos.³⁶⁸ *Pues tienes que fomentar el cariño, o despertar la curiosidad para que los niños conozcan el por qué su institución lleva ese nombre, ¡entonces! Los maestros siempre estamos hablando de los personajes de la historia y te repito, del Héroe de Nacozari siempre hacemos mención para que ellos vean porqué su escuela lleva ese*

³⁶⁵ Barbier, J-M & Galatanu, O., *Saberes, capacidades, competencias, organización de los campos conceptuales*, in: Groupe “Savoirs d’ action” du CNAM, coordonné par J-M- Barbier et O. Galatanu: Les savoirs d’action, Une mise en mot des compétences?, Paris, L’Harmattan, 2004, p.2

³⁶⁶ Aunque son sus palabras, vale la pena aclarar que la disertación de Ana Zavala está más encausada a ese compromiso obligadamente adquirido de enseñar la historia para construir al ciudadano dentro del sistema ideológico del estado-nación. Más en Ana Zavala, *Mi clase de historia bajo la lupa. Por un abordaje clínico de la práctica de la enseñanza de la historia*, Trilce, Uruguay, 2012, p. 19

³⁶⁷ Beatriz Rosa Angelini, Susana Emma Bertorello, *et al.*, “La invisibilidad de la enseñanza de la historia local y regional en los diseños curriculares del ciclo secundario de la provincia de Córdoba: alternativas posibles de innovación”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales para el futuro: recursos para trabajar la invisibilidad de personas, lugares y temáticas*, Ana María Hernández Carretero, *et al.*(coord.), Universidad de Extremadura-Asociación Universitaria del Profesorado de Didáctica de las Ciencias Sociales (AUPDCS), 2015, p.96

³⁶⁸ Mercedes de la Calle Carracedo, “Tendencias innovadoras en la enseñanza de las ciencias sociales. Hacer visible lo invisible”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales...*, p. 67

*nombre ¿quién fue?, ¿qué hizo?, y que se despierte, como el cariño y sí, pues tengan una idea.*³⁶⁹

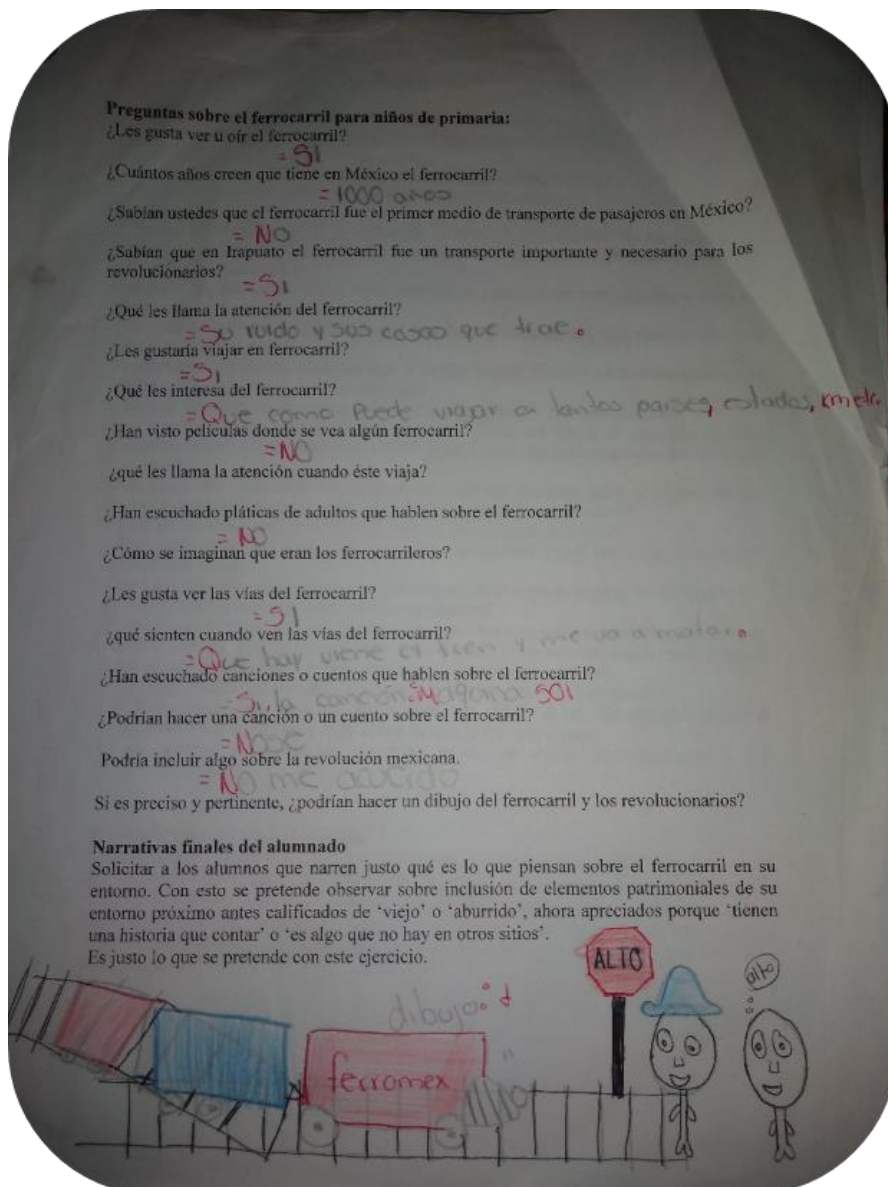
El ferrocarril de pasajeros fue un medio que dejó huellas imborrables: el paisaje viario, que aún se extiende por todo el territorio de Irapuato y comunidades aledañas, los vestigios de arqueología industrial ferroviaria, la estación que aunque la construcción no es tan antigua tiene una historia, los ferrocarrileros tienen mil y una historia que contar al igual que mucha gente de la localidad que hizo uso del tren de pasajeros y quienes comparten sus historias y experiencias, expuestas más adelante. Pero también hay canciones, pinturas, murales, todo esto desde la perspectiva vigotskiana, es enseñanza. En la historia interaccionan objeto y aprendizaje, en esta variante: patrimonio. Sobre éste nos interesa no sólo que los estudiantes de la escuela “Héroe de Nacozari” visibilicen, sino los vecinos del entorno y el ciudadano común de la localidad sepan que el ferrocarril fue el primer medio de transporte masivo más importante, y que en torno a éste se movió la economía del país durante todo un siglo. Hoy día sigue siendo importante pues también mueve parte de la economía del México actual, pero para nosotros lo que haya dejado el ferrocarril a su paso es lo más interesante, por su bagaje histórico. Queremos rescatar esa consciencia de lo bueno o malo sobre algo tangible, y que todavía existe, que se vinculen la sensibilidad individual con el entorno sociocultural y de este conjunto de elementos se desprenda la capacidad de valorar toda herencia patrimonial.

Recurrimos a Ana Zavala y a otros autores para realizar un ejercicio respecto al patrimonio ferrocarrilero, del que queremos que los estudiantes de la escuela “Héroe de Nacozari” observen y aprecien. El ejercicio se llevó a cabo por etapas.

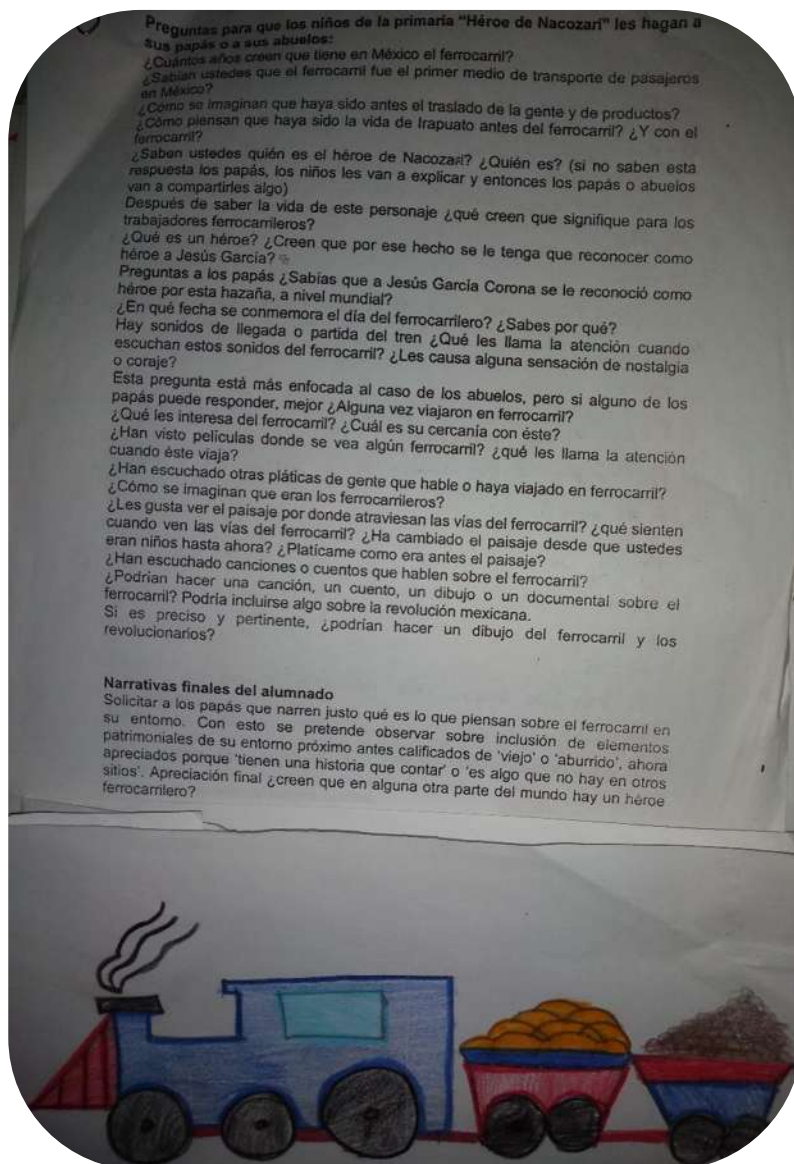
La primera consistió en una serie de preguntas que los alumnos de los grupos de 4º, 5º, y 6º respondieron en clase sobre el tema del ferrocarril y su relación con la historia y la sociedad.

Una tarea similar se pidió como tarea, para que con sus abuelos o sus papás respondieran al cuestionario que se les aplicó (**página siguiente del lado izquierdo**), de tal manera que se generara un ambiente de interacción entre ambas generaciones.

³⁶⁹ Testimonio de la maestra María Elena Escalera Pérez, docente del grupo de 3º A de la escuela “Héroe de Nacozari” (26/06/2019)



Así, la generación última, es decir el alumno, al elaborar las preguntas jugaría un rol importante, y alguien de la anterior generación, llámese papá, mamá o abuelos, al platicar sus historias respecto al uso o su relación con el ferrocarril contribuirían al conocimiento y difusión de este medio de transporte. Ana Zavala nos habla de saberes en acción, y quien



escribe, encaminaría a la construcción de un discurso que nos dé la oportunidad de realizar el trabajo de análisis, y al mismo tiempo presenciar la práctica en el aula.³⁷⁰

La segunda etapa del ejercicio se hizo con apoyo de la dirección a cargo de la maestra Hilda Leticia Ríos quien nos permitió acceder a las aulas, y de los profesores que "prestaron" a sus grupos, incluyendo el grupo de 3º que no intervino en la primera etapa. Con los grupos dispuestos, recurrimos a la propuesta de J. Fernando

Gabardón de la Banda,³⁷¹ quien habla de un acompañamiento de reflexión y análisis respecto al patrimonio específicamente en el nivel básico de enseñanza, así como aproximar el entorno al aula. El autor plantea un ejercicio consistente en cuatro fases, cuyo objetivo es sensibilizar, concientizar, visibilizar el entorno, y darle una importancia y significación.

La primera fase es la observación, con la cual se pretende despertar el interés de todo cuanto nos rodea. La sensibilización, trata de despertar el gusto, la curiosidad y la

³⁷⁰ Zavala, p. 60

³⁷¹ J. Fernando Gabardón de la Banda, *La enseñanza del patrimonio. Propuestas educativas en torno al patrimonio local*, artículo de la Universidad de San Pablo CEU Andalucía-Escuela Universitaria del Magisterio CEU, Campus Universitario de Bormujos, Sevilla, 2005, p. 90

necesidad de identificarse con ciertos elementos observados, el análisis y comprensión donde el involucrado, llámese estudiante o ciudadano común, intenta conocer más e investigar al objeto de su interés. En ese mismo sentido está la adquisición de conocimientos. Aquí se conjuntan algunas de las otras fases para mejores resultados en el aprendizaje.

Establecidas estas fases o etapas en el proceso, ponemos en práctica el plano de Olavide. Cabe mencionar que el ejercicio que llevamos a la práctica no era en soporte material, es decir un plano, primero recurrimos a prácticas de introspección con los alumnos, para que ellos reconocieran los principales edificios que circundan a la estación del ferrocarril. Saber qué finalidad cumple cada uno de esos edificios, o cuál era su función en algún momento de la historia. Este es trabajo de investigación y depende del interés del sujeto, pero nuestro ejercicio fue un primer acercamiento a los contenidos materiales patrimoniales, sólo a nivel de identificación.

El plano lo utilicé en un sentido imaginario, como un recurso para que ellos reconocieran los edificios más importantes del entorno. No fue un plano antiguo, porque antes de que estuvieran todos los edificios y construcciones actuales, únicamente había campos y cultivos, por tanto, no era necesario realizar o utilizar un plano como tal. En este sentido, estos referentes me facilitaron la dinámica. Traté de hacer accesible la actividad a los niños y también mi trabajo.

Con la aplicación de este recurso traté de que los alumnos reconocieran y visibilizaran:

- La importancia del espacio en el que se ubica la escuela
- Los principales edificios en su entorno
- Resaltar el más importante
- La función del que consideran más importante
- Si consideran que es un edificio histórico
- Si les gustaría acceder a ese edificio histórico³⁷²

Por último, les pregunté si ellos consideraban que el ferrocarril había dejado algo importante para Irapuato.

Mis pretensiones eran mayores con esta actividad. En primer lugar, lograr un aprendizaje por descubrimiento, es decir que el alumno a partir del contexto fuera capaz

³⁷² Puntos similares son los que nos propone Gabardón de la Banda en el plano de Olavide, p. 90

de investigar, explorar y adquirir conocimiento y complementarlo con el programa escolar, y como segundo punto la valoración del medio y el patrimonio. Sin embargo, fue poco el tiempo que se me otorgó para insistir en estos aspectos encaminado a la enseñanza, de acuerdo con mis objetivos “una obsesión resultativa” padece la enseñanza desde la perspectiva de Barbier y éstos, mis objetivos, “deseos mentalizados”.³⁷³ Quería y necesitaba resolver, de tal manera que los alumnos de este nivel, descubrieran su proximidad con el patrimonio, con estos bienes heredados del medio de transporte, así como obtener la confianza para un acercamiento en lo sucesivo y mostrar más de los contenidos patrimoniales en torno al medio de transporte. Los resultados que pensé obtener mediante esta actividad eran de mi incumbencia y me llevaron a vincular los tres tiempos que refiere Pastré, “el sujeto, lo real y una representación externa de lo real, como contar lo que finalmente ocurrió: la conclusión”.³⁷⁴

La función social que juegan los saberes ligan el reconocimiento de sí al de otros con respecto a los saberes objetivados, los enseñantes y los enseñados, y en este contexto dual están contemplado los contenidos, los temas que quise que los alumnos abordaran, donde está implícita esa condición de saberes.³⁷⁵ Además también deseaba que desarrollaran capacidades respecto al manejo de la información paralela que hay en las fuentes de sus medios (sus espacios socioculturales), y que realizaran a partir de estas inferencias y deducciones, un trabajo de comprensión y reflexión, incluso de concientización, que les permitiera diferenciar respecto a otras fuentes materiales, inclusive analizarlas y compararlas, así como visualizar algún acontecimiento histórico local, desde otras perspectivas.³⁷⁶

El recurso que sugiere Garbardón de la Banda, *el plano de Olavide*, lo apliqué modificado debido a que la dinámica no fue gráfica sino escrita y también por el poco tiempo del que dispuse. Por tanto, pedí a los niños que cerraran los ojos e imaginaran qué había en esos terrenos antes de que estuvieran la escuela y todo lo que hay alrededor.

³⁷³ Ana Zavala, *Mi clase de historia bajo la lupa. Por un abordaje clínico de la práctica de la enseñanza de la historia*, Trilce, Montevideo, 2012, p. 42

³⁷⁴ Yves Clot, p. 133-156

³⁷⁵ Más sobre el tema en Barbier, J-M & Galatanu, O. “Savoirs, capacités, compétences, organisation Deschamps conceptuels”, in: Groupe “Savoirsd’action” du CNAM, coordonné par J-M Barbier et O. Galatanu: *Les savoirsd’action, Une mise en mot des compétences?*, Paris, L’Harmattan, 2004, p.2

³⁷⁶ Escribano-Miralles y Molina Puche, p. 6

Sus respuestas fueron acertadas: *monte, árboles y huertas*. Eso fue lo que imaginaron y eso era lo que había, pues antes de que se vendieran esos terrenos a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano para la construcción de las vías del ferrocarril y en especial de la estación, se extendía ahí el rancho Los Rincones. Posteriormente como ya vimos líneas antes, el entorno sufrió modificaciones.

Continué con la actividad y les pedí que abrieran los ojos y observaran a su alrededor. Anotaran en una hoja de papel sobre los principales edificios que hay. Recurrí a nuevas preguntas para esclarecer mejor el ejercicio. Por ejemplo: ¿cuál crees que es el edificio más importante de este entorno?, ¿cuál es el edificio que consideras el más antiguo?, ¿cuál es la función de este edificio?, ¿te gustaría entrar a ese edificio que consideras el más antiguo?, ¿para qué?, ¿qué crees que haya dejado de importante el ferrocarril?, ¿cuál es la importancia de todo este espacio para Irapuato?

Por supuesto que sus respuestas variaron en función de sus observaciones, apreciaciones y subjetividades, pero en general todas confluyeron en algunas: la escuela, la estación de ferrocarril, la harinera,³⁷⁷ un hotel y el edificio que está a un costado de la escuela, viejo, abandonado y derruido, que, de acuerdo con algunas fuentes, posiblemente se trate de una de las primeras fundidoras de hierro. Como apartados atrás se mencionó, los inicios de esta industria se le adjudican a Samuel W. Jones, de finales del siglo XIX, aunque en los registros siempre están presentes Del Moral y Barquín, y el señor Carlos Furber. Sin embargo, a unas cuadras de esta zona existe todavía un edificio que aún lleva el nombre Samuel W. Jones y desde donde empieza el edificio hasta el cruce de avenidas en sentido de la estación, era una avenida que hasta la década de 1990 ostentaba el nombre “Samuel W. Jones”, posteriormente cambió a avenida Torres Landa y prolongación Torres Landa, donde era la avenida Calzada de la Industria o también la conocían como “Calzada Estación”.

³⁷⁷Irapuato hacia 1890 fue uno de los más importantes productores de trigo, competía con Celaya y Toluca, y su movimiento comercial, aunque sólo en el país, se dio hacia regiones de Aguascalientes, Jalisco y Zacatecas. Por tanto, hacia 1900, empresarios visionarios vieron la necesidad de abrir harineras y se tenía la ventaja del circuito ferroviario. El municipio ocupó el tercer lugar en capacidad de molienda de harina. Hoy sólo queda por el mismo rumbo la Harinera Irapuato. Más en Arias, 1994, pp. 35, 36, 37

A continuación, se muestra una gráfica que es una mezcla de apreciaciones referentes al entorno. Es el resultado del último ejercicio realizado, aunque aparece una imagen que sacaron del internet sobre revolucionarios y el ferrocarril, pero en sí sobre éste, es el resultado del ejercicio que se les pidió para que llevaran a sus casas.

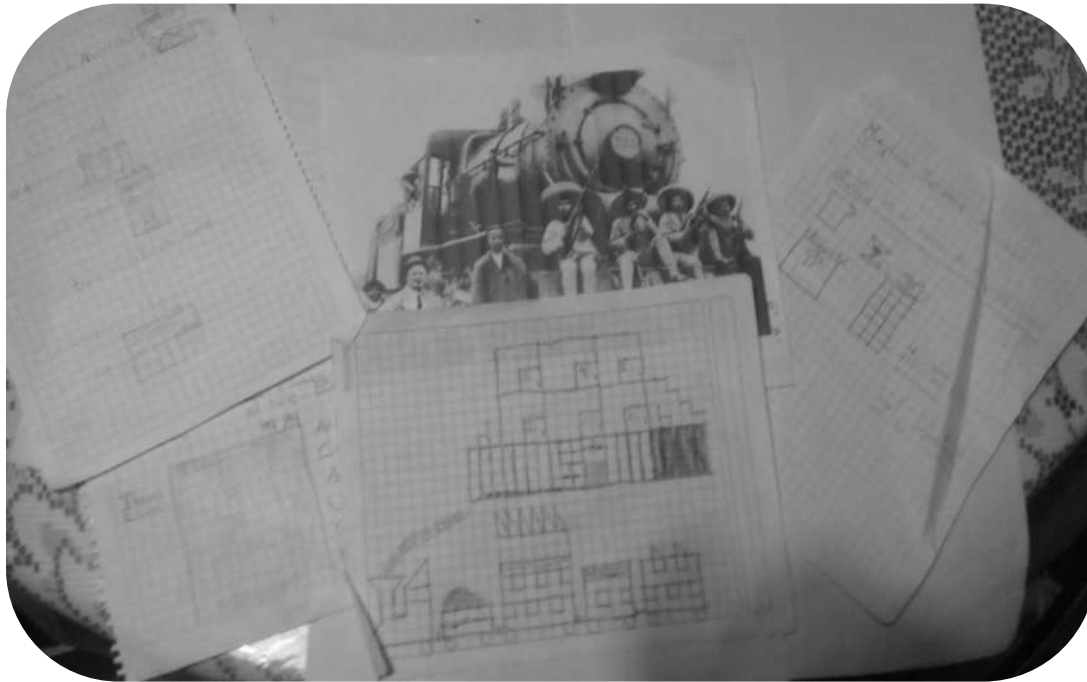


Foto 54: Esta fotografía es un *collage* de dibujos que los chi-cos de 3º, 4º, 5º y 6º, hicieron simulando su entorno patrimonial

A finales del siglo XIX se generó el crecimiento de la ciudad para ese rumbo de la estación del ferrocarril, por tanto, se puede considerar que fue la primera zona industrial como lo mencionó uno de nuestros testimonios, de ahí el nombre que se le otorgó “Calzada de la Industria” y solía ser parte de los atractivos dominicales. La gente acostumbraba a pasear por esta avenida al salir de misa del templo del Sagrado Corazón de Jesús (antes conocido como “templo Expiatorio”) que se encuentra entre la Avenida del Trabajo y colinda con el que se conocía como brazo del río Silao (hoy parte del bulevar Díaz Ordaz), y por el lado derecho la Calzada, desemboca a la avenida Primero de Mayo, nombre que se le dio a ésta en honor a la fecha de inauguración del primer tramo ferroviario de Irapuato a Celaya.

Para los estudiantes de la escuela “Héroe de Nacozari” todo esto es desconocido, bien hubiese valido la pena proporcionarles toda esta información para que ellos supieran dónde está ubicada su escuela y toda esa carga histórica que ese rumbo de Irapuato tiene.



Foto 55: Alumnos del grupo de 4º grado, de la maestra María Elena Escalera Pérez.

No obstante, sus respuestas fueron alentadoras para mis pretensiones, saber que ellos visibilizan los principales edificios del rumbo, la función que desempeñan, y que algunos de éstos forman parte de sus contextos familiares, pues incluso entre las respuestas que algunos de ellos proporcionaron aluden sus antecedentes ferrocarrileros, procedentes de sus abuelos.

Una historia compartida

Para la última etapa de las actividades, solicité la participación de los profesores titulares de los grupos con los que había estado trabajando. El ejercicio que les planteé consistió en dar seguimiento al tema del patrimonio mediante preguntas encaminadas a conseguir nuevos enfoques: ¿cómo podría considerar este tipo de ejercicios?, ¿cuál cree que es la finalidad?, ¿lo considera adecuado para que el alumno y sus familiares más cercanos (abuelos, papás) visibilicen conceptos del patrimonio a través de este ejercicio? Por ejemplo, que conozcan más acerca del personaje que motivó para el nombre de la escuela, que aprecien el paisaje de las vías del ferrocarril y la estación. ¿Considera que pudieran llegar a apreciar más la escuela y su entorno, o cuando menos visibilizar estos

aspectos?, ¿qué sensación le causó hacer este ejercicio o saber de él?, ¿cuál es su apreciación y reflexión?

En sus respuestas se vierten criterios y visiones subjetivas y diversas pero la mayoría de éstas centradas en el interés de que tanto los niños como los padres y demás familiares, incluyendo el personal docente, adquieran los conocimientos básicos sobre los orígenes de la escuela y del entorno para que se despierte en ellos ese sentido de identidad, que se apropien de estos elementos para que los valoren y se fomente en ellos el cuidado y preservación “indagar la historia de la institución nos refleja porque está ubicada en esa zona, por qué lleva ese nombre y la proyección que tiene hacia la comunidad escolar que atiende”, respondió el profesor Alejandro del grupo de 5º. Es importante la convivencia con “las experiencias y momentos de la historia de México al ver, escuchar, sentir el golpeteo de los vagones, rechinar de sus ruedas y silbar de sus máquinas cuando ingresan a los patios de la estación”, nos compartió el profesor Alejandro Guerrero de 6º.



Foto 56: Panorámica del patio y estación de Irapuato, 1926. Fondo FNM. Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. Del lado derecho la escuela “Héroe de Nacozari”

Saber lo que significa este sector urbanizado dentro de la localidad y cuál es su función actual, ¿qué importancia reviste como zona industrializada?, conocer sus delimitaciones, ¿qué edificios históricos existen en el perímetro?, el funcionamiento de los edificios más representativos, nos lleva a otorgarle un lugar destacado al patrimonio pero sobre todo, hacer que los niños entiendan este concepto. En un primer acercamiento que tuve con ellos les hice la pregunta ¿qué es patrimonio? Algunos de ellos de los diferentes grupos

respondieron: “es algo así como una herencia ¿no?” Sí, efectivamente. Pero es conveniente aclarar que no sólo es el patrimonio material industrial el que nos merece atención, sino también el inmaterial que aquí expondremos más adelante, el que involucra a la sociedad y sus hábitos culturales. Del patrimonio material también tenemos los espacios naturales que el paisaje viario nos permite conocer, observar y apreciar, y con el que debemos trabajar más.

Paisaje ferroviario como lugar de memoria

*La luz de la locomotora es la
flor del camino*

Sergio Ortiz

*Los hermosos paisajes que se
transitaban en tren, no se ven en carretera, o al
menos no con los mismos ojos... eso era lo más
bonito de viajar en tren... todo verde, los túneles...
todo eso es muy bonito
Vox populi... testimonios*

Senderos de la memoria nos llevará a los espacios ya mencionados: la escuela “Héroe de Nacozari”, el museo de la ciudad, el archivo histórico, los Centros de Desarrollo Comunitario (Cedecom). Pero abrir la



ventana de alguna de las aulas, especialmente de la planta alta de la escuela primaria, nos llevará a un sendero real, un sendero transitado por muchas generaciones atrás: el paisaje viario.

Fotos 57 y 58: Vista panorámica de las vías del ferrocarril de Irapuato. Abajo, escuela “Héroe de Nacozari”.

El paisaje, es una manera de mirar e interpretar el espacio, y antes que la nueva empresa concesionara estas vías, éste no era visto tras las ventanas, ni desde arriba por la elevación de los puentes... era vivido por muchos.

Caminar rumbo a las antiguas instalaciones de la Expo Feria de las fresas, cuando aún se celebraba en los terrenos de la ex hacienda La Virgen, o rumbo al Panteón Municipal por las vías, era una de esas costumbres que disfrutaban los irapuatenses. Llevar flores a los muertos los días 1ro. y 2 de noviembre de cada año, caminar largos tramos por las vías del tren, las que ahora están resguardadas por prolongadas bardas en señal de propiedad privada, era lo que permitía apreciar esa parte del paisaje viario y disfrutar esos paisajes también utilizados como interesantes escenarios de películas como “Propiedad condenada”³⁷⁸ donde el romance y la historia se hacen presentes en ese panorama real de las vías del ferrocarril. Ahora esos espacios sólo podemos verlos si subimos los puentes de Irapuato.

Conectamos este sitio con la vida de las personas, aprovechamos que ese paisaje posee elementos sociales y naturales, formas geométricas y creaciones artísticas. Es un paisaje de encuentro y separación con la historia.³⁷⁹

Este lugar es un territorio definido por una cultura y tiene líneas de extensión y grupos de personas que se identifican con él. En este paisaje conviven diversas historias y mensajes con signos, significados y señales, por ello debemos estar conscientes que quien mira por una “ventana también forma parte del paisaje que observa”.³⁸⁰

Estos paisajes de igual manera se integran a la enseñanza, a ser visibilizados, a ser parte del conocimiento y aplicación de la hoy denominada sustentabilidad, tema que líneas atrás ya fue abordado pero ahora tenemos al profesor con el deber de intervenir y dar sentido a la relación humano-ecosistema, tratar de despertar entre sus alumnos esa identidad, esa dualidad que no debe perderse y es que el patrimonio se integra a la enseñanza de las ciencias sociales. En la misma Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura celebrada en París el

³⁷⁸ Película dirigida por Sydney Pollack, cuya historia se ubica entre los años 1929 y 1930, época de la gran depresión norteamericana y filmada en 1966 con Natalie Wood y Robert Redford

³⁷⁹ Dicho esto por las transformaciones y modificaciones que ha sufrido en dos sentidos: por la necesidad debido a la dinámica económica y por los asentamientos humanos que han proliferado en el entorno.

³⁸⁰ Santisteban Fernández, “La formación del profesorado para hacer visible lo invisible”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales para el futuro...* p. 391

21 de noviembre de 1972, se establecía la necesidad del cuidado y protección que debe otorgarse al medio natural debido al deterioro que se está generando por la evolución de la vida social y económica, por ello la desaparición de un bien del patrimonio cultural y natural constituye el empobrecimiento del patrimonio de todos los pueblos del mundo, no es exclusivo de un grupo o una comunidad.³⁸¹

Hoy día, el patrimonio heredado de la industria del ferrocarril busca aprovecharse en todos los ámbitos posibles: maquinaria, específicamente equipo rodante, herramientas, estaciones, documentos, fotografías, cultura y paisaje ferroviario. Por lo anterior, es importante recuperar los testimonios de los trabajadores del riel, de los viajeros, así como del entorno cultural

Foto 59: Vista panorámica de los talleres de la, ahora, Ferromex



A través de los testimonios recuperados nos pudimos dar cuenta de que no había viajero que se resistiera a la belleza del paisaje, *no hay persona que no hable de esos escenarios*

³⁸¹ Jaime Madrid, pp. 19, 20, más en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, pdf (acceso a Internet: enero 2016), y en Mario Ferreras Listán, *La educación patrimonial en los libros de texto de conocimiento del medio de educación primaria*, Universidad de Huelva, pdf (acceso a Internet: noviembre 2018).

que se miraban cuando viajábamos en tren, quizá se apreciaba más porque el tren se trazaba en zonas muy aisladas.

Eran paisajes verdaderamente hermosos, fascinantes, muy largos. Muchas horas de trayecto, pero se consideraban viajes lúdicos porque los viajeros iban frente a frente, se generaba una interacción entre ellos... ahora no es así, nos platica José Antonio Ruiz Jarquín.³⁸²



Foto 60: Vagón del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

³⁸² Testimonios de la señora Guillermina Sujol Santos (29/09/2018) y el historiador-museólogo José Antonio Ruiz Jarquín, encargado del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (27/05/2019)

El paisaje en Irapuato es un poco llano, no por ello se pueda considerar irrelevante o feo, pero cuando la naturaleza se hace presente, podemos hablar de lugares maravillosos,



se podía apreciar un precioso paisaje en los recorridos por tren, nos dice Daniel Venegas. No se pasa por esos linderos en viajes por carretera...-verdaderamente fascinantes, comparte la señora Guillermina. Ella es de un lugar que se llama Cuatotolapan, ubicado en el estado de Veracruz, radica desde hace 30 años en Irapuato, pero cuando viajaba de cualquier parte del centro del

país a su pueblo, estos eran los escenarios, incluyendo las Cumbres de Acultzingo, perteneciente a la Sierra Madre Oriental, y las Cumbres de Maltrata, ambas localizadas en la zona montañosa del centro del estado de Veracruz, donde se puede apreciar paisajes rústicos.³⁸³



Fotos 61 y 62: Cumbres de Maltrata y Acultzingo entre Puebla y Veracruz

Sobre el paisaje, Sergio Ortiz rescata interesantes relatos. Por ejemplo, nos habla de los profundos abismos de las Cumbres de Acultzingo y de las Cumbres de Maltrata, “las

³⁸³<https://mexico.pueblosamerica.com/pp/cumbres-de-maltrata>,
<https://mexico.pueblosamerica.com/i/cumbres-de-acultzingo/>

masas de roca, los troncos de árboles tirados aquí y allá...” en ese mismo lugar una viajera amante del *progreso* lo observa como una naturaleza mágica “desde el paroxismo de la velocidad y el riesgo, desde los escorzos insólitos que proporciona al observador el ferrocarril(...)”. El ferrocarril transitaba por infinidad de paisajes, donde “las luciérnagas trazan su madeja luminosa al volar y a lo lejos se oye el repique de cascabeles de los trenes; al lado opuesto, un silbido largo del ferrocarril, una cauda de chispas y la aparición de una hilera de vagones que se pierden en curva”, este relato es de la autoría del célebre Ángel del Campo “Micros”.³⁸⁴

Un relato alusivo a la entidad que data de 1883 descrito por el viajero belga Jules Joseph Leclercq, es citado por Ortiz Hernán, y describe un viaje que hizo desde Lagos de Moreno a Guanajuato, “diez horas para recorrer 65 kilómetros en un servicio de tercera clase”, este tipo de viajes contaba

(...) es un interesante objeto de estudio. No son agradables (...). Sin embargo, se encuentra ahí una pintoresca variedad de tipos populares, indios, mestizos y españoles. Reconocí en uno de esos indios trazos mongoles tan acentuados, que no le faltaba más que el traje del Celeste Imperio para ser un perfecto chino; otro poseía el más puro tipo azteca, tal como es representado en los antiguos relieves mexicanos. Yo no dejaba de admirar la cabellera monumental de los indios: negras y espesas crines como para poner celoso a Sansón.

Este relato es interesante porque no habla de la naturaleza existente en las inmediaciones de las vías del ferrocarril, sino del paisaje humano, el paisaje social. La descripción de un extranjero que me parece un tanto pueril, por cómo describe los rasgos del mexicano-mestizo y en éste retrata signos y significados propios de un grupo social a los ojos de un europeo.

Este mismo autor en su recorrido por el bajío relata que

(...) del vapor a través de las planicies cubiertas de ondulantes campos de maíz inundadas de las espléndidas claridades del sol levante: al oriente el cielo de irradia de un fulgor rosa y radiante que recuerda las fantásticas pañerías de la aurora boreal; sobre ese telón luminoso y transparente se desprenden pequeñas nubes de bordes dorados; es ideal como un sueño (...) Saludo de lejos la gran ciudad de León, dominan las torres gemelas de su catedral.³⁸⁵

Estos relatos incorporan elementos a la microhistoria del ferrocarril, y aunque algunos relatos o anécdotas provienen de personajes que tuvieron presencia en la vida pública del

³⁸⁴ Sergio Ortiz Hernán, “Las maravillas de la rueda y el vapor. Un recorrido por los caminos de fierro en compañía de cronistas y viajeros del siglo XIX”, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, SCT-Conaculta-Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002, pp. 38, 39

³⁸⁵ Ortiz Hernán, pp. 38, 39

país, hay otros que son parte de las vivencias de la gente común, de personas que tuvieron la fortuna o el inconveniente de viajar en ferrocarril, como ocurre en este último relato de Leclercq que cuenta sobre el prolongado viaje que hizo.

Son este tipo de relatos los que recrean la atmósfera microhistórica, porque a través de éstos volteamos a ver a los pueblos para saber cómo fueron y ahora cómo son, las transformaciones que han sufrido, sus evoluciones, y por supuesto los cambios de sus sociedades. Es conveniente que los profesores que imparten las áreas de ciencias sociales se preparen en temáticas que integren ese patrimonio cultural, natural e industrial, aquí se concentran los dos tipos de patrimonio que tenemos en México: material (industrial, natural) e inmaterial (cultura). Nuestro estudio del ferrocarril conjuga a ambos.

¿Por qué llevar el tema de patrimonio a las aulas?, ¿qué sentido tiene llevar estas historias o relatos? ¿para qué? Partimos de la idea de que el medio natural, social y el sentido cultural que ha tomado el estudio y la enseñanza de la historia, pone a disposición importantes recursos que, una vez utilizados en el aula, contribuyen de forma relevante al desarrollo intelectual de niños en lo histórico, en el aprendizaje geográfico, en la ética y en lo cívico. Al identificar estos elementos del medio patrimonial ontológicamente se crean otros que generan identidad. La insistencia de incluir estos temas en el currículum nacional es porque los niños manifiesten su sensibilidad ante estos encuentros que se dan de manera natural. Ellos viven el paisaje y lo pueden sentir, en este caso por ejemplo, podemos hablar de que los alumnos de la escuela “Héroe de Nacozari”, a quienes el paisaje viario los invita y asegura que el conocimiento llega al destino considerado, los aprendizajes se tornan activos, tanto como los significados socializadores.³⁸⁶ Ese paisaje del que se hace alusión, juega ese papel del significado social, aparte de manifestar el contacto con el ecosistema, con el área urbana³⁸⁷ con el presente por su uso actual, aunque formó parte de una historia y seguirá haciendo presencia en la historia. Su estructura y función se desprendieron de esas contradicciones humanas “definido por la

³⁸⁶ Maria João Hortas y Alfredo Gomes Dias, “La invisibilidad de los lugares en la enseñanza de la geografía y la historia en la educación primaria (6-12 años)”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales...* pp. 527, 528

³⁸⁷ Ignacio Gil-Díez Usandizaga, “Los no paisajes, de la invisibilidad a la presencia en la escuela”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales...*, p. 177

emoción, la conciencia, las condiciones de existencia y la convivencia”,³⁸⁸ ahora entre ese pasado y el presente, desde donde se puede lograr el análisis.



Foto 63: Esta fotografía se logró gracias al trabajo que elaboraron los alumnos de los grupos de 3º, 4º, 5º y 6º, de la primaria “Héroe de Nacozari”. El tema era sobre el ferrocarril y el patrimonio. Aquí reunimos algunos materiales, lamentablemente no nos cabían todos, sin embargo, es interesante ver cómo en el imaginario de los niños, de las nuevas generaciones, siguen presente los trenes de vapor.

En la lógica de la preservación del patrimonio, y ahora bajo el concepto de sustentabilidad, se tiene como primacía valorar esa fisiografía del espacio, del paisaje, pero el tema nos da para mucho más. El mundo acuático por ejemplo (ríos, mares, lagunas, lagos, presas, especies y animales marinos), todo como si fuera una película llevada a las aulas y llevar a los espectadores, tal como lo promueven en tierra la Secretaría de Desarrollo Social y Conaculta dentro del programa Vías Verdes, cuyo principal recurso para el conocimiento es el rescate de los senderos. Es decir, realizar recorridos en las áreas ferroviarias en desuso, a pie o en bicicleta para fomentar el cuidado, el amor a la naturaleza y el sentido de identidad patrimonial. Algo similar a lo que proponemos a través de *senderos de la memoria*, sólo que nuestra propuesta es llevar el bagaje cultural ferroviario a los espacios.

³⁸⁸ Javier Dosil y Alejandra Ramos, “El balcón del presente. El educador como epistemólogo de la historia”, en Por una historia de todos y para todos: epistemología de la historia, didáctica y formación docente, Dení Trejo Barajas y Miguel Ángel Urrego Ardila (coord.), Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 2013, p.

Paisaje de memorias de la familia ferrocarrilera (empleados del tren, viajeros, vendedores, vecinos del ferrocarril, adultos que saben y niños que aprenden)

Sin embargo, al igual que el resto de la gente... vivo en un lío de épocas y algunas de mis ideas pertenecen al hoy, otras a un pasado antiguo y aún otras a periodos de tiempo que parecen más relevantes para mis padres que para mí...

Rebel Angels ³⁸⁹

Nuestro estudio ha transitado por diferentes derroteros como el propio sistema ferroviario. Lo económico era imprescindible conocerlo y darlo a conocer, pues a partir de ello se fundamenta el origen del ferrocarril en México, lo político y social son parte de este tránsito del cual se deriva el recorrido cultural que durante más de cien años logró el ferrocarril, en cuanto como medio de transporte de carga como también de pasajero.

En este recorrido, hemos logrado recoger historias individuales que nos fueron llevando a conocer, no lo que fue y representó para el país, esa historia la obtuvimos por otros medios y memorias escritas, sino lo que podríamos denominar una microhistoria de la familia ferroviaria, es decir, lo que representó el tren para cada persona. Esas historias que viven en la memoria de quienes como parte de la tripulación, vecinos de la estación, empleados del ferrocarril o viajeros, todavía nos pueden compartir. Se trata de microhistorias de lo cotidiano, que cobran relevancia a través del método propuesto por la historia oral, aun con la complejidad de los olvidos, ausencias y silencios.

Estas personas son las protagonistas de esta parte de nuestro estudio ¿Qué tipo de personas son?, ¿quiénes son?, ¿serán capaces de aparecer en la enseñanza de la historia?, ¿proviene de alguna cultura específica?, ¿personas de qué edad y características, género y origen social?, ¿cómo aparecen?, ¿haciendo qué y por qué? Estas preguntas nos dan la clave para el conocimiento del contenido social.

Aquellas que permanecieron ausentes, mujeres, niños, niñas, personas ahora denominados de la tercera edad o discapacitados, invisibles ante muchos espacios y momentos, por no haber hecho nada “relevante”. Hoy son actores sociales incluyentes que nos comparten gran parte de su historia a bordo o cerca de la vida cotidiana del

³⁸⁹ Este texto aparece en: David Lowenthal, *El pasado es un país extraño*, traducción de Pedro Piedras Monroy, Akal, Madrid, 1998, p.272

ferrocarril, con una identidad propia, en lo individual o en lo colectivo al referirnos a los trabajadores, por ejemplo, quienes muchos de ellos son jubilados que nos comparten sus historias, y otros siguen activos en la nueva empresa concesionada, pero igual disponibles a compartir algo de lo que han vivido pues formaron parte de Ferrocarriles Nacionales de México, activa hasta 1997. “Una conciencia más plena del pasado implica familiaridad con los procesos concebidos y completados, con los recuerdos de las cosas dichas y hechas, con las historias sobre la gente y los acontecimientos”.³⁹⁰

Y es que el pasado nunca muere, nos dice el mismo Lowenthal parafraseando a Gilbert Highet “existe continuamente en las mentes de los pensadores y de los hombres con imaginación”. Nos hace tomar conciencia, dice, “no sólo de nuestros pensamientos sino de los de otra gente” ya sea que seamos testigos directos o de que se haya recibido información de segunda mano, o bien, muchas veces la mente hace una mezcla de historias y la evocación de algún referente lo lleva a otro, y a la construcción de una historia o una de sus tantas historias.

Para el rescate de la memoria individual y colectiva, hemos recurrido a la entrevista que nos propone la historia oral, a través de ésta se puede lograr que los recuerdos estén llenos de anécdotas, opiniones, confesiones, etc. En este contexto, Camarena y Necoechea, contrastan los diferentes tipos de entrevistas, por encuesta o por sustracción de información en el sentido periodístico, y a veces cómo se habla es más relevante respecto de lo que se habla. Estos contenidos formarán parte del tejido documental, por ello se trata de que sea descriptiva, aun cuando se incurra en exageraciones y ficciones, fallas en la memoria, con todo ello podemos lograr comprender y darle significado a lo que nos narra nuestro entrevistado, hombre o mujer.³⁹¹

Las entrevistas, en el contexto de la historia del ferrocarril tienen la finalidad de crear el estado social del que se habla, sin prejuicios y sin miedos. Es darles voz a esa comunidad que es considerada subordinada tan sólo porque sus historias y vivencias no han sido del interés de otros medios. Nuestro objetivo es buscar esas anécdotas que darán a nuestro estudio un sentido más íntimo. Los testimonios son patrimonio en voz, patrimonio

³⁹⁰ Lowenthal, p. 272

³⁹¹ Mario Camarena Ocampo y Gerardo Necoechea Gracia, “Conversación única e irreplicable: lo singular de la historia oral” en *La historia con micrófono*, Graciela de Garay (coord.-Instituto Mora), Dirección de Estudios Históricos-INAH, 1994.

cultural que será incorporado a esta historia del ferrocarril y formará parte de ese Sendero de la Memoria.

Este compendio, al que podemos llamar también paisaje de la memoria, está conformado por individuos que están insertos en una misma comunidad y en un mismo sentido cultural. Nos aportan información muy interesante, forman parte del contexto cultural, y aunque entre ellos no se conocen, porque las entrevistas se hicieron en lo individual, muchos de sus recuerdos coinciden con el del otro, las palabras y la forma de evocar esos recuerdos. Están situados en espacios diferentes pero el tema los lleva en su recorrido a un mismo sentido, a un paisaje que hemos bautizado con el nombre de *Familia Ferrocarrilera*.

Señor Pascual Pérez Fuentes (Sábado 23/febrero/2019).



Ferrocarrilero originario de Celaya, Guanajuato. Se inició con la empresa Ferrocarriles Nacionales de México a partir de 1960 hasta 1998, cuando ésta ya estaba en proceso de reestructuración, él ya no siguió con las nuevas compañías ferroviarias.

Don Pascual nos platica de su comienzo como empleado de la empresa FNM.

Aun cuando ya circulaba el tren diésel, don Pascual nos comparte:

Me inicié en el ferrocarril como colilla, estaba como chalán, ayudante de fogonero, era el que atizaba la lumbre en la caldera del tren (era el operario encargado del funcionamiento de una caldera de grúa, martinete, pala de vapor, máquina perforadora de pozos y otros aparatos similares). Al tren le llamaban niágara por la forma en que ardía en lumbre para poder generar el vapor y correr. Llevaba la máquina un tanque adelante con agua y en el cuerpo de la máquina todo era vapor. Los tanques estaban forrados de acero. Luego me subieron a garrotero de camino. Mi función era darle señales al maquinista.

La tripulación estaba compuesta por el maquinista, (en la época del tren de vapor) el fogonero, que cargaba un manómetro siempre. Estaba también el conductor, quien ordenaba el movimiento del tren y checaba la carrera que este tenía que llevar. De máximo 25 kilómetros por hora en los trenes de carga y el de pasajeros tenía que viajar a 30 kilómetros por hora. Viajaban tres garroteros: el de en medio, que ordenaba el movimiento del tren, el de atrás, que cuidaba la parte posterior del tren y el de adelante, quien generaba la maniobra para los cambios para la salida del

tren. Eran tres pitazos o silbatazos los que se tenían que dar para la salida de los trenes: eran cortos, largos y había intervalos que el conductor del tren, ya debía conocer. -Nos hablaba de la vieja escuela-

-Don Pascual nos proporcionó más información de otras áreas y las funciones que desempeñaban otras secciones-

Pasándonos a oficinas, el conductor compensaba la cantidad de carros que debía llevar el tren, según la fuerza y la unidad de máquinas que llevaba. Todas las máquinas son diferentes. Hay trenes que llevan furgones, tanques planos. Las clases de carros son diferentes, por ejemplo, el furgón se utiliza para cargar maíz y granos, el carro-jaula, para el transporte de ganado, el carro tanque cargaba chapopote y asfalto, el carro plataforma cargaba tractores, trilladoras, coches, las góndolas cargaban los durmientes y otro tipo de maderas para uso industrial.

Ahora sobre las personas, mire el jefe de la estación era el que se encargaba del boletaje para el pasaje, el jefe de patio era el que controlaba la formación de los trenes, los garroteros de patio eran los que acomodaban los furgones para los trenes de carga.

-También nos platicó sobre los talleres donde se reparaban las máquinas (en Irapuato sólo se reparaban los carros)

Esperaban al tren para cambiarle estopa, aceite y ver que saliera nuevamente en buenas condiciones, ubicar el eje de la chumacera y si era necesario cambiarla.

-Sobre fabricación o manufactura de trenes, nos platicó:

Esta actividad se hacía en Aguascalientes, en San Luis Potosí, en la terminal Valle de Nixio, en el DF, y donde hacen todos los accesorios del tren es en Ciudad Sahagún, estado de Hidalgo. En Acámbaro sólo arreglaban los carros defectuosos.

También fui ayudante de reparador de vías, que es el que está al servicio del jefe de vía y posteriormente me preparé como reparador de vía y luego me capacité para trenista de camino y mi servicio era llevar el cargo de todo el tren para saber cuánta fuerza le sobra o le falta a la máquina.

Yo me inicié con mi papá en Celaya, él era jefe de vía y él decía que cuando estira el riel de acero hay una variación radial que llega a las curvas, las curvas soportan esa densidad de riel, y estira 11 mm por kilogramo, y luego encoge el riel... es acero, pero es como elástico.

-Don Pascual habló de la estación de ferrocarril y nos comparte de sus recuerdos.

Antes estaba bien feo ahí donde está la estación. No había casas estaba todo baldío. Donde está la escuela era un hotel para la tripulación del servicio de ferrocarriles, luego se hicieron oficinas del Sindicato, después se dividió la construcción.

Había una cremería por la parte de adentro de la estación, frente a la estación.

El señor Pascual refiere que tal cremería se ubicaba al interior de las instalaciones, al menos esa fue la referencia que nos dio, pero otra de nuestras fuentes nos proporcionó otra referencia de ese mismo negocio. Luego nos platicó sobre las señales del tren, de la función que desempeñaba el garrotero, quien para hacer señales inclusive subía a la azotea del tren y desde ahí hacía las señales al maquinista para algunos movimientos del ferrocarril y cuando iba a atravesar algún túnel.

El señor Víctor Manuel Villanueva Ortiz (octubre de 2017). Nuestro primer testimonio en torno al ferrocarril.

El señor Víctor fue el primero de nuestros entrevistados. Pensionado por la empresa Ferromex y jubilado por la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Se inició hacia el año de 1976 como trabajador “Llamador de patio” de planta con la empresa mexicana y concluyó el proceso de reestructuración con ellos. Fue contratado por los nuevos dueños, concesionarios del ferrocarril hasta que sufrió una lesión en el pie y ya no pudo continuar trabajando, así es que se tuvo que pensionar. De él obtuvimos información sobre la ruta que sigue partiendo de Irapuato y algunos otros datos.

Yo inicié en Ferrocarriles Nacionales de México en el año de 1975, empecé como aspirante de Llamador, y mi primer servicio después fue en el 76, el 14 de julio de 1976, ahí fue mi primer servicio ¡este! que hice en la empresa de Ferrocarriles. Fui Llamador, con mi trayecto de Llamador duré hasta el 82 que ascendí a Garrotero de Patio, y después ¡este!, ascendí al camino, y ¡bueno!, ese es un trayecto que uno hace para ascender. Lo que ya no pude ascender fue como conductor de trenes porque, pues ya no me dieron las cartas que son específicas para como conductor de trenes, pero entonces yo me inicié como Llamador, que mi trayecto era andar en bicicleta, ir a llamar al personal de, que era para a saliera, a salir fuera en los trenes, y ya después de llamador me fue al patio, que fue donde se formaban los trenes, para que el personal que salía de camino, salieran fuera, entonces ahí se acomodaban los trenes... ahí se formaban los trenes que iban a salir a ciertos lugares, a ciertas ciudades. En este caso, por decir, que era aquí empezando por la Ciudad Industrial, que se llama estación de Chico, y pues de ahí a Salamanca, de Salamanca a varias ciudades que eran ¡este!, pueblitos pues, se puede decir porque no son ciudades como Villagrán, Cortazar, Crespo y de ahí a Celaya, y seguía Apaseo, Mariscal, Querétaro y después de Querétaro seguía, pues, hasta México. Pero ahí entraban intervalos de más estaciones que por decir seguía Viborillas, San Nicolás, Bernal, Huichapan, Sayula, Teocalco, Apasco, Caleras, entre otras más y de ahí hasta Huehuetoca y de Huehuetoca a México, y ese era el trayecto del garrotero del camino, que eran los que hacían los movimientos, ¡este! Todo el trayecto que hacía uno por decir, en camino, había pues fríos, lluvias, pasar hambres porque había veces que nos tocaba quedarnos a medio camino esperando hasta que pasara otro tren y nos dejaban ahí por horas. Hubo en el 79, un bloqueadero de trenes porque no había lugar, hacía uno de Irapuato a México hasta 50 horas, 60 horas, entonces ¡este! pues era un cansancio pues de uno, a parte sin dormir, sin comer, y ¡bueno! era un trayecto muy largo... Pues fueron muchas vivencias, otras cómodas, por ejemplo, cuando me tocaba salir en pasajeros que, ahora ya los quitaron, ya se olvidaron de ese tren pasajero que, era muy cómodo para la gente de escasos recursos, porque ahorita ya no hay, puro camión y la gente pues no tiene lo suficiente para poder salir, y pues este fue mi trabajo, algo pesado... y como le digo ¡este! Pues había ocasiones muy agradables, en ciertas circunstancias mi trabajo me gustó mucho... Yo quisiera que los jóvenes que están trabajando en el ferrocarril, quisiera que tuvieran ese sentimiento por ese ferrocarril, que ahora ya no es igual, ya es un ferrocarril “muy baquetón” porque ya no es como antes, antes era trabajo, bonito. Ahora ya no, ahora todo por el sistema de radio, creo ahora ni lámpara usan, y anteriormente tenían sus lámparas... Le digo porque me platican otros compañeros y tengo a mis hijos trabajando ahí. Ahora ya para poderse bajar del tren, ahora lo paran todo, y anteriormente no era así... uno como por decir iba corriendo el tren y ¡bájate a revisar! porque, por cualquier cosa, por decir así iba humeando algún carro porque se pegó los frenos y se bajaba uno a 30, 35 por hora, corriendo el tren y se bajaba uno, podía uno accidentarse, pero como uno ya tenía “su maña” para poder bajarse, pues ya se bajaba... Por decir así, en cada curva, uno se asomaba para ver cómo iba corriendo el tren, entonces miraba de repente que humeaba, es que anteriormente los carros tenían cajas con aceite que iba lubricando los ejes, y tenían una

esponja donde la esponja hacia que el eje se llenara de aceite y se deslizara bien. Entonces a mí se me llegó a prender una caja, y nos tuvimos que parar para dejar ese carro ahí porque la caja ya no tenía aceite. Eso fue en Sayula, fue cuando lo dejamos, ahí dejamos ese carro, y hasta la fecha tuve que pagar 64 mil pesos por ese eje que, yo ni culpa tenía, pero así nos cobraban, por ese defecto que tuvo, sin tener yo culpa. Entonces eran muchas cosas, nos abrían los furgones y lo que robaban nos lo cobraban.

¿Qué hacían los garroteros de patio?

Los garroteros de patio es el que aquí en Irapuato formaban los trenes que, era para que salieran los garroteros de camino salieran fueras, para ir dejando carros en ciertas estaciones, el destino que llevaban, por decir así, como le había dicho las estaciones que ya le mencioné.

¿Cuántos garroteros eran y qué hacían?

Lo que pasa es que el tren se formaba por el maquinista, su ayudante del maquinista, el conductor que era el responsable del tren y los garroteros de camino que eran los que le ayudaban al conductor, en este caso por decir, al conductor le llevaban una forma de tren donde estaban todos los carros ¿qué destino llevaban?, entonces esta lista se la entregaba el conductor al garrotero, que se le nombraba garrotero de en medio, que era el que ordenaba a los demás garroteros a dejar cierto carro, por decir así, en diferentes estaciones, dependiendo a donde iban los carros. Entonces ese era el trabajo de los garroteros, cortaba donde tenía que cortar para dejar ciertos carros y ya le daba la señal al conductor para que éste siguiera su camino.

¿A qué velocidad circulaba el ferrocarril?

A 90 kilómetros por hora.

¿Cómo vivió el proceso de privatización de Ferrocarriles?

Pues nos anunciaron de eso como a finales de 1997 y nos mandaron a descansar un mes, y nos anunciaron que en ese tiempo iba a aplicar. Yo creo que para organizar todo para el recibimiento administrativo que fue a inicios de 1998.

Familia Mares Castillo (18/08/2018). Prolongación Insurgentes, colonia Guadalupe del Puente.

Esta entrevista resultó interesante por la intervención de varios testimonios emitidos por los diferentes miembros de la familia Mares Castillo. Los señores Simeón Mares y Dominga Castillo, son los señores mayores de la casa, los abuelos, y aunque intervinieron poco, fue interesante conocer los diferentes puntos de vista y contribución al tema del ferrocarril. La señora Eustolia Mares fue quien nos proporcionó más información y se incorporó más tarde la señora Leonor Mares. Sin embargo, en su conjunto, nos presentaron un contexto social de lo que representó, en su momento, y representa, el ferrocarril para las inmediaciones de la Calzada de Guadalupe y las vías que se prolongan hasta el puente del río Guanajuato.



Foto 65: Familia Mares Castillo. Aquí vemos a la señora Eustolia, a la señora Dominga y al señor Simeón.

En el tren uno viajaba muy bien, muy a gusto ¡eh! -nos comenta la señora Eustolia Mares- *Sobre todo eso, muy cómodo, muy tranquilo, pues no estaba la vida como ahora, como lo que estamos viviendo.*

Viajábamos a Abasolo. Para ir a Abasolo, lo tomábamos aquí en la estación, “de ida y vuelta”

-Interviene la señora Dominga-

...sí porque ahí en Abasolo está la estación de Joaquín ¿verdad?, y en la estación de Joaquín se bajaba uno y ya se iba uno caminando hasta donde iba uno a su rancho.

La señora Eustolia nos habla del tiempo que duraba el tren a Abasolo y de los terrenos donde se ubica la casas de sus papás-

Yo creo era, ha de haber sido ¿que?... una hora, o menos, lo que llegábamos porque no iba tan recio, pero sí se viajaba uno muy a gusto porque ya iba uno viendo todas esas partes por donde pasábamos. Estos terrenos pertenecían al Pato González ¿verdad? “A un empresario de aquí de Irapuato”...

Responde la señora Leonor Mares-

A un señor que le dicen el Pato González, de aquí del Cereso, adelante del Cereso. Él fue el que les vendió todos estos terrenos, a toda esta gente.

-Y no dice que no forman parte de los terrenos del ferrocarril-

No, de ellos es nada más quince metros, de las vías hacia aquí, hasta la puerta. Entonces como aquí ellos, mis papás compraron hace ¿qué? – cuarenta años

-Contesta la señora Leonor-

...como unos, entre cuarenta y cuarenta y tantos años llegamos aquí, entonces cuando nosotros llegamos, aquí eran hoyos, estás partes eran hoyos “porque sacaban para hacer tabique”...

-Interviene la señora Dominga-

Entonces aquí brincando la vía, aquí donde es ahorita los Girasoles, ahí eran las ladrilleras, las ladrilleras y el tiradero de basura, porque ahí tiraban basura y también venían a tirar de la jabonera La Corona, estaba por donde está la Plaza del Comercio. Ahí venían y tiraban todo eso y era todo el tiradero. Entonces aquí llegamos... y pues le digo, aquí pasaba el tren pero aquí no hacía parada, nada más pasaba y cuando viajábamos en tren, nos íbamos hasta la estación (...)

-Nos platican que viajaban sólo por el estado-

Sí, nada más de aquí a lo que era Abasolo... más retirado no. Aquí era donde teníamos familiares e íbamos de visita... se nos hacía un transporte más económico, cobraba barato y a nosotros nos quedaba también cerca...

-Nos platicaban que era más económico el transporte en ferrocarril y lo que pagaban-
Hace como treinta años. Fíjese que no me acuerdo porque mi papá era el que nos compraba los boletos -Interviene la señora Dominga y dice- "20 centavos... como 15 pesos, en ese entonces eran centavitos no eran pesos".

-También de cómo ha afectado el paso del tren a algunas de las construcciones, por el ruido y el peso, no tanto así a la salud-

Ha afectado algunas construcciones... se simbra y eso hace que se agrietan, jaja!, y a algunas partes de la casa. No, que cree que no... bueno, hubo momentos en que sí le afectaba a uno el ruido, porque aquí era donde se frenaban y era cuando jay, cómo pitan!, porque vienen pitando desde el río. Desde el río ya viene el pitadero y pues sí enfadan... pero es lo único, nada más de los oídos... lo que nos afectaba.

-El hecho de que no haya ferrocarril de pasajeros no afecta en gran medida, ni por la irrupción en cuanto a la necesidad de transportarse, ni en su economía. Sin embargo, se remiten a la nostalgia de vivir, o querer revivir momentos a través de los viajes en ferrocarril-

Qué cree que en la economía no nos afecta el que no haya ferrocarril... ya empezó a tener uno su carrito, o en camión, pero a lo mejor si volviera el tren, volveríamos a viajar en él, ¡qué tiene! que tuviera uno, jeste! carro para irse. Porque lo que le digo, es más económico y para recordar uno cosas de antes.

- Nos remite a sus recuerdos la señora Eustolia de cuando viajaban en tren-

¡Ay sí!, cuando nos íbamos, hacen una fiesta allá en el rancho, nos íbamos desde un día antes y ya nos bajábamos en la estación de Abasolo y nos íbamos caminando todo el camino hasta llegar el rancho. Sí, si era muy bonito, y ahorita pues mire, con esto que nos pusieron aquí...

-Señala refiriéndose a la barda que levantaron para proteger las vías del ferrocarril-

(...) pues sí, nos afectaron mucho con esto. Porque no hay dónde meter el vehículo...

-Responde la señora Leonor Mares, aludiendo la situación social y el espacio que les dejaron por las bardas que levantaron y donde se complica más la situación para las familias que viven ahí-

Por tanto vandalismo, tanto ratero que hay, todo lo que ahorita andan robando en el tren, por eso, y nosotros somos de las personas que nos afectaron, porque como no tienen, mis papás no tienen salida para allá, y como ya son señores grandes, y ellos viven aquí, ellas y mi hermano, pues ya son señores grandes, y esto que pusieron la barda, pues sí afectó, porque ya no puede entrar, por decir así, un carro a recogerlos a ellos para cuando se enferman o alguna cosa, no.

Se imagina un día se les quemó aquí su casa, arriba. Los bomberos no pudieron, ¿por dónde pasaban? Tuvieron que brincar por aquel lado de la vía y aventar la manguera para poder apagar el incendio, ¡se les quemó hasta el tercer piso!

Nos platica la señora Leonor,

(...) que la barda tiene más de un año, pero no ha sido impedimento para el vandalismo, porque antes veíamos cuando andaban por ahí los vándalos y ya hablaba uno a la policía o algo, pero así no se da uno cuenta ni a ¿qué horas?, qué tal si andan escondidos ahí entre la maleza, como los ve uno. El vandalismo sigue igual, no se ha disminuido, la barda no solucionó nada, y sólo afecta el acceso a la gente de por ese rumbo.

-Comentan que sólo les avisaron para levantar la barda, pero como es parte de los terrenos del ferrocarril, pues no les pidieron autorización, aunque les afecte, principalmente respecto a los accesos a los vecinos de la zona-

-Continúa la señora Eustolia-

¡Ya le digo! está muy mal esa barda que pusieron... también taparon drenaje... y agua.

-Nos comentaban que tenían problemas también con los servicios, estos principalmente: drenaje y agua, porque estaban alejadas las tomas de sus casas-.

Señor Alberto Cuevas Lozano (agosto 29 de 2018). Trabajador del sistema ferroviario de la empresa Ferromex



Don Alberto respondió a las preguntas que le hicimos en torno al ferrocarril y los talleres, siendo éstos el área donde se desempeña como mecánico desde hace más de 5 años (-para estas fechas el tiempo de ejercicio laboral del señor Alberto, ya aumentó casi dos años) al servicio de Ferrocarril Mexicano S.A de C.V.

Y respecto a la tripulación el señor Alberto nos comenta que normalmente

En un viaje corto tripulan 3 personas: maquinista, conductor y un garrotero

En un viaje largo tripulan 4 personas: maquinista, conductor y 2 garroteros.

El maquinista es el responsable respecto al tren, el conductor: ordena a los garroteros sobre las rutas y la colocación de carros. Ordena sobre los cambios de vías y está pendiente sobre todo movimiento del ferrocarril, y los garroteros obedecen sobre las órdenes dadas por el conductor sobre los movimientos que debe hacer el tren.

El señor Alberto nos platicó que al parecer siguen manteniéndose algunas funciones dentro del ferrocarril, aunque otras resultaron obsoletas para el sistema, pero en términos generales y de acuerdo con pláticas con sus compañeros de mayor antigüedad y que vienen de FNM, siguen manteniéndose los mismos puestos, muchos de los cuales se incorporaron a capacitación, y de esto nos comenta—

Siguen manteniéndose los mismos puestos. Los ferrocarrileros entran ahora con estudios de preparatoria y ahí dentro se les imparten cursos que pueden durar hasta dos meses. Destinados para diferentes áreas del ferrocarril.

Las capacitaciones inician con el curso de plurifuncionales, es decir, que se nos imparte de todo un poco. Posteriormente se asigna el curso para proveedores, que es otro cargo. También se asigna, dentro del curso, “la especialidad en garroteros de patio y camino, y para maquinistas y conductores, es el de mayor responsabilidad”.

Los cursos se imparten en el aula y viene gente de otros lados, nacionales generalmente, a impartirlos. No los mandan a otros lados a especializarse. Contamos con una sala de capacitación, y hasta donde yo sé no hay extranjeros trabajando el Ferromex.

-El señor Alberto nos comparte sobre las ventajas que tiene el trabajar en ferrocarriles y el servicio que éste aporta al sistema de transportes-

El ferrocarril es un medio de transporte seguro. Esas son sus principales ventajas.

El cargamento que lleva va asegurado por ambas empresas: el que hace uso del tren y el que lleva el traslado.

-Nos platica también de la asignación para cada tipo de carro y cómo funcionan de acuerdo a la forma, compartimiento y colocación en la serie, así como su fabricación-

Los diferentes tipos de carros tienen funciones específicas. Por ejemplo: los furgones: tienen dos puertas a los costados, equipados para trasladar cemento, cartón, etc.

Las góndolas son más pequeñas y trasladan varilla, chatarra, etc.

Las periquerías: son carros con rejillas divididos en tres niveles, equipados para trasladar autos. Las tolvas tienen puertas abajo y están equipados para trasladar maíz, frijol, etc.

Los carros intermodales: carros cerrados y sellados con plataformas. En el caso de los tanques son carros parecidos a las pipas. Equipados para trasladar material peligroso, aceite, combustible.

En México está la fábrica de autos trenes. Los carros tienen un tiempo de vida. Cuando caducan, se cambian por modelos recientes, pero el tipo-modelo sigue siendo el mismo.

El sistema de transporte que alguna vez fue loable en cuanto a las dinámicas social y económica, y para uso de transporte por excelencia del emigrante, quien debido a que quizá, fue eliminado el ferrocarril de pasajeros, ha tenido que buscar otras formas de traslado en el mismo medio, pero en los últimos años haciendo uso de la violencia y arbitrariedades para poder trasladarse. Sobre estos acontecimientos, el señor Alberto nos platica asuntos de peligro por los que ha pasado en su ejercicio laboral relacionado con el ferrocarril-

Hay accidentes que involucran a algunos de mis compañeros, por los que han tenido que pensionarse. Situaciones de vandalismo donde también han resultado, sino afectados físicamente sí emocionalmente. Casos sobre todo presentados en años recientes donde hemos tenido que salir hasta huyendo en plena madrugada. Casos por cuestiones de trabajo porque hemos tenido que salir a auxiliar algún servicio, dentro de nuestra jurisdicción, por cuestiones mecánicas, pero hemos sido afectados en nuestra integridad. Un caso personal donde salimos huyendo mi compañero y yo del servicio a causa de una balacera con dolo en el sitio que atendíamos. Y otros tantos casos por cuestiones de inseguridad.

Juan Ricardo Barrera Juárez

Oriundo de Irapuato y radicado desde hace más de 30 años en Salamanca (Marzo 2018).

Director de la escuela secundaria nocturna (la tercera en su estilo establecida en Irapuato) ubicada en la escuela primaria “Héroe de Nacozari”, próxima a la estación del ferrocarril. Él nos comenta sobre experiencias, y recuerdos de cuando era niño y se trasladaban en ferrocarril

Viajábamos a Valle de Santiago... eran viajes familiares. Ya cuando era grande... tal vez estaba en la preparatoria... hace aproximadamente unos 20 años, cuando todavía circulaba el tren de pasajeros, quise revivir la experiencia de viajar en ferrocarril... de Guadalajara a México pero cuando supe que el tren hacía el doble de tiempo, 9 horas, mejor me fui en camión... hacía mucho tiempo... hubiera sido la segunda vez que viajara en ferrocarril, pero no se hizo ese viaje... hubiera sido bonito yo creo volver a vivir esa experiencia.

El tren al igual que el avión son las formas más seguras de traslados... Si sacamos los índices de accidentes, según las estadísticas los mayores accidentes suceden por carretera... el tren es un medio muy seguro de traslado.

Juan Ricardo visualizó, de acuerdo con el proyecto de “Enrique Peña Nieto, la posibilidad de un tren que pasara por Irapuato

... un tren bala (-lo menciona así-). Estaba en licitación con una empresa china el proyecto de un tren que viajara a Toluca-México-Guadalajara-Querétaro”.

“Es un medio de transporte que puede ser importante, alternativo al servicio carretero, de alta velocidad y en terrenos elevados... que reactive las condiciones actuales del país... que se

ajuste a las necesidades del país... No estamos preparados, no hay la infraestructura, pero se tendrían que visualizar y trazar las líneas, llegar a acuerdos con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para esto... se necesita (por parte de la empresa) que tenga la competitividad, que proporcione seguridad, tal vez lujos, costos accesibles... México no se tiene que quedar atrás.

Respecto a la inversión extranjera para el servicio del ferrocarril, que fue otro de los temas que se tocaron en la entrevista, Juan Ricardo mencionó que

La inversión extranjera está en la agenda nacional, es una cuestión a nivel internacional, respecto a esas necesidades, es decir, atraer empresas extranjeras de proyección mundial.

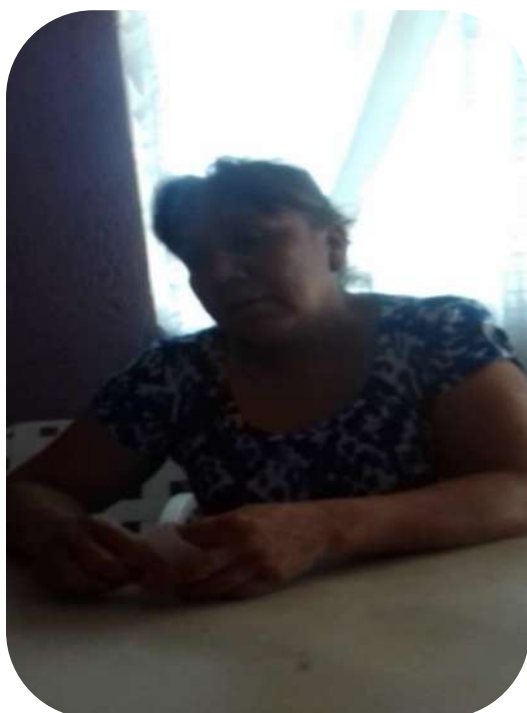
¿Qué significa para Juan Ricardo el ferrocarril?

Sin duda es el transporte más antiguo de México... el primero que llegó y que se ha dejado morir... es el más seguro en cuanto a cargamento y además está permitida la carga que traiga (se refiere al volumen y peso)... y si se habla de estadísticas de accidentes entre servicio aéreo y carretero, ¡este! es el más seguro, el ferrocarril.

A principios del siglo XX se generaron monopolios debido a que sólo algunas empresas, extranjeras, tenían la concesión de las vías del ferrocarril, y respecto a ello nuestro entrevistado dijo desconocer, pero podría inferir respecto a cómo se maneja ahora las condiciones respecto a las concesiones.

Hace 25 o 30 años en la estación de Salamanca se veía mucho movimiento. Gente trabajando. De ahí hicimos el viaje a Valle de Santiago y fue muy bonito y emocionante. No había tantos carros. El tren ayudaba a muchas cosas.

Sra. Juana Nicasio Baeza (22 de septiembre de 2018)



-La señora Juana Nicasio es vecina de la calle Lindavista Sección 28 de la zona Ferrocarrileros Común. De 47 años de edad, hija de los señores nacimiento, 51 años viviendo en esa zona, y J. Jesús Nicasio Anguiano y la señora María Baeza Martínez (difunta).

El lugar en el que habitan es el mismo desde antes de su según nos dice-

La zona en que habitamos actualmente pertenecía a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y un hermano de mi papá, Jesús Nicasio, quien también trabajaba en Ferrocarriles Nacionales de México y que se quedó en la empresa Ferrocarriles Mexicanos, intentó negociar la vivienda para que mi papá se quedara con ésta y se la fuera pagando a él a manera de vivienda de interés social, y es asunto que no estaba en manos de él porque mi papá también era pieza laboral de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, y por ese hecho él tenía derecho a dicha vivienda. Fue por parte de otro empleado de nivel de la misma empresa, el mayordomo (encargado de algunas funciones operativas y administrativas del

ferrocarril) quien le hizo saber sobre dichos derechos a mi papá, y él desconocía sobre esos derechos. La vivienda se quedó en sus manos finalmente y fue motivo de un rompimiento familiar ya que el supuesto dueño de la vivienda, o sea su hermano de mi papá, no aceptó la resolución, donde hasta ahorita no ha habido nada legal.

Al tomar la gestión Ferromex la zona pasó a manos del municipio con todas sus implicaciones, entre éstas el suministro de agua potable, ya que antes F N de M les proveía el servicio gratis, y el hecho de tener que pagar por el servicio incomodó a muchos de los habitantes en la zona, debido a que se empezaron a cobrar las cuotas.

Sobre su acercamiento con el ferrocarril, la señora Juana nos platica

Mis vivencias en los talleres del ferrocarril eran porque yo le llevaba de almorzar y comer a mi papá, y él era reparador de vías del ferrocarril.

-La señora Juana nos compartió algunas de sus vivencias y, entre otras, la adquisición de la vivienda, ya que ésta se encuentra en la zona aledaña a las vías del ferrocarril y los talleres-

Señora Juana, ustedes, la familia, ¿alguna vez viajó por ferrocarril?

Mi mamá tenía a sus papás en Mariscala, y nos íbamos en tren a visitarlos, Mariscala está en Querétaro.

-Invitaban a la entrevista a un señor que andaba ahí, esposo de la señora Yolanda Nicasio, quien no logró hacer comentario alguno de que lo que representa para ellos el ferrocarril.

Como familia de un ferrocarrilero qué lugares visitó a parte de Mariscala?

Visité Escobedo, también para aquel lado (de Querétaro) iba a visitar a mis tías, a veces mi abuelita me llevaba con ella, porque ella tenía a su hija allá, porque también fue ferrocarrilero su esposo y ellos siempre han vivido allá, en Escobedo. Me gustaba mucho viajar en el tren porque íbamos a visitar a la familia y eran muy bonitos los viajes en tren. Más que nada también por mi abuelita... ella vivía por la estación y se le hacía yo creo más fácil viajar en tren. De ella era la idea de viajar en tren... era bien bonito cuando la gente subía al tren a vender con sus canastotas de sopa de arroz, de huevo... o sea comida... gorditas, tacos... ese tipo de cosas son las que vivía cuando iba en el ferrocarril... ya se acabó lo que era FNM, cambió mucho... ya no es el ferrocarril de cuando éramos niños.

-La señora Juana también nos platicó de situaciones que se vivían en la zona a causa del ferrocarril por el cruce de las personas a la colonia contigua. Accidentes y muertes antes de que elevaran un puente que ahora separa a ambas zonas, lo que se conoce como "El Ranchito", que es la zona donde ellos viven y la colonia Plan Guanajuato-.

-Yolanda Nicasio, hermana de la señora Juana, nos cuenta una anécdota-

Antes de que pusieran esta barda. En una ocasión venía yo de trabajar -trabajaba en Gigante Verde (empresa empacadora de verduras que se ubica a la salida de Irapuato en la avenida Solidaridad)- cuando me acercaba a las vías del tren vi mucha gente recogiendo maíz y pues yo también hice lo mismo. Por las hendiduras de uno de los carros del tren, los que se conocen como góndolas, se salió mucho maíz. Yo también recogí mucho y pues éramos muy pobres, así es que mi mamá nos estuvo haciendo tortillas durante algún tiempo con ese maíz.

- Posterior a ello fue la barda que se erigió a consecuencia de robos, porque según cuenta la misma Yolanda-

La gente no sólo se conformaba con lo que el tren dejaba a su paso, sino que ya después se brincaban a éste y bajaban hasta refrigeradores y estufas, y todo lo que a veces llevaba el tren cuando se estacionaba, la gente aprovechaba para saquearlos.

- Todas estas prácticas se generaron desde la transición de FNM a Ferromex, incluyendo las políticas y entre otras al parecer también el silbido del tren, ya que los vecinos coinciden en que ya casi no se escucha su llegada bajo esa forma, al parecer hay más control hasta en esto-... el silbido del tren se escucha en despoblado... cuando va pasando.

Entrevista con el señor J. Guadalupe Cantero Rojas, procedente de Empalme Escobedo (Fecha 22 septiembre de 2018)

Originario de la ciudad de Empalme Escobedo, Guanajuato y guardacrucero de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México desde 1971 hasta 1996. De herencia ferrocarrilera, pues su abuelo era ferrocarrilero de Empalme Escobedo, y don Guadalupe se incorporó a la empresa por su hermano mayor, quien sufrió un accidente de ferrocarril no estando en servicio, sin embargo, el afecto a este medio de transporte nunca decayó.

-El señor Guadalupe Cantero nos menciona que FNM transfirió gran parte de su infraestructura a la empresa Ferrocarril Mexicano, S.A de C.V., y que esta empresa tiene inversión estadounidense, canadiense y japonesa, y por esa razón desaparecieron FNM-

Muchos puestos que no consideraron necesarios, como el de mi hermano Gerardo y el mío. Éramos guardacruceros, y nuestro desempeño era detener el tráfico vehicular para dejar pasar el ferrocarril. Por lo tanto, cuando dejó de ser FNM estos cargos fueron disfuncionales y sólo yo alcancé la jubilación, a pesar de que según la ley, me faltaban 3 meses para cumplir los 25 años de servicio. La empresa me los perdonó y logré mi jubilación. Para una recontractación con la nueva empresa teníamos que ejecutar un pago al sindicato y obviamente se gestionara otro cargo, ya que éstos habían sido eliminados, pero pues no lo hicimos por lo tanto ya no nos contrataron.

El presidente Ernesto Zedillo firmó el convenio de privatización -luego le llamaron de reestructuración- de FNM con empresas de origen americana (EU), canadiense y japonesa y a los empleados se nos anuncia sobre el decreto presidencial el 1ro. de febrero de 1996 y se da de plazo todo ese mes para aplicar”.

¿A qué se debe que se haya privatizado la industria ferroviaria?

Mire usted, la empresa ya operaba con números rojos. Ya no era rentable el tren de pasajeros. Ya no había gente que viajara en ferrocarril. La tripulación estaba compuesta por cuatro personas: el maquinista, el conductor y dos garroteros, generalmente, a veces sólo viajan con un garrotero solamente. Eran las famosas burritas, les llamaban así porque hacían viajes cortos y eran lentos. Traslataban a los profesores que trabajaban en las rancherías por donde pasaba el tren, por eso viajaban en tren, pero de regreso ya se venían solos. Por eso ya no era rentable y todos los gastos que tenían que hacer con el personal. El maquinista y el conductor eran los mejor pagados, por eso el primer servicio que cerraron fue el de pasajeros.

Había tren de burritas en varias partes: de Irapuato a las rancherías, de Silao a Guanajuato, de Guanajuato a Empalme Escobedo. En Aguascalientes también había burritas.

Los trabajadores podíamos viajar a toda la república. Después de 15 años de trabajo teníamos derecho a un pase anual, el que podíamos utilizar en todo momento y nuestras familias también. Entonces imagínese cuanto gasto representaba para la empresa. Éramos muchos trabajadores y gozábamos de éste hasta ya jubilados, viajando en trenes de primera e inclusive en pulman. Definitivamente ya no era rentable para la empresa el tren de pasajeros.

La empresa FNM se vino en decadencia desde la época de Díaz Ordaz y Echeverría. Aunque antes, con la huelga de 1958 también fue una etapa complicada para la empresa. Esa época no me tocó vivirla, pero yo escuchaba por medio de mi familia todo lo que tuvieron que pasar los trabajadores con el encarcelamiento de Demetrio Vallejo y Valentín Campa. La huelga duró casi dos años, y mientras tanto, a muchos de los trabajadores les llegaron por el lado de la familia, de las necesidades que estaba pasando la familia durante la huelga y pues tuvieron que doblar las manos. Muchas necesidades. Cuando soltaron a Demetrio Vallejo le dieron todos los salarios que le habían retenido. Sí cobró todo, pero ya estaba muy deteriorada su salud. Desgraciadamente tenemos un gobierno muy autoritario.³⁹²

-Nos platicó de las divisiones y los viajes que a él junto con su familia le tocó hacer-

³⁹² De manera amena nos cuenta sobre esta historia Elena Poniatowska en *El tren pasa primero*, Alfaguara, México, 2005.

Viajamos a Guadalajara, a la ciudad de México, a Veracruz. Para ir a allá pasábamos por lugares muy hermosos, paisajes espléndidos como las cumbres de Acuiltzingo, Perote, Tierra Blanca, el pico de Orizaba -Acuiltzingo también se le conoce, por los lugareños, como las cumbres de Maltrata-.

Está en proyecto el tren de pasajeros, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte está trabajando en este proyecto para turismo y es que el transporte carretero no hace los mismos recorridos que el ferrocarril. No es la misma emoción, la misma impresión, los viajes en uno y otro medio de transporte, es bonito ver la distribución del paisaje. Además de ser un transporte más seguro y menos contaminante.

Las vías ya están, están abandonadas en muchas partes de la república. Muchas estaciones de ferrocarril también están abandonadas. Es cuestión de echarlas a andar inclusive de Mérida a Yucatán, donde no hay vías o en Quintana Roo, y es que los accesos son muy difíciles, por eso no se abrieron esos caminos, quizá también por la rentabilidad.

Entrevista con la señora Guillermina Sujol Santos (29/09/2018)

Esposa del señor José Natividad Barrera Gutiérrez, originario de Hércules, Qro.



La señora Guillermina es originaria de Cuatotolapan, Veracruz, un lugar del que nos platica se dedicaba la población a sembrar caña para trasladarla al ingenio azucarero de Juan Díaz Covarrubias, otro poblado de Veracruz. Por esa razón, el tren pasaba por esa zona.

Cabe mencionar que la señora Guillermina, de apellido “Sujol”, proviene de chinos directamente, su papá era de ascendencia directa, y sobre el ferrocarril nos compartió que ella junto con sus hermanos subían al tren a vender lo que su

mamá les daba, que tenían un puestecito de comida cerca de la pasada del tren y entonces cuando éste hacía parada, ellos se subían a vender lo que su mamá les daba.

Teníamos que subir rápido y entonces ayudábamos a mi hermano Samuel, que estaba enfermo de su pie, lo teníamos que ayudar a vender para que fuera rápido porque si no el tren arrancaba.

Mi mamá nos ponía de todo, refrescos, tacos, tortas, lo que fuera...

Ahí, en Cuatotolapan conoció al señor José Natividad, quien tenía ya un año trabajando en Ferrocarriles Nacionales de México. Él inició en la empresa nacional en 1966 y dejó de trabajar hasta 1989

Ya no alcanzó su retiro con esta empresa, comenta nuestra entrevistada.

-Su función era como ayudante de compresorista. Operaba una máquina *rouston* o máquina negra. Estas máquinas levantaban los durmientes de las vías del ferrocarril para instalar nuevas o cambiarlas cuando ya estaban deterioradas. Las bañaban en chapopote para incorporarlas debajo de las vías del ferrocarril ...

Esa era su función.

Menciona que por su trabajo tuvieron que andar de un lugar a otro, por eso sus hijos son de diferentes lugares de la república. Por ejemplo, la mayor era de Loma Bonita, Oaxaca,

pero murió, el que sigue Enrique es de Cuatotolapan, Veracruz, otro es de Tula, Hidalgo y los dos menores de Guadalajara, Jalisco.

Yo empecé a cobrar de la forma TG7 cuando él estaba en el cambio de vía y él no tenía tiempo de ir a cobrar. ¡Y bueno!, era bueno porque, digo, era un dinero seguro, pero malo porque cuando el dinero abunda, también abundan los excesos. Había veces que se iba, cobraba y ya no regresaba y ya venía con una migajita... ¡esos son los recuerdos! Ganaba bien, y la gente que supo aprovechar, lo aprovechó muy bien... compraron propiedades, compraron casas, y aunque después que hubo la jubilación, ya se pusieron a vivir a donde compraron.

¿Vivencias bonitas aparte, sobre el ferrocarril? ¿Recuerdos bonitos que quisiera compartirnos?

Pues recuerdos bonitos yo, a mi modo de ver no. De que salíamos de un lado para otro. Llegábamos a un lugar desconocido, no sabíamos ni que vendían, qué era lo que se ocupaba... qué era lo que era más bien para la vida... pues en sí, en sí, no recuerdo malos, malos, no, en sí lo que recuerdo es que había mucho trabajo, pues uno como ama de casa tiene que salir adelante, y donde le tocara, que iba a traer a un hijo al mundo, buscar en dónde para que todo saliera bien.

Como familia de un ferrocarrilero, ¿qué lugares visitó y cómo vivió esos momentos?

No pues yo viví, pues, empezando, empecé en Rodríguez Clara (una comunidad de Veracruz), Loma Bonita, luego fuimos a Paso del Toro, luego fuimos a Chontal, luego regresamos al Puerto. Luego llegamos a la ciudad de México, a Pantaco, y luego de ahí nos trasladaron a Balsas, Guerrero y de ahí a este lugar de Tula, Hidalgo, y de Tula, Hidalgo a Juchitán y de Juchitán, se puede decir que al bajío... y en ese transcurso fueron muchos años.

De los lugares que usted se acuerda, ¿dónde fue dónde más tiempo vivió?

En Aguascalientes, ahí fue donde más me gustó. El clima, nos dieron una casita... nos prestaron una casita de Ferrocarriles, pero a él le daban preferencia de tener una casita. Aguascalientes fue donde más me gustó.

¿Cuánto tiempo vivió ahí?

Casi más de un año

¿Ahí fue donde más tiempo vivió?

No, durábamos seis meses, un año. Pero ahí llegamos a Aguascalientes, estaba muy bonito... ¡el clima!, aunque ahorita no creo que el clima sea tan bonito ¿verdad? Pero Aguascalientes es muy hermoso.

Oiga, ¿dónde fue donde renunció su esposo?

En Guadalajara -ahí fue donde renunció y luego -¿ya se vinieron para acá?- Sí.

En algún momento estuvo trabajando aquí en Irapuato como miembro de Ferrocarriles Nacionales de México?

Sí

¿En qué época fue?

Fue como en el '84

¿Cuánto tiempo duró?

Como unos seis meses

¿Qué piensa del ferrocarril de pasajeros?

La señora Guillermina manifiesta cierta nostalgia al compartirnos algunos recuerdos y vivencias sobre el tren-

¡Pues lástima! porque era muy bonito. Sí era muy bonito, había mucha gente. Jalaba mucha mercancía, jalaba mucha gente, en cada pueblito se paraba, y había mucha vendimia de todo. Y habían los que eran directos, que eran pulman, no hacían parada en lugares chiquitos, esos eran directos... eran muy bonitos, traían comedor, traían donde dormir, pero eran caros también...

Oiga, ¿qué tren viajaba para su pueblo?

El ramal, el ramal Rodríguez Clara-San Andrés Tuxtla. Así se llamaba "el ramal".

Usted llegó a usar el ramal?

Uhhh! Muchas veces, cuando estaba yo chiquilla. Para ir a Rodríguez Clara seguido íbamos, porque era el pueblito donde había, se puede decir se compraban las cosas. Ahorita pregúntame si se puede ir a Rodríguez Clara.

¿No se puede ir para allá?

No, ya no se puede ir... quemaron los puentes, se robaron las vigas, se robaron los puentes, se robaron los rieles... y como era una mafia que era a nivel de todos, nadie iba a poner el dedo porque dicen "si tú te robaste esto, tú también te robaste esto". Para Rodríguez y para Cuatotolapan, pues no, ahora ya hay carreteras.

La señora Guillermina nos compartió sobre algunos recuerdos de cuando viajaba a otros lugares como Juchitán de Zaragoza, Oaxaca, por ejemplo, donde aprendió palabras y algunas oraciones y canciones en zapoteco. Y asegura que si hubiera estado más tiempo habría aprendido mejor la lengua.

Nos platicaba usted que cuando traía a uno de sus hijos, el de en medio, cuando lo traía pequeño, se lo llevaban ¿qué nos puede platicar de eso? Cabe mencionar que debido a que no sabemos la forma de escritura de este idioma, nos es complicada, pero de acuerdo con la pronunciación y lo interesante que nos parece, es que consideramos importante esta parte de la entrevista ya que formaron parte de los viajes que hizo la señora Guillermina con su familia, y por su condición de esposa de un ferrocarrilero-.

Que se lo llevaban y le cantaban en zapoteco, y este, pues yo a veces, les decía, ¿oye qué quiere decir esto? Pues esto quiere decir esto... por decir así, para decir así cuando decía yo, ¿oye cómo se dice para decir voy al centro? Churrubía, pero le hacen como un acentito... para decir voy al baño chi-shula, para decir cerrar la puerta puerta-ca, para decir camarón bendaboa. Gueta era tortilla, iza, frijoles... padowine era una virgencita... o sea cositas, si hubiéramos estado más tiempo, no lo hubiera hablado pero sí entendido.

Las canciones del istmo son muy diferentes de allá... porque allá empieza la transmisión, pero hablando en zapoteco.

-La señora Guillermina nos platica de su pueblo... nos dice que era un pueblo cañero-.

¿Cuál es la ventaja de los medios de comunicación, del camión de transporte y del ferrocarril?

En el ramal, en el tren había mucha vida porque se manejaba la caña, como era región cañera de todas las comunidades que eran del corte de caña, se manejaba la caña para el ingenio azucarero de Juan Díaz Covarrubias, entonces ahí hacían parada obligatoria para desenganchar las góndolas llenas de caña y era como había mucha vida, y ahorita no, como hay carretera, ahora los camiones agarran otro lugar, pero el pueblo se quedó como muy desolado, muy muerto, ya no hay nada... en Cuatotolapan ya no hay nada!!

¿Cómo considera que es actualmente el ferrocarril?

Yo digo que sí... tiene que ser más mejor... tiene que haber un ferrocarril, no como fue antiguamente... tiene que haber un ferrocarril que traslade gente pero, mejor transporte, seguro, y este... no que hasta en los autobuses asaltan gente.

Entrevista a la señora Graciela Delgado, esposa del señor Jesús Martínez Soto, reparador de vía de la empresa FNM y Ferromex, (30/09/2018)

Aunque fue breve la entrevista que nos proporcionó la señora Graciela, no deja de ser interesante saber su apreciación respecto al ferrocarril, del cual se manifiesta distante y desinteresada en cuanto al transporte y su historia, pero agradecida, principalmente porque debido al trabajo de su marido obtuvo una vivienda y su pensión. Él laboró durante 14 años para la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y fue contratado por Ferromex.

La señora Graciela nos platica que:

Mi esposo se desempeñó como reparador de vía de la empresa desde 1983 hasta 1997 y fue contratado por la empresa Ferrocarril Mexicano, donde trabajó hasta que murió en el 2008. La vivienda que habitamos actualmente mi familia y yo, fue adquirida gracias al trabajo de mi marido en Ferrocarriles Nacionales de México.

Todas estas casas nos las dieron a los vecinos y a mi esposo porque todos trabajaban en Ferrocarriles Nacionales de México. Algunos fueron contratados por la nueva empresa, como fue el caso de mi esposo, pero algunos no.

Estamos hablando de la zona ferrocarrilera, a un costado de las vías del ferrocarril y frente a donde se encuentran los talleres de reparación de trenes de lo que fue FNM y que actualmente ocupa la nueva empresa.

La señora Graciela se manifiesta distante de lo que fue el servicio de ferrocarril y lo que éste significó para gran parte de la comunidad irapuatense pues asegura que ella nunca viajó en ferrocarril, sin embargo, está agradecida a ambas empresas la Nacionales y la Mexicanos, porque...

Gracias a éstas yo recibo la pensión que me dejó mi marido. Pero yo nunca viajé, a mí no me gustaba viajar y no sé qué signifique el tren para la gente.

Él trabajaba desde lo que ahora es la colonia Las Américas hasta la comunidad del Chico. Ese era el tramo que él trabajaba reparando las vías, pero él no viajaba.

Entrevista con el Arq. Daniel Venegas Mares (25 /10/2018)



Mi nombre completo es Daniel Venegas Mares. Secretario General del Consejo de Honor y Justicia por la Región 2 de la Federación Mexicana del Colegio de Arquitectos de la República Mexicana. Arquitecto de profesión, originario de esta ciudad (Irapuato) y mi desarrollo profesional básicamente se ha concentrado en la parte pública, funcionario municipal por cerca de 11 años, en diferentes responsabilidades. Coordinador del proyecto para el rescate del centro histórico y finalmente me retiro con Dirección de Proyectos de Obras Públicas, que no existía como dirección, era una jefatura de área.

Arquitecto ¿Cuál es su relación con el

ferrocarril?

Es una relación mucho muy directa porque yo provengo de una familia netamente ferrocarrilera, aunque debo decirlo a últimas fechas mi ascendencia se ha ido perdiendo, bueno ¡partiendo de este mundo Mi abuelo fue ferrocarrilero, mi padre, mis tíos y primos, algunos de ellos todavía son ferrocarrileros. Pero bueno, mi abuelo inicia su labor como ferrocarrilero en los primeros decenios del siglo pasado, él inició a trabajar en el ferrocarril desde muy niño, ni siquiera era adolescente. Empieza como mozo hasta llegar a ser maquinista. Mi padre también se incorpora joven, aunque él gracias al ferrocarril se va a Estados Unidos, allá radica un tiempo. Pero aunque él a la par tenía otras actividades laborales, él era vendedor, también fue profesor de inglés y de dibujo. Alternaba estas tareas con la de ser ferrocarrilero. Participó también activamente en el sindicato en su momento fue el líder a nivel municipal de la sección. Y bueno pues nosotros nos sentimos pues muy identificado con el ferrocarril, es parte de nuestro ADN. Cuál era el desempeño de sus familiares ferrocarrilero. Mi abuelo desde ser mozo, desde barrer la estación de servicio, y como decimos ahora él era el 'ibm', el mandadero. Después empecé a trabajar en las tareas de lo que se le conoció o se le conoce como la casa redonda, donde está el taller de reparación y mantenimiento de las máquinas. Finalmente se retira como

maquinista, él era el encargado de la corrida que se hacía desde Irapuato hasta Empalme Escobedo, en el municipio de Comonfort. Era en la época en que el ferrocarril prácticamente era el medio de transporte más eficiente. Mi abuelo nace en 1897 y empieza como en el año 1910. De hecho mi padre me platicaba pues que a él le tocó todavía la época de Porfirio Díaz, a mi abuelo. Mi padre es del 22 y él empieza un poco más tarde, como a los veinte y tanto años como en 1934, 35 inicia en el ferrocarril. Obviamente a mi padre le toca una condición menos compleja, aunque curiosamente mi abuelo digamos hizo una carrera donde llegó a un puesto más alto que mi papá (...) El ser maquinista era parte de la élite. De hecho mi abuelo tenía una posición económica muy holgada, por esa condición de ser ferrocarrilero o porque era un trabajo especializado para la época. Insisto, no había sistema de transporte más eficiente y mejor comunicado en el país que el ferrocarril, creo que ese fue uno de los legados que dejó Porfirio Díaz, revolución al país, hoy no le vemos tanta importancia porque tenemos otros medios (...) de hecho el ferrocarril de pasajeros no existe en México y ¡es un error! en todos los países de primer mundo aún existe y nosotros nos quedamos rezagados. Mi abuelo conoció a mucha gente y la gente le obsequiaba a mi abuelo varias cosas porque les permitiera transportar en la parte de carga lo que necesitaban. Mi abuelo tenía una especie de coto de poder que tenía. Mi padre, por mi abuelo entra al ferrocarril aunque no era su vocación... le atraían otras actividades, tenía mucha sensibilidad para la parte artística y bueno el estar un tiempo en Estados Unidos, aprendió muy bien el inglés y fue profesor de inglés. Entonces él tenía una relación de amor y odio con el ferrocarril, decía que cuando se hartaba del ferrocarril se iba a otras actividades, de hecho, mi padre también se jubila del ferrocarril... Recordemos que los ferrocarriles se expropiaron en un momento dado de la historia de México... gracias al ferrocarril varios de mis hermanos pudimos lograr la profesión, mi papá tuvo la posibilidad pues de a todos darnos educación, ¡no nos faltó lo necesario!

Su padre dice-

Empieza no tan abajo como mi abuelo, él ya entró digamos con un puesto de mayor jerarquía de mi abuelo... no se quería sentir como encadenado al ferrocarril pero finalmente el ferrocarril fue el que lo sacó a flote... Él era el encargado de permitir la entrada y salida de los convoyes... también era una tarea no tan compleja en el hacer pero sí en la concentración porque una mala decisión de él podía ocasionar una coalición de trenes... Ahora eso ya se hace por computadora ¡eh! pero en aquellos años había señales por radio donde salían los trenes... él está prácticamente en la estación y su labor esa que le digo, era estar al pendiente de qué convoy iba a entrar, cuál iba a salir, dar los tiempos, hacer cambios de vía porque hay espuelas y hay que dirigirlos a ciertas espuela que tiene el ferrocarril... en el patio, no recuerdo, pero creo hay como más de diez vías y a alguna de esas había que conducir, esa era la tarea de mi padre...

¿Qué recuerdos tiene del ferrocarril nos puede compartir?

¡Claro que sí! Mire a los trabajadores ferrocarrileros, en una zona pegada a las vías del tren, se les vendió terrenos como parte, vamos a llevarlos así, como parte de los beneficios que tenían los trabajadores, y mi papá adquirió uno, un terreno muy amplio, lo recuerdo de niño, a mi papá le gustaba mucho la parte de la naturaleza, él sembró árboles y sembraba algunos, tenía como especie de parcelita, donde de manera alternada, ya sea que sembrara maíz, ya sea que sembrara nopales, ya sea que sembrara chayotes, este, flor de calabaza, ¡en fin! Y además los árboles frutales que ya estaban por ahí ¡este es uno de mis recuerdos más bonitos con el ferrocarril! De hecho está pegada al ferrocarril, ahora ya por desgracia esa zona se perdió, mi papá la vende porque empezó a tener mucha invasión de gente que se metía al terreno, no solamente para agarrar las frutas o lo que hubiera sino que realmente hacían actividades pues de vandalismo, ¡porque se empezó a poblar!... y él en un arranque de molestia lo vende porque ya no pudo -la persona que cuidaba de nombre don Chonito- eso es como lo más cercano que yo tengo porque en aquel tiempo no estaba confinada la estación usted podía cruzar de lado a lado el ferrocarril ¡eh!, lo que hoy es el patio, hoy está completamente bardeado también... ¡fíjese que curiosamente! siendo hijo de ferrocarrilero sólo una vez usé el tren... pues es que cuando yo nací el tren ya no era el medio más eficiente para transportarse... pero recuerdo mucho, que en una ocasión, con varios de mis primos y amigos del vecindario hicimos un viaje a Guanajuato ¡en la famosa burrita!, se le denominaba la burrita ¡digamos! a ese convoy que era de pasajeros que llevaba a la gente de aquí a Guanajuato, pasaba a Silao y llegaba a Marfil... ¡híjoles! fue un viaje maravilloso! porque el paisaje (la parte de la naturaleza más

exuberante que se pueda imaginar... ganado) que se tiene por tren es completamente diferente al de la carretera, en la carretera usted ve al lado construcciones, negocios... y por la vía usted ve el campo, la naturaleza, jese, fue espectacular!... nos reservaron para nosotros lo que se conoce como cabús, la parte última del tren... tiene hasta como una especie de dormitorio, puede ir sentado, para comer y tiene una escotilla... uno se sube ahí y tiene una vista panorámica ¡increíble!... Mi papá un día me comentó que él como ferrocarrilero, dentro de sus derechos, él podía viajar por todo el Continente... el sistema ferrocarrilero mexicano tenía convenios con otras empresas ferrocarrileras de todo el continente porque estamos enlazados ¡eh! Aunque seamos países diferentes, incluso por las carreteras... ¡Pero fíjese! Hacer un viaje que normalmente en autobús a la ciudad de México le llevaría cuatro horas y media, en tren se hacía como 18 o 20 horas en la época en que yo era niño... incluso mucha gente en esa época lo seguía usando por cuestiones económicas, porque era mucho más económico viajar en ferrocarril y muchas personas que no tenían la capacidad económica para comprarse un boleto de autobús se iban en tren pero tenían que ¡chutarse! Todas esas horas.

¿Cómo vestían los ferrocarrileros?

Mi padre siempre vistió, él tenía una peculiaridad en el ferrocarril... la mayor cantidad de gente que trabajaba en el ferrocarril normalmente eran obreros y mi papá tenía cierta educación y siempre vistió diferente, eso lo significó para bien y para mal. Para bien porque veían en él porque tenía un lenguaje diferente y un conocimiento de cosas que se salían del parámetro estándar del resto de los trabajadores y esto generaba ciertos celos en el resto de sus compañeros... lo sentían como raro... no era muy bien visto, no por su comportamiento sino por su personalidad. Mi padre medía casi como uno 90, era muy fornido... imponía...

¿Y su abuelo cómo vestía?

Sí tengo fotografías... pero yo no vi fotografías de mi abuelo con la vestimenta típica del ferrocarrilero... nunca lo vi propiamente vestido de ferrocarrilero... y mi padre su vestimenta para irse a trabajar era pantalones un tanto cuanto formales, no era como para hacer trabajos manuales... y camisa ¡eso sí!, siempre camisa papá blanca, muy bien planchadita, lo que traía siempre un sombrero porque trabajaba al rayo del sol por estar en el patio... él no trabajó, a pesar de estar instruido no le gustaba estar sentado detrás de un escritorio... (pregunta sobre la vestimenta típica y su respuesta es que a él no le tocó verla y mencionada que tal vez) ya había caído en desuso algún uniforme, en algún momento se perdió...

¿A quién veneraban los ferrocarrileros?

Mi padre no tenía santos, dentro de su historia de vida antes del ferrocarril incursionó en el sacerdocio y luego fue cadete militar... se fue a los dos extremos pero mi padre decía que en esencia son lo mismo, por la disciplina... y yo creo que precisamente al estar en esos dos extremos, hicieron que mi padre fuera lo que él decía, 'un libre pensador'... mi padre al estar en la Iglesia, él decía, y esa fue la enseñanza que me transmitió... Mi padre decía que la biblia dice 'lo que pidas al hijo será concedido por el Padre'... en la casa de mis padres jamás tuvimos un santo, eso sí, crucifijos sí... no recuerdo peregrinaciones de ferrocarrileros... la peregrinación del gremio de la construcción o de los transportistas... no recuerdo que los ferrocarrileros formaran parte de las peregrinaciones.

El templo de Guadalupe del Puente, se creo o construyó a finales del siglo XIX, y en esa época ya existía el ferrocarril... Lo que sí le puedo decir con mucha certeza por transmisión oral de mi padre, del mi abuelo a mi padre y de mi padre a mí, era que para la gente de Irapuato era un atractivo o un pasatiempo de que los domingos se iba a la estación a ver llegar el tren de pasajeros, era todo un espectáculo! La llegada de los viajeros que llegaban a Irapuato por el ferrocarril, era el pasatiempo... Hoy se nos hace algo muy trivial porque ya estamos acostumbrados... pero si nosotros nos remontamos a aquellas épocas, imaginemos simplemente lo que significó el que de repente usted ya pudiera transportarse de una manera relativamente muy rápida... con una máquina que no había visto nunca... era todo un acontecimiento, una novedad ver -este- un monstruo de ese tamaño... era un adelanto tecnológico muy fuerte... es como si de repente aunque ya son muy común los aviones no?... pero usted imagínese, es cómo si de repente salieran aviones de aquí o cohetes espaciales... era de ese tamaño sería la proporción de la novedad... estaban todos los vendedores ambulantes con todas las garnachas que se pueda imaginar, toda la vendimia... esta estación

es relativamente moderna, es una estación creo que se construyó en los años '50 o a principios de los '60, bien diseñada, amplia. Recuerdo los andenes de pasajeros del ferrocarril... y hay unos túneles para pasar de un andén a otro, recuerdo hay un reloj muy grande, unos murales, no recuerdo concretamente a qué son alusivos los murales, pero hay murales. ¡Es un edificio que debe protegerse!

¿Por qué trabajar en el ferrocarril?

Era, si no la mejor opción, de las mejores opciones de trabajo a que podía aspirar una persona de la época... era toda una revolución el medio de transporte en el ferrocarril, tanto de carga como de pasajeros... a principios del siglo XX no habían carreteras, eran caminos y el medio de transporte para llevar mercancías y pasajeros de un lado a otro pues eran coches tirados por mulas... imagínese si estamos hablando que ya para los '70 el ferrocarril ya era obsoleto, imagínese el transporte por fuerza animal... llega el ferrocarril, usted se transporta de una manera cómoda, rápida, segura, es una transformación radical y pocas personas podían tener acceso a ese trabajo.

¿Qué procesos vivieron? ¿Cómo era la dinámica del trabajo?

En la época de mi abuelo, las máquinas eran de vapor... aunque después fue la transición a las de diésel al final de su época... mi papá se jubiló en 1985 a la edad de 70 años.

¿Platicaba algún proceso que haya vivido?

Me comento que él participó activamente y fue dirigente en el sindicato... recuerdo mucho porque fue algo que le generó casi, casi hasta un problema de salud, una participación que tuvo, cuando llegó a ciertas posiciones en el sindicato le toca asistir a una asamblea en la ciudad de México... fue una experiencia frustrante que le generó mucho malestar, incono... incluso dentro de sus documentos que él tenía estaban esas actas donde menciona, pues la corrupción tan grande que había en el sindicato. Él se retira cuando empieza a ver los manejos tan desaseados dentro del sindicato... con palabras llanas es una mafia... menciona que incluso cuando estaban discutiendo ciertas decisiones y él estuvo en desacuerdo... me dijo que uno de esos personajes oscuros (uno de los esbirros de Vallejo), cuando iban a votar enseñó una pistola, así como el amago para coaccionar el voto, fue una experiencia traumática para él... estamos hablando de una situación difícil... se me hace que es Vallejo, esto sucede finales de los '70 principios de los '80... él recordaba de mejor manera a un dirigente de apellido Gómez Z., no recuerdo el nombre de pila...

¿Qué recuerda de la estación del ferrocarril?

La recuerdo como una estación ya moderna, a mi papá le tocó ... se construyen primeras partes después van creciendo... la estación de Irapuato es una de las más importantes del país... por ser un empalme ferroviario que se da en Irapuato de las vías que vienen de México, va a Ciudad Juárez y la que corre por Guadalajara hacia la costa del océano Pacífico, ese empalme se da en Irapuato, por esa razón adquiere importancia... Esa relevancia va creciendo y en la década de los 60's pues esa infraestructura ya había quedado corta, tuvieron que demoler las construcciones antiguas para permitir la exigencia de la época pues estuviera a la par... hicieron construcciones, las bodegas, la propia estación de pasajeros, los andenes como le comento, los modernizaron... Recuerdo que hay una piedra grande donde está inscrita la fecha en que se inaugura el ferrocarril, y ahí está la piedra... lo que recuerdo también es la estación de pasajeros con un diseño modernista, muy bien logrado, un edificio muy racional. Un rectángulo que tiene una lógica estructural muy sencilla pero muy eficiente, con bancas de madera con una geometría que ayudaba a la ergonomía al confort para sentarse, bancas alargadas con separaciones, con descansa brazos, un reloj grande, un tablero que decía cuando llegaban las diferentes corridas de los trenes, las taquillas de la estación, los sanitarios... un mural, aunque no recuerdo ni quién, ni cuál es el tema del mural, no recuerdo qué está plasmado en ese mural.

¿Qué representaba para usted el ferrocarril?

Aunque yo directamente jamás me involucré en el trabajo de un ferrocarrilero, yo siempre vi al ferrocarril como algo, como uno de los cimientos del país... existen unos carros que van descubiertos a los que le llamaban góndolas, y muchos cargan unas especies de bolitas que no es más que el acero antes de fundirlo y se lo van a llevar a la fundición. Mi padre me decía, hijo mira, cuando veía un convoy, me decía, mira ahí van arrastrándose millones y millones de pesos. Yo siempre lo vi como, aunque digamos la infraestructura ferroviaria en país se estancó,

con respecto a otros países, se ha hecho muy poco la verdad... mi papá decía que el 70% de las vías eran de la época de Porfirio Díaz... no hay nuevos enlaces... cuando se privatiza el ferrocarril en la época de Zedillo, en 1996 para ser más concretos, se concesiona a diversas empresas casi todas ellas extranjeras, se habla de que Ferromex es mexicana pero el socio mayoritario es de capital norteamericano... Aguascalientes que era un centro ferroviario más importante que Irapuato, perdió importancia. Sacan el patio de la ciudad y se lo llevan a un municipio que está un poco más al norte de la ciudad de Aguascalientes... pero la actividad económica del ferrocarril la sacan de Aguascalientes, se la llevan una parte al norte, pero la mayor parte se la traen a Irapuato. O sea, a Irapuato le benefició la privatización y eso lo vemos... me preguntaban unos amigos de San Miguel aquí a qué horas pasaba el tren (en Irapuato). Aquí no hay hora, todo el día está pasando el tren... ¡Es un proceso que no acabo de entender! Porque hay la necesidad...

En Aguascalientes hay dos plantas armadoras de la Nissan... mucho de eso va a Guadalajara y al puerto de Manzanillo para embarcarlo a Estados Unidos ¿pues qué cree? Lo traen a Irapuato y luego de aquí lo llevan a Guadalajara y luego a Manzanillo. Cuando pudiera haber una línea recta que ahorre sobre todos distancia, tiempo y dinero, directamente de Aguascalientes a Manzanillo, ahí hay un atraso. Cuando me dijeron que habían cambiado todo a Irapuato, por una parte qué bueno porque genera más actividad económica, pero viéndolo a nivel país, no hace sentido esa situación... a mi de niño me impresionaba el sonido de las máquinas, no solamente cuando silbaba, el ruido de la locomotora, me impresionaba, no le tenía miedo pero sí respeto... mucha gente se molesta cuando pasa el ferrocarril y suena, sobre todo en Paseo Irapuato, ya ve que ahí se aprovechó el derecho de vía del ferrocarril, y la gente dice 'pues que saquen las vías de la ciudad' hay que recordar que las vías ya las sacaron una vez. La avenida Lázaro Cárdenas, ahí corría el tren para salir a Guadalajara, lo recorrieron más al norte y ahora pasa por Paseo Irapuato. A donde lo echemos va alcanzar la ciudad las vías del tren, y sacar las vías ¡cuesta! Para mí es más económico y más rápido hacer todos los puentes que se necesiten y dejar las vías donde están, y si acaso modernizar y con el tiempo tener la estación en algún otro lugar, si es que se puede, porque también hay una lógica en el ferrocarril, no es igual que en una carretera, donde usted puede subir pendientes ¡este! Más o menos prolongada, al ferrocarril hay una parte técnica que se les llaman pendientes gobernadoras en donde el ferrocarril no puede subir, no me sé el dato, pero vamos a suponer no puede subir una pendiente de 15 grados que para un auto es nada, a veces en auto subimos pendientes de 30, 35 grados, un ferrocarril no puede hacer eso y máxime por la carga, la potencia que necesitarían las máquinas, porque arrastran miles de toneladas. Aquí voy a hablar otra cosa mala del gobierno, porque los trailers prosperaron mucho en México porque fue un negocio directo de la época de Miguel de la Madrid, porque los que estaban cercanos al poder hicieron empresas traileras, de transporte terrestre y de manera decidida, como ahora lo están haciendo con Pemex, no porque de repente Pemex ya no sea negocio, sino que el negocio lo quieren hacer por otro lado... y bueno! esto pasó con el ferrocarril en la época de los 50's... fue una decisión política, obviamente no aprobada por la población, que tomaron los grupos de poder... y yo como transportista terrestre no voy a poder competir con los costos del ferrocarril es mucho más barato ferrocarril que transportar por carretera, el costo del mantenimiento de las carreteras ¿quién cree que paga los costos por carretera?

Entrevista con el señor Luis Domingo Arévalo Godínez (20/11/2018). Cantante originario de Irapuato, Gto., del barrio de Santiaguito



A don Domingo Arévalo, casi no le hicimos preguntas, lo dejamos que se explayara con libertad. Así es que nos platicó *de todo un poco, sobre el ferrocarril y otros aspectos interesantes del viejo Irapuato.*

Don Domingo nos platicó-

de los paseos dominicales que hacía la gente a la estación del ferrocarril. Era un gusto ver llegar al ferrocarril los domingos. La gente viajaba en tranvía del jardín principal a la estación. Eso yo ya no lo viví -nos dice- para ver el ferrocarril y mi papá nos decía "pórtense bien y les voy a

comprar un changuito..." (eran muñequitos hechos de barro y madera con pelo de piel de conejo que vendían en la estación.

Nos encantaba ver pasar el tren de pasajeros para saludar a la gente y luego nos aventaban juguetes... luego nos íbamos hasta la casa redonda para ver salir los trenes, eran como pequeños furgones que circulaban cargados de fresa y nos colgábamos... nos íbamos de "mosquita" en el ferrocarril... yo creo de ahí me quedó falseada la muñeca de mi brazo derecho porque me tenía que sostener muy fuerte... pero una vez me arrastró... éramos tremendos - platica don domingo de 73 años (1945)-.

Había dentro de la estación una plaza de toros que montaban cuando iba a haber corridas... venían figuras famosas a las corridas de toros.

Estas prácticas se hacían generalmente para la Feria del 12 de Enero, "todas las noches (...) deslumbrante de luz" se instalaba "un saloncito formado de manta, petates, tablas y polines, docenas de foquillos incandescentes (...) un tablado alto, especie de tapanco o estrado y al centro una larga mesa forrada de bayeta verde, improvisada de tablas y bancos", además había adornos y la partida era la atracción como los gallos lo eran también, ya que de ésta se obtenían mucho de los gastos que se hacían en la Feria.³⁹³

-Don Domingo nos platicó que su papá los llevaba a paseos en la *burrita*-

Era un tren que viajaba de Irapuato a Silao y de ahí a Guanajuato... recuerdo también un paseo que hicimos a La Junta, en Michoacán. Fue un paseo eterno pero muy bonito... también recuerdo de un viaje de trabajo que hice a Guadalajara, pero nos fuimos de largo el amigo con el que iba... no sé por qué el checador no nos bajó del tren... íbamos dormidos en los pasillos y a lo mejor eso fue, por eso nos fuimos de largo... Eran viajes muy bonitos... para quien no tenía prisa.

Don Domingo evoca un poco la nostalgia, y nos dice-

³⁹³ Francisco L. Procel, "El 12 de Enero en Irapuato", en *Revista Ferronales*, num. 1, tomo XVI, México, D.F., 15 de enero de 1943, p. 22

Ojalá el tren, así le llamaban: tren y luego cuando decían 'ya se te pasó el tren! Cuando alguien se quedaba soltero o soltera, vuelva a Irapuato... En algunos lugares, como en Jalisco el famoso tren tequilero por ejemplo, sigue circulando, a veces como trenes turísticos.

Don Domingo nos habla de la primera zona industrial de Irapuato-

Era el entorno de la estación, ahí se concentraron las primeras empresas. La cigarrera y otras fábricas. Había una fundidora de metal más dúctil por el lado de Sóstenes Rocha. Muchos sembradíos alrededor de la estación, de cacahuete y otros productos. Por el lado del templo de San Antonio, más para allá, había sembradíos de fresa. Por el lado de donde se ponen a vender.

-Don Domingo se refería por la Calzada cerca de la prolongación del Bulevar los Reyes esquina con Casimiro Liceaga-

Tal vez por ahí esté mejor la tierra y se dé la fresa de ese lado. - Cabe recordar que por ese lado estaba la Hacienda de San Juan (lo que se conoce como San Juan de Retana y era una hacienda fresera-.

-También recuerda sobre la sala de espera de la estación y alude que había un restaurante-

¡Muy limpio por cierto! y la comida muy sabrosa. Pero cuando viajaba... las veces que viajé en tren, recuerdo que en cada estación mucha gente se subía a vender muchas cosas tacos, enchiladas, café con leche de todo, y a mí se me antojaba... me decía mi papá que parecía placer, porque se me antojaba todo... eran experiencias muy bonitas... siempre que no llevaras prisa".

Había estaciones donde se subían trovadores a decir y contar poesías, como también a cantar canciones, sobre esto don Domingo nos comparte el estribillo de la canción.

En la estación de Irapuato cantaban los horizontes... la gente no entendía por qué decía así la canción. Es que el grupo que la cantaba así se llamaban "Los Horizontes", por eso la gente no entendía. Y no le hallaban sentido... este grupo era de Irapuato".

"Los corridos, como era el caso de esta canción... eran la primera noticia que se tenía de algún acontecimiento. Había corridos muy largos... de muchas estrofas. Hay un corrido de Jesús García "el Héroe de Nacozari": También es muy largo... los corridos eran noticias cantadas".

Sobre el ferrocarril hay muchas canciones, -nos platica don Domingo-. Esa que dice "No te andes por las ramas uuyyyuuuyuy,, camina trenecito que a Atotonilco voy... muchas otras.

"Sin duda -nos platica- el ferrocarril ha dejado un patrimonio. Esos puentes de gran ingeniería para poder llegar a muchos lugares donde no se podía transitar por carretera... las estructuras... muchas cosas muy importantes ha dejado el ferrocarril y es un tema muy bonito este del ferrocarril", concluyó.

Entrevista con el señor Gerardo Cantero Rojas (Fecha viernes 30 de noviembre de 2018)

Originario de Empalme Escobedo, ciudad ubicada en Comonfort, Guanajuato y guardacrucero de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México desde 1973 hasta 1996. De herencia ferrocarrilera, pues su abuelo era ferrocarrilero de Empalme Escobedo, y se incorporó a la empresa por su hermano mayor, quien sufrió un accidente de ferrocarril no estando en servicio, sin embargo, el afecto a este medio de transporte nunca decayó.

Nuestro entrevistado nos menciona que cuando FNM transfirió gran parte de su infraestructura a la empresa Ferrocarril Mexicano, S.A de C.V., desaparecieron “muchos puestos que no consideraron necesarios, como el de mi hermano Gerardo y el mío. Ambos eran guardacruces, y su desempeño era detener el tráfico vehicular para dejar pasar el ferrocarril, por lo tanto, cuando dejó de ser FNM estos cargos desaparecieron y no tuvo la suerte de su hermano J. Guadalupe, quien no cubrió los 25 años de servicio pero la empresa le perdonó el tiempo que faltaba y logró su jubilación. Los cargos de guardacruces fueron eliminados.

¿A qué se debe que se haya privatizado la industria ferroviaria?

Mire usted, la empresa ya operaba con números rojos. Ya no era rentable el tren de pasajeros. Ya no había gente que viajara en ferrocarril. Pero también había mucha corrupción. Los jefes encubrían a familiares, amigos para que sacaran cosas de las bodegas. Cosas materiales como herramientas y otras cosas que eran de utilidad para el funcionamiento de los trenes y vías, y todo eso eran pérdidas para la empresa que tenía luego que reponer material.

Había mucha corrupción e inconsciencia de los trabajadores y los jefes. Metían también a muchos familiares a trabajar y pues también saqueaban a la empresa.

De mi parte yo estoy muy “agradecidote con la empresa”. Sin mucho esforzarme ganaba mi dinerito. Había un tren especial que llegaba a los municipios a pagar y pues la verdad a mí en lo personal me fue muy bien. Saqué mi casa en el fraccionamiento 1ro. de Mayo por el ferrocarril y pues tuve la suerte de viajar con la familia con mis papás y más familiares.

Los trabajadores podíamos viajar a toda la república. Después de 15 años de trabajo teníamos derecho a un pase anual, el que podíamos utilizar en todo momento y con nuestras familias también.

En muchas ocasiones viajé con la familia. Hicimos un viaje a Durango y fue un viaje muy bonito. Pasaba por paisajes muy bonitos. Además de ser un transporte más seguro y menos contaminante.

El ferrocarril dejó mucho patrimonio en muchas partes de la república. Muchas estaciones de ferrocarril, aquí mismo.

Entrevista con el señor Gabriel Rosales Robledo (18/02/2019). Ex empleado de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y vecino del barrio ferrocarrilero Lindavista.



Don Gabriel nos platicó un poco sobre su quehacer como ferrocarrilero. Él se desempeñaba como garrotero, y viajaba junto con la tripulación y

De acuerdo con las antigüedades de cada quien, nos iban asignando.

También nos platicó que él junto con otros compañeros de su generación estuvieron apoyando al movimiento de Demetrio Vallejo,³⁹⁴ por el cual se buscaron problemas con la misma empresa.

Ya cuando yo aquí ya agarré, ya me iba en el recorrido asignado, eso era diario, nada más yo viajaba a Empalme Escobedo. Eso era diario, era

un tren de un sueldo más bien pagado, el petrolero. Había el otro que le dije, que era “la burrita” que iba de aquí a Jaral del Progreso, regreso y también a Empalme Escobedo. Y había otro que iba a San Juan del Río, en ese también se iba uno en la mañana, llega uno también a San Juan del Río a veces en la noche, 10, 11 de la noche allá, allá dormía uno y ya otra vez se regresaba.

¿Hacia dónde fueron sus viajes más largos don Gabriel?

A México, de Irapuato a México

¿Esos eran viajes de trabajo, pero viajes de placer tuvo usted con su familia?

Sí, pues sí, y sobre todo porque nos daban pases, así es que llegué a ir de aquí a Ciudad Juárez, yo tenía familiares en Ciudad Juárez...así es que varias veces llegué a ir a Ciudad Juárez. Nos daban pases para coches de primera, allá íbamos a México, a Veracruz.

¿Esos pases eran para viajes aquí en México, para toda la república?

Sí eran sólo para la república. Le daban a uno el pase, uno lo solicitaba y ya se lo mandaban y cuando viajaba uno nada más lo presentaba. También registraba uno a su familia, ella también estaba registrada y por eso a la hora que presentaba el pase, ya también estaba registrada la familia.

¿Alguno de sus familiares a parte de su papá eran ferrocarrileros?

No, mi papá fue el primer ferrocarrilero, ya después de ahí para acá, ya sí ya.

¿Algunos de sus hermanos siguió la tradición, o sus hijos?

Sí mis hermanos, toda la familia se hizo ferrocarrilera, mis hijos, todavía en la actualidad tengo unos hijos trabajando aquí en Ferromex.

¿Cómo vestían los ferrocarrileros?

No pues en aquel entonces de regla, de regla, era pantalón de mezclilla de pechera y blusa. Su pañuelo, mascada al cuello y todo, su reloj reglamentario, no obligatorio, pero sí reglamentario. Ese mismo lo vendían en Ferrocarriles, venía el relojero y nos lo vendía y cada tres meses venía y nos lo checaba a ver cómo andaba. A la hora que uno iba a salir de viaje, en el telégrafo siempre había un reloj ahí, y ya todos checábamos nuestro reloj ahí, la tripulación unos con otros, ¡vamos! Y ya, se acabaron esos relojes...

³⁹⁴ Empleado como telegrafista en FNM. Militante de izquierda (PCM), acusado de disolución social durante el periodo de Adolfo López Mateos, por pretender independizar al STFRM del priismo y mejoras en el salario para su gremio. Fue encarcelado junto a otros de sus compañeros ferrocarrileros, y aunque muchos de ellos fueron liberados, Demetrio Vallejo permaneció en la cárcel durante 12 años.

Es que en aquel entonces ¡este!, había trenes que se encontraban, por ejemplo, los de pasajeros, esos tenían su horario. Por ejemplo, sale de Irapuato ¡a tales horas!, el de Salamanca ¡a tales horas!, en Celaya ¡a tales horas! y ¡tenían que llegar! Y entonces los trenes que venían en contra, ¡vamos a librar aquí, porque ahí viene! Se tenían que librar con 10 minutos de anticipación, se tenían que dejar las vías libres porque el que iba de aquí para allá no sabía, entonces había veces que daba órdenes de encuentro pero había veces que no...

-Los trenes iban numerados, de acuerdo con las salidas que tenían, nos comenta don Gabriel. Por ejemplo, nos dice-

Que el once y doce eran de primera y segunda, puro pasajeros.

Don Gabriel nos platica cómo estaba distribuida la estación de pasajeros de Irapuato...

Era la pura estación ahí, ahí estaban las vías, ahí paraban los trenes.

-Luego señala la zona por donde se encuentra su casa, y continúa...-

Acá es el taller, aquí son los talleres, aquí es lo que le llaman "casa redonda", aquí entraban todas las máquinas, aquí entran todas. Ahí se surtían de combustible y todo... de chapopote, el agua y la arena... ahorita ya nada más puro combustible, combustible y aceite... Le llaman "casa redonda" porque antes había una mesa. Le llaman mesa porque entraban las máquinas y ahí la movían para meterla a determinada vía, y era redonda, y la movían para otro lado... ya no tiene esa forma. Ya tiene las vías derechas...

-Sobre la zona ferrocarrilera, donde se ubica su domicilio y casa, don Gabriel nos platicó que-

Estos terrenos eran de Ferrocarriles, y ya salió un decreto de que estos terrenos se nos donen a los ex ferrocarrileros y a nuestros familiares de ferrocarrileros, ¿sí? Inclusive me llegó a mí una documentación que si aceptaba que me donaran, y yo acepté, pero esa dependencia ya desapareció...

Él se refería a la dependencia que promovió los terrenos aledaños a las vías del ferrocarril...

Y ahora tengo entendido que según esto... de aquí de la presidencia municipal vinieron a tomar medidas y a decir que estos terrenos ya están donados al municipio, pero oficialmente no tenemos conocimiento.

Don Francisco Sandoval Flores, vecino de la comunidad de Rancho Grande y usuario del ferrocarril durante la época de Ferrocarriles Nacionales de México (13/03/2019)



Don Francisco nos platica sobre algunas de las experiencias que tuvo como usuario del servicio de transporte del ferrocarril, él viajaba con su mamá y con su madrina, quien era esposa de un ferrocarrilero y gracias al pase que les obsequiaban,

Gozaba del privilegio que tenían los ferrocarrileros... más grande, en una de mis experiencias, hice mi primer viaje en ferrocarril... sí había transporte como flecha amarilla, pero el ferrocarril era el fácil, más barato, aunque tardaba mucho en llegar a México, por decir así, 8 horas, 10 horas, igual de venida para acá. Hice un viaje de aquí de Irapuato a Mexicali, fueron 40 horas o

50 horas, ya en los trenes de diésel.

-Don Francisco nos platicó sobre transporte ferroviario en Estados Unidos, donde estuvo durante un tiempo trabajando, y nos cuenta que en el 2004 aún circulaba el tren de pasajeros,

Y podríamos compararlo con ciudades en nuestro país como Guadalajara, por citar sólo una, donde es común este transporte

Es puro tren de pasajeros, sí hay de carga pero esos son exclusivamente para pasaje, no traen carros de carga y el costo es muy barato.

-Sobre el entorno de la estación, Don Francisco nos platica-

Con el tiempo se hizo la Cancha Ferrocarrilera, donde se jugaba "basquet", las luchas libres, luego el sindicato de los ferrocarrileros ahí se hizo, después enfrente don José García hizo una cremería "La Higiénica" ¿sí?, todavía está ahí el edificio, pero parece que luego se lo compraron los Rodríguez, los que tienen los molinos de harina y que son dueños de la Harinera Irapuato. La Higiénica estaba atrás de los molinos, frente a la estación... y ya, taparon casi toda la entrada a la estación, nada más le dejaron el acceso.

Nos platica también

Yo llegaba a pasar por de... ¡ora veré! De Moroleón por allá, a un lugar que se llama Santanamaya, y por allá entre Santanamaya y Acámbaro, todavía persisten las estaciones antiguas, que ¡ya están en proceso de destrucción! pero todavía están los rieles de que venían de Santanamaya a Acámbaro. Todavía están ahí muchas estaciones y hay muchas que ¡este!... algunos gobiernos han tratado de preservar... son cosas que pueden atraer al turismo.

Hay otras estaciones como la de Chihuahua, Parral, pues yo digo que hasta Juárez, todavía conservan estaciones en buenas condiciones. Yo no sé cómo estén la de Salamanca y la de Celaya... yo algunas ocasiones en

Los acomodos del mismo sistema gubernamental afecta al mismo ciudadano... los pasajes en autobús son caros ¿verdad?, y en el tren, pues son un poco más económicos... aunque en unas ocasiones si viajamos en el Chihuahua, pues es caro el ferrocarril, el viaje a los Mochis, o el de Chihuahua a los Mochis, es caro por la zona turística donde está... pero yo considero que de aquí a México, pues sería barato y costearlo porque la gente podría ir viendo lo que no se ve en el autobús... Viajar en ferrocarril es más pintoresco viajar en ferrocarril, es más económico, aunque la incomodidad es un poco más que en los autobuses, pero es bueno porque atraviesa por lugares que el autobús no logra pasar... también viajé en Estados Unidos en Ferrocarril.

Sr. Salvador Lee (5/abril/2019)

-Aunque el señor Lee fue muy contundente al mencionarnos que no podía apoyarnos con entrevista porque él , nos pareció pertinente algunas cosas que mencionó y que retomamos como cuando nos comentó.

Las vías del ferrocarril en Aguascalientes se diseñaron para transportar en tren los carruajes de madera.

Que las vías de Irapuato las piensan sacar de la ciudad -(ver más en periódico AM en su publicación del 20 de marzo de 2019)- y que

En muchas partes de la república las vías son muy antiguas, datan de la época de Porfirio Díaz.

Sin embargo, uno de los contenidos que presenta la empresa Ferromex en sus cortos publicitarios, y que vale la pena retomar, es la que nos habla de que se tienen más de 10 mil kilómetros de vías modernizadas para la atención del transporte de carga que viaja a los puertos más importantes de México y otras zonas centrales, y hay traslados a Estados Unidos y Canadá. Digamos que este último mercado, es de relativa nueva apertura.

Nos comentaba el sr. Lee que las vías de Irapuato que toma el rumbo oeste hacia Guadalajara, Manzanillo y el Pacífico, y ahora colindan con fraccionamientos como La Pradera, Santa Fe, atraviesa las inmediaciones de colonias como la San Gabriel, y otros fraccionamientos como la Primera de Mayo,

Era una vía que trazaba toda la avenida Lázaro Cárdenas, iniciando en los talleres de la empresa, ahora Ferromex.

Alfredo Nieves Medina, encargado de la Planoteca del Cedif y colaborador en el proceso llevado a cabo por el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare). (21/Mayo/2019)



¡Bueno! Lo que hicimos en Irapuato lo hicimos en todas las estaciones dentro del programa, ¡eh! Irapuato pertenecía a la División Centro de lo que eran los Ferrocarriles Nacionales de México, esta era la forma de trabajarlo, nos dividíamos ciertos números de estaciones en determinadas divisiones. Yo y un compañero en marzo del '97 nos correspondió algunas estaciones de la División Centro entre las que estaban Irapuato. ¡Bueno! En Irapuato junto con otras estaciones de Guanajuato como Apaseo, Cortazar, Celaya, Valle de Santiago, Salamanca y la mencionada Irapuato. Trinidad, Silao,

León, San Francisco del Rincón, hacíamos una presentación principalmente con el jefe de estación, porque entonces ellos eran la autoridad de Ferrocarriles que existía ahí, nos presentábamos, porque nosotros también éramos parte de Ferrocarriles Nacionales de México

pero adscritos al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, y hacíamos un registro de los bienes que nosotros considerábamos con patrimonio histórico y cultural de los ferrocarriles. Hacíamos un registro en las cédulas y hacíamos un marcaje en las piezas para que correspondiera, dábamos una clave que correspondía en número de cédula con el marcaje que hacíamos en el objeto, que regularmente correspondía a tres divisiones que habíamos hecho, que eran de bienes inmuebles, bienes documentales y bienes muebles. En estas estaciones lo que hicimos principalmente fue el registro de muebles, piezas, herramientas, y ¡este!, todo eso, máquinas, no de vapor, máquinas, era lo que hicimos.

¿Recuerda el nombre del jefe de la estación de Irapuato ingeniero?

¡Bueno!, no lo recuerdo pero tengo anotaciones. El jefe de estación se llamaba José Rubén González Hernández en ese marzo de 1997.

¿Él era de Irapuato, no sabe?

No, no sé, era difícil que los jefes de la estación fueran del lugar, los movían en cada momento y luego por cuestiones escalafonarias, ellos andaban por todo el sistema. O sea, cuando les convenía, este, en el escalafón se iban a cualquier parte del país y aunque se quedaran a vivir en alguna región (...) era difícil que fueran de ahí.

¿Nos podría platicar qué registró, que registró y si hubo alguna pieza u objeto extraordinario que le haya llamado a usted especialmente la atención?

Foto 75: Carro perteneciente a FNM. Utilizado durante el proceso de rescate del Pronare en la estación de Irapuato. (ANM- marzo/1997)

Casi nada, lo que encontramos fueron algunos expedientes de personal, pero ¡este! Ya lo habíamos, ya habíamos encontrado en varias partes ¡hmhm! Documentos, eso era lo que encontramos, algunos expedientes de personal como le mencionaba ¡hmhm! Encontramos en la bodega del Exprés ahí fueron concentrando

especialmente piezas de lo que eran las oficinas ahí del Exprés y del jefe de estación. Estos eran básculas, unas cosas que se llamaban prensas-copiadoras, algunos sellos, principalmente. Unas básculas, la báscula fija, que años después, como estaba empotrada en el piso, se sacó y ¡este!, quito de ahí, después. Encontramos arcones, cofres, carretas, pues era material suficiente para llenar un furgón, que fue lo que hicimos. Y de esa manera los trasladamos al museo que se encuentra en la ciudad de Puebla.

¿Me repite por favor en nombre del programa y quién lo promovió ese programa?

El Programa Nacional de Rescate Patrimonio Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México. Fue planeado y ejecutado por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos por indicaciones expresas de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales de México.

¿Ahí no intervinieron Conaculta e INAH?

No realmente Conaculta, por esos años se estaba creando, no tenía noción de eso. Nosotros, por decirlo así, es un programa pionero en rescate arqueológico, en rescate industrial de lo que



eran las distintas ramas de ferrocarriles Creemos que es de los primeros que se hacen en nuestro país, a pesar que en Europa en los 50, 60 ya se venían haciendo en varios tipos de industria, en la minería. En México creo que fue de los primeros que se hacen. ¡Eh! La única normatividad que tenemos era la Ley del INAH, la Ley de Monumentos Históricos del INAH de 1972, no había nada más. Era el único soporte jurídico, y además los documentos que existían dentro de Ferrocarriles Nacionales de México, documentos intactos, en todo caso se hizo lo del programa este, se tuvo que haber hecho un proyecto, se hicieron cédulas y se mandaron las indicaciones por parte de la Dirección hacia las distintas Superintendencias encargadas de las distintas regionales en que dividieron Ferrocarriles Nacionales de México, pero nada más.

¿Ustedes hicieron el registro y lo mandaron a las Superintendencias a manera de reporte?

No, las indicaciones de que nos dieran ayuda y que nos dieran el material que solicitamos por indicaciones de la Dirección General de Ferrocarriles a los encargados de las Divisiones, o sea, que apoyaran al museo, para que nosotros hiciéramos el registro y después el acopio de las piezas que registramos.

¿El museo ya estaba, quién crea este museo?

El museo fue creado en el '88. El museo lo funda el gobierno federal a través de Ferrocarriles Nacionales de México junto con el gobierno del estado.

¿Y el archivo, el Cedif, el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria?

Este surge a partir de este programa de rescate. Empezamos a ver que eran muchos los documentos y grandes las cantidades de planos especialmente, y archivos, y es cuando se pone, cuando se hace la construcción exprofeso para esa cantidad de documentos. Esta construcción empieza en 1996 y concluye en el '97, y nosotros a mediados del '97 empezamos con el traslado de materiales que se encontraban en varias partes del museo a concentrarse en estos dos edificios.

¿Al museo trajeron muebles de esa estación de Irapuato?

Sí

¿Qué tipo de muebles trajeron?

Lo que le mencionaba especialmente relacionados con el Exprés que eran sellos, básculas, diablos y carretas, o sea con que mover y con qué pesar la paquetería que se dejaba ahí en el departamento del Exprés.

¿Y eso dónde está?

Pues suponemos que está en el almacén

¿No está en exhibición?

No porque ahí concentran piezas, solamente cuando se necesitan para algunas exposiciones se van sacando determinadas piezas.

¿Cuáles fueron los objetivos principales que llevaron a este programa?

¡Ah! Pues el rescate de estas piezas que consideramos que tenían características históricas y culturales. Unos meses antes ya se habían hecho las modificaciones de ley, ya se habían hechos los proyectos de adecuación, iba a empezar la reestructuración de Ferrocarriles Nacionales de México, en pocas palabras iba a pasar a empresas privadas. Se planteaba por parte del museo y por parte de la Dirección hacer el rescate de estas piezas, que primero, como los sistemas iban a cambiar o estaban cambiando, ya muchas de ellas se estaban perdiendo y entonces se consideraban varias de ellas con valor histórico y cultural, para lo que han sido los ferrocarriles desde que se establecieron en México.

¿El INAH hasta qué momento intervino?

Pues hasta donde yo sé intervino cuando se hacen algunos proyectos con las estaciones para una catalogación, pero esto es, aquí estaríamos hablando de un programa antes del programa de rescate que se le llamó "Censo general de estaciones". El programa de rescate del patrimonio, el Pronare empezó en el '95 y lo terminamos un poquito más allá del 2000. Pero antes de eso, cronológicamente se hizo otro programa, se hicieron otros programas y uno de ellos fue el "Censo general de estaciones" que fue hecho entre el '93 y '94, y entonces a partir de ahí INAH, junto con gente del museo, de 2500 estaciones, más o menos, dos mil 500, dos mil 700, hacen una selección y se quedan con un poco menos de 500. Pero ese correspondía a otro programa.

¿Pero ese fue un programa donde sólo se estaba haciendo el registro sobre inmuebles?
Sí, sólo se estaba haciendo el registro de estaciones, estaciones supuestamente construidas antes de 1900

¿Y ahí no intervino el programa?

Ahí intervino el museo pero con otro programa. O sea primero fue el censo de estaciones y después fue el Pronare. El censo de estaciones inicia en el '93 y termina en el '94, y el Pronare inicia en el '95 y termina como por el año 2000.

¿Tanto tiempo se prolongó?

Había muchas lagunas, porque lo que pasa que Ferrocarriles cuando se reestructura se hacen varias regionales y no todas se concesionan al mismo tiempo, si no lo van haciendo poco a poco, lo van haciendo de manera secuencial.

¿Ahí en la región qué elementos extraordinarios, sobre todo refiriéndonos a lo que es específicamente muebles, que le hayan llamado la atención?

A nosotros siempre nos llamaron la atención los sellos, estos sellos jeste! con lo que marcaban, que eran sellos de golpe, con que marcaban las correspondencias, uno, y las prensas copiadoras, que era, en esa zona, que era lo que más existía. Y si acaso una, en Salamanca nos encontramos, una secadora de documentos, como las que utilizan las lavadoras, de madera.

¿Y qué pasó con esas piezas?

Pues todas se acopiaron y llegaron aquí al museo. Ya se han expuesto, por ejemplo, yo he visto que ya expuso la secadora de documentos. Es que una prensa copiadora, es una cosa así grandota, son dos partes de metal planos, la parte inferior es más fuerte y la de arriba es un poco menos y se van atornillando hasta chocar las dos. Entonces había unos documentos que se llamaban papel copiator y unos lápices que se llamaban lápices copiadores que regularmente los hacían en húmedo, y entonces esos servían para copiar muchas copias, antes de que hubiera algún fotocopiado eléctrico se hacía de esa manera, y entonces esas piezas, esos papeles, ese papel que era un papel especial color amarillento, quedaba húmedo y entonces lo más fácil es que lo pusieran a secar, pero cuando querían que eso fuera más rápido lo metían en esas cosas secadoras, para secar papel.

¿Y ésta dónde se ocupaba, en qué área?

Se ocupaba, como es un copiado mecánico, pues en todas partes se ocupaba, y en las estaciones, en las estaciones, porque como no había ni fotocopiadora. De aquí a que estuvieran pasándolo a mano otra vez, pues iban a tardar mucho tiempo, y entonces eso se utilizaba mucho en la mayoría de las estaciones, antes de que estuvieran las copiadoras.

¿De qué época datan?

Pues esas funcionaban, más o menos, en el siglo XIX, cuando no había formas de fotocopiado, cuando no había sistemas de fotocopiado.

¿Y los sellos a los que se refiere?

Esos funcionan pues todavía, como por los años 80's, todavía. Y en algunas estaciones del sur, sureste cuando fuimos en los 90's todavía los usaban, eso ya quedaba a criterio de los jefes de la estación y de las Divisiones, como les pedían determinadas formas para requisitar la documentación, y/o la correspondencia.

¿Oiga y con respecto al comportamiento humano, cómo fue el acatamiento a este programa, qué tanta respuesta hubo por parte de la gente, de los trabajadores específicamente?

Sí porque teníamos muy poca relación con las gentes comunes y corrientes, más bien era con los trabajadores. Pues encontramos de todo, porque muchos de ellos se estaban dando cuenta que atrás de nosotros ya venían los grandes cambios y las liquidaciones, y las jubilaciones, y pues muchos lo sentían. También la cuestión de los que tenían muchas de estas piezas que ya tenían, que correspondían a muchos años de trabajo de muchos ferrocarrileros, sentían que se les estaban quitando algo, algo de las estaciones, algo que debería estar intacto dentro de una estación, algo que debería permanecer completo.

¿Y cuál fue el comportamiento?

En términos generales ¡pues!, estuvo tranquilo, aquí no hubo problema. Con las indicaciones que se daban por parte de la dirección general y ¡pues! En toda la región estuvo tranquilo, en Guanajuato estuvo tranquilo, en toda la región de Guanajuato.

¿Cuántas divisiones abarca la región del estado de Guanajuato?

Pues nada más una, es la División Centro, porque estas divisiones que son, ¡válgame la redundancia! divisiones operativo-administrativo no tenían qué ver nada con las entidades federativas, o sea Ferrocarriles hacía una división y no le importaba por cuántas entidades fueran. La principal es la División Centro que va hasta Ciudad Juárez y una parte, la que salía de Irapuato que iba hacia Guadalajara.

¿Y qué pasó con todo el mueble accesorio que adornaba la estación?

Pues teóricamente lo acopiamos y llegó aquí al museo, pero no todo. Al hablar del programa de rescate estamos dando connotaciones de características históricas y culturales. Nosotros hacíamos una selección, no nos traíamos todo.

¿Y qué criterios tomaban en cuenta para esa selección?

¡Ah! Pues las piezas que se utilizaban desde el siglo XIX. Por ejemplo, había mobiliario, sillas, escritorios, bancas que, pues no.

¿Y qué pasó con todo eso?

Pues ahí se quedaron, sí, porque desde la connotación del Programa Nacional de Rescate, es hacia bienes patrimoniales históricos y culturales. Desde ahí hacíamos nuestra primera selección ¡así! Y ya después empezaron a hacer otras selecciones porque, una de ellas es con respecto a los tiempos, si nosotros siguiéramos acopiando todo lo que nos íbamos encontrando, todos esos valores, nunca íbamos a terminar, y atrás de nosotros ya venía la gente que estaba entregando las concesiones.

¿Cuánto tiempo de margen hubo en esta zona entre que ustedes hicieron su registro, y la gente que estaba dentro de este proceso de entrega?

Pues mira, en algunos sí pasaron algunos meses, pero en otros ya venían atrás de nosotros. - Determinar el tiempo que transcurrió entre el fin de un proceso e inicio de otro- Es muy difícil, es muy difícil -nos dice- porque nosotros empezamos por la regional noreste que es la primera que se entrega y en esas no estaba Guanajuato. Guanajuato estaba en la División Pacífico-Norte, en lo que es la regional Pacífico-Norte, pero sí, luego no se sabía porque tenía mucho qué ver entre las autoridades de Nacionales de México y las empresas que obtenían la concesión, estaba muy difícil.

¿Cómo cuántas piezas abarca, lo que consideraron históricos de acuerdo a los criterios que usted me menciona?

Pues mira va a estar difícil porque hicimos algunos concentrados, pero esos ya quedaron. Cuando nosotros entregamos las piezas y las cédulas, porque se hizo una cédula por cada objeto, ya no, ahí perdimos la cuenta, y ya pasaron veintitantos años.

¿Aquí en el museo se ha hecho uso de los materiales que obtuvieron de la estación Irapuato para exhibición?

Sí, se ha hecho, sí se ha hecho

¿Cómo para qué temas, de lo que usted recuerde, hacen uso de esos materiales?

Pues se han hecho especialmente para recrear oficinas del exprés u oficinas de los jefes de estación, para eso se han utilizado.

¿Algo más que nos quiera compartir ingeniero, por favor?

Pues primero que fue un programa pionero en aspectos de arqueología industrial. Las zonas en México, correspondía a distintas zonas, en el norte, más a cuestiones del sistema norteamericano eran, los cambios se hicieron más rápidos en el norte, un poco más lentos en el centro y muchísimo más lento hacia el sur. Es decir, teníamos varios México's con respecto a Ferrocarriles.

La gente creo que ya se había mentalizado, veía con nostalgia, veía con temor a veces nuestra presencia, pero cuando les explicábamos a qué íbamos, nos ayudaban. Primero porque éramos también trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México, o sea, no éramos un agente, no éramos una instancia ajena a ellos. Éramos también parte de ellos, éramos compañeros de

ellos, que aunque éramos un área que se llamaba Museo de los Ferrocarriles también pertenecíamos a Ferrocarriles Nacionales de México, que creo fue lo que ayudó mucho. Para que la gente participara, porque además allá en Irapuato hicimos un centro de acopio donde estuvimos con la ayuda de trabajadores de la estación de Irapuato y pues la gente cooperó bien para ayudarnos a subir las piezas, no solamente de Irapuato sino de varias de las estaciones de por ahí cerca.

Sin olvidar que los ferrocarriles fueron, no solamente un medio de transporte muy importante sino fue un hilo conductor de la historia de este país por muchísimos años y que muchas de estas piezas no solamente sirven para hacer cronología del país sino porque en ellas se refleja el quehacer de los trabajadores, de la gente que estuvo trabajando en los ferrocarriles desde mediados del siglo XIX hasta finales casi del XX. Es donde vemos la importancia de este patrimonio porque ahí se conserva el reflejo de los trabajadores ferrocarrileros.

¿Cuántos días estuvieron en Irapuato ingeniero?

Bueno en esa división nosotros nos echamos regularmente 15 días, del 2 al 15 de marzo, estuvimos en la División Centro.

Dice usted que fueron pioneros en este proceso de rescate del patrimonio ¿sabe si ha habido otro?

Nosotros creemos que sí, pero dado la forma como era Ferrocarriles, fue un programa nacional. Ahora puedes hacer un programa más, por ejemplo, de alguna industria, en algún estado, pero va a ser más pequeño. Ferrocarriles Nacionales de México estaba en todo el país, y eso fue realmente el gran asunto. No solamente impacto, fue toda una problemática muy difícil de resolver, además ¡este!, con los tiempos encima, con respecto a, por ejemplo, lo vemos ahorita, elaborar un proyecto de ese tipo, cuando no se había hecho en México en un medio de transporte y con toda la influencia en todo el país, era difícil. Qué información necesitábamos tener en las cédulas. La forma cómo se fueron perfilando los criterios de selección fue sobre la marcha.

Casi, casi estábamos terminando las cédulas y ya estábamos en los carros del ferrocarril porque ya nos estábamos bajando para hacer empezar a hacer la selección, el levantamiento de registro, el marcaje y empezar a copiar los materiales, porque era rápido, o sea este era un asunto rápido que también, a lo mejor, si hubiéramos tenido más tiempo, se hubieran hecho un poco las cosas mejor. Pero haciendo un balance, creo que nos fue bien con este proyecto.

¿Cuánta gente trabajó para este programa?

Pues éramos relativamente pocos. En algún momento llegamos a ser 14 que formábamos entre 7 y 8 equipos, aunque ya después se integraron aquí gente, llegaríamos a ser como unas 30 gentes, pero para todo el país. Con la ventaja de que en muchas partes fuimos apoyados por los trabajadores ferrocarrileros. En Aguascalientes nos prestaron ¡este! camiones con los que íbamos a todo el norte del país. En Guadalajara también, en Irapuato, lo que era la División Centro trabajadores tres, cuatro gentes nos los prestaron para trabajar con nosotros. En Monterrey, en Chihuahua, todo esto, mucha gente cooperó con nosotros. O sea, llevar un registro de todos ellos, yo estoy hablando como parte de un equipo que regularmente éramos dos gentes. Pero más o menos llegamos a conformar entre 10 y 12 equipos, ya que hubo mucha gente que nos ayudó, allá al interior, sabiendo que iban a haber grandes cambios y que de alguna u otra manera se fueron concientizando de que teníamos que proteger todo este patrimonio.

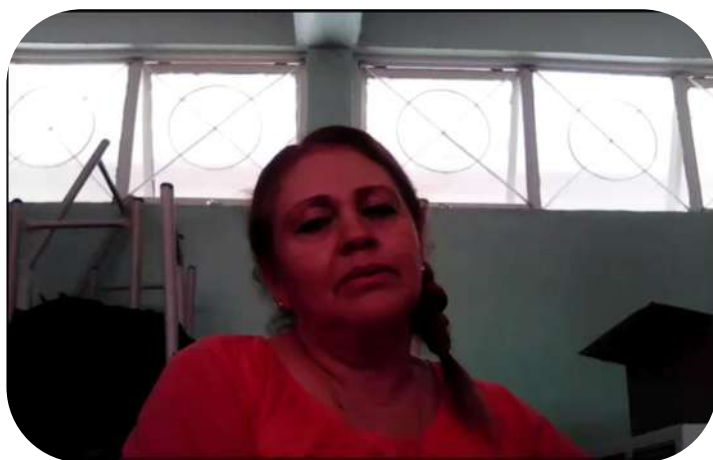
¿Se trasladaron en ferrocarril?

En todo. Nosotros dentro de este programa viajamos en tren, viajamos en, lo más frecuente eran los autoarmones, viajamos en unas cosas que les llaman hi-rail, que son camiones que tienen para andar en carretera y para andar en vías, en autobús, y hasta en avión.

¿Les apoyaban con viático?

Eso fue lo que agilizó mucho el asunto, realmente la Dirección General de Ferrocarriles apoyó mucho al museo en ese aspecto, en la cuestión presupuestal, que no solamente eran viáticos sino también, por ejemplo también la cuestión de los furgones que nos prestaban porque camiones no habían suficientes y andaban luego en otras cosas y lo más viable (...) eran los furgones.

Maestra María Elena Escalera Pérez, docente del grupo de 4º A de la escuela “Héroe de Nacozari. La profesora nos habló un poco de patrimonio de la escuela y de su zona de ubicación. (26/06/2019)



En la escuela estamos rodeados por construcciones ya viejas, ¿verdad? Pero a esta escuela llegan alumnos de otras colonias, es así como se complementa nuestra población. Tengo 22 años de servicio aquí en la escuela.

A dos cuadras de la escuela se encuentra uno de los entornos que se fue creando con las dinámicas culturales de la población y que comúnmente se conoce como zona de tolerancia, de la cual nos habló un poco la profesora.

¿Por qué considera que el entorno puede afectar a la población escolar?

Lo que pasa es que nuestra población escolar tiene algunos factores que nos dañan, mira por ejemplo viene siendo... el nivel cultural de los papás, la mayoría de ellos no tienen muchos estudios, tienen muy poca preparación. La mayoría trabaja en fábricas, las mamás trabajan en casas, o sea, tienen un salario mínimo, entonces de alguna manera eso nos afecta. Las inasistencias que se dan en la escuela es precisamente por eso, porque no tienen dinero, los papás no tienen dinero para mandarnos a sus hijos. Y por otra parte ¡bueno! Te comentaba, sí se dan por ejemplo, los valores, los valores que los niños traen, luego algunos de ellos hacen comentarios dentro de la clase de cívica o cuando estamos trabajando en sí valores sobre lo que ellos ven, el entorno que ellos ven. Entonces, sí tenemos un problema, ¡bueno! de alguna manera las niñas ven que es otra opción que ellas puedan obtener un trabajo para futuro, viendo lo que ven, dicen “bueno, si no puedo hacer una carrera, voy a hacer lo mismo que hacen las chicas que están por aquí” Entonces, luego a veces se han comentado de cuánto ganan, luego hacen cuentas de cuánto podrían sacar en una semana, y entonces, pues quiera que no son comentarios ¡qué bueno!

¿Qué recuerdos más tiene sobre el entorno maestra?

Bueno, por ejemplo, en cuanto a la estación del ferrocarril, anteriormente teníamos acceso a las instalaciones de lo que es el ferrocarril, podíamos entrar libremente a la estación del ferrocarril. Todavía nos tocó ver cuando la gente viajaba en ferrocarril, veía uno que salía la gente, que llegaba otra gente con sus maletitas, con sus cajas llena de productos que llevaban, que movían de un lado a otro, y poco a poco ¡bueno, pues! vimos que se privatizó eso. Ahora tenemos ¡este!, mucha vigilancia, hay vigilancia día y noche cerca de la escuela, precisamente por eso por la entrada al ferrocarril, y ya no tenemos acceso, nos limitaron en cuanto a eso.

¿Qué nos pudiera comentar sobre esa relación entre la escuela con el ferrocarril?

Fíjate que en un principio las autoridades del ferrocarril nos invitaban a hacer el festejo del Héroe de Nacozari, hacíamos un programa, un programa en su edificio, en sus patios de ahí de la estación, pero poco a poco no han ido relegando, no nos invitan, ya no se hace ese tipo de eventos, ya no participa la escuela con ellos, pero no porque no queramos nosotros, si nos invitan nosotros vamos, pero anteriormente teníamos esa invitación y hacíamos el festejo, digámoslo así.

Sabemos de antemano a qué se deben esas restricciones, pero ¿qué piensa usted de esas restricciones?

Yo pienso que los alumnos viendo que la escuela lleva el nombre de ese personaje, de este héroe, debe de haber una buena relación ¿verdad!? De alguna manera, porque a los niños se les fomenta, ahora sí que el amor a sus héroes, y para que conozcan por qué esta escuela se

llama así, y de que conozcan la relación que hay con el ferrocarril. Entonces sí de alguna manera nos perjudica. Nosotros lo seguimos haciendo aquí en la institución, seguimos haciendo, mencionando pues, a este héroe en los honores y en un evento cívico que luego hacemos dentro del plantel. Pero sí, yo pienso que sería mucho mejor si lo hiciéramos precisamente, por ejemplo, ahí en las instalaciones.

¿Qué relación pudiera considerarse que tienen la escuela y lo considerado patrimonio?

Tenemos algunos hijos de señores ferrocarrileros, entonces yo pienso que algunos de ellos tienden a ser lo mismo que los papás, “si mi papá es ferrocarrilero, yo también lo puedo ser”, o sea, ven la posibilidad de, a un futuro, entonces esa pudiera ser alguna conexión que se pudiera dar.

¿Qué representa para la escuela el hecho de llevar ese nombre?

Pues tienes que fomentar el cariño, o despertar la curiosidad para que los niños conozcan el porqué su institución lleva ese nombre, ¡entonces! Los maestros siempre estamos hablando de los personajes de la historia y te vuelvo a repetir, del Héroe de Nacozari siempre hacemos mención para que ellos vean porque su escuela lleva ese nombre ¿quién fue?, ¿qué hizo?, y que se despierte como el cariño y sí, pues tengan una idea.

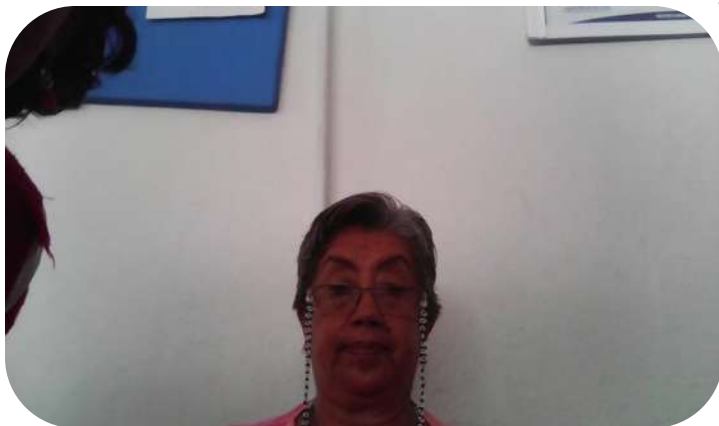
¿Qué más recuerda del entorno maestra o que nos pueda compartir de cómo lo considera?

Era muy agradable ver a las personas que viajaban en el ferrocarril ¿verdad!?, como se transportaban. Por lo regular era gente humilde la que viajaba en el tren, y ahora pues vemos la privatización que hay con el ferrocarril. Y sí, yo veo más bonita la etapa anterior, cuando tú tenías acceso a ver, cuando éramos libres de acceder y de estar ahí cerca de lo que era la estación y ver a la gente, y ahora pues, están unos guardias que no nos permiten acceder.

¿Usted era usuaria del ferrocarril?

No, a mí no me tocó viajar en el tren, pero sí me tocó despedir a familiares que viajaban en el tren. Sí, y comentaban sus anécdotas, sus historias de que pues sí, que era lento pero que iban conociendo el paisaje, iban conociendo parte de nuestro país, se daban tiempo ahí para, pues para ellos ¡este!, relacionarse, porque era buen tiempo. Mi gente viajaba, unos cuñados de aquí, a Torreón, entonces si se llevaban hasta 24 horas, pero pues iban conociendo ¿no? Aguascalientes, que Zacatecas, y todas esas partes. Entonces sí, sí me tocó ¡este! platicar. No me tocó viajar, pero sí, estar en contacto con gente que viajaba.

Maestra Hilda Leticia Ríos. Directora de la Escuela Primaria Federal “Héroe de Nacozari”. (6/07/2019)



Soy Hilda Leticia Ríos Rojas, directora de esta escuela desde hace 5 años. Esta escuela, es una escuela totalmente atípica, tiene muchos años de construida, yo tengo cuatro años de trabajar aquí. ¿Qué representa que esté cerca de la estación del ferrocarril?, pues que esté muy resguardada, pero también muy limitada. Nosotros no podemos ingresar hacia allá, sabemos que hay cuestiones de seguridad, pero creo que es hasta cierto punto de beneficio para la escuela. El edificio, se dice que hace mucho tiempo era un hotel que

utilizaban los ferrocarrileros, porque aquí estaba ubicada la estación del ferrocarril, después ¡este!, ya se quedó solo y, como parte de las oficinas del Sindicato desde hace como, aproximadamente, ¡como! En 1968 fue la primera generación que salió de esta escuela, desde entonces estamos ¡este!, pues está funcionando, esta escuela está funcionando. Llegó a trabajar hasta con 16 grupos, todo acondicionado, ya después se hizo una donación, en la parte de atrás donde está el Jardín de Niños. La escuela trabajó en algún tiempo con tres turnos, actualmente nada más tiene dos, la escuela nocturna que todavía sigue funcionando y la escuela primaria que ya nada más está con un total de 6 grupos, y 190 alumnos.

¿Oiga maestra esta escuela no tiene nada qué ver con las escuelas Artículo 123?

No, no tiene nada qué ver, de hecho se está tratando de hacer la escrituración porque no se sabe a ciencia cierta donde quedaron esos documentos, pero gente que está en Ferromex dice que no, que ya ésta es parte de la Federación entonces estamos en este proceso de escrituración del plantel, pero no entran esas escuelas.

¿Esta escuela forma parte de la estación?

Formó parte de la estación, formó parte, de hecho si observamos esa parte de enfrente es, son terrenos de Ferromex, son terrenos de Ferromex, donde está el auditorio, donde está el Sindicato está, lo que es, estamos rodeados por lo que son las instituciones de Ferromex, o sea, la escuela está dentro, por terreno, pero desligada totalmente del funcionamiento de Ferromex, desligada administrativamente, es nada más un terreno que se quedó dentro de lo que es la propiedad de Ferromex.

Tengo cuatro años dentro de la institución.

La maestra Hilda nos comentaba que tiene cuatro años trabajando en la escuela “Héroe de Nacozari”, pero ella trabajó muchos años en Sarabia, comunidad de Villagrán, Guanajuato, y en la escuela donde ella trabajaba pasaba también el ferrocarril ¿para usted qué representa el hecho de que esta escuela esté cerca al ferrocarril? Y si pudiera compartimos un poco su experiencia de la escuela de Sarabia.

¡Eh!, yo viví en Sarabia, nosotros estábamos cerca de lo que era la estación del ferrocarril entonces, pues para mí representa algo muy cotidiano todo lo que son los movimientos, o sea, como que nosotros ya nos acostumbramos a toda esta parte del ruido, del movimiento de máquinas, a todo. En realidad no obstruye, la escuela a lo mejor por ser atípica tiene las ventanas muy altas, entonces, pues no, no nos causa ningún malestar. Sin embargo, pues si, a nosotros nos conviene el hecho de que ya ve que cercaron y que hay vigilancia, para nosotros representa mucha seguridad, mucha, mucha seguridad. En relación a cómo era la situación cuando yo vivía en Sarabia, pues yo creo que, pues nos tocó vivir el hecho de que estaban las casitas de los ferrocarrileros, en que había mucho movimiento, de repente estaban unos, luego estaban otros. Se fue quitando poco a poco esa situación de la estación como tal, aquí desconozco desde cuando, ya no sea de pasajeros porque se supone que esta era una estación muy concurrida por pasajeros, ¿por qué? Porque Irapuato está en el centro de la República y

la verdad es que pues, en aquel tiempo esa era la forma de moverse en el tren, de manera rápida, en aquel tiempo. Ahorita a lo mejor el vehículo vino a substituir todo eso, y la cuestión de inseguridad por tanta gente que va y viene de otros países, de lados con la idea de llegar a Estados Unidos, sí hay, de repente ve uno que pasa, pues, gente que viene de otros lados.

¿Qué nos puede usted compartir, si en algún momento le tocó viajar en ferrocarril?

No, no a mí no me tocó viajar, a pesar de que estaba cerquita, nunca me tocó viajar en ferrocarril... tengo ganas de viajar por el "ChP" (significa Chihuahua-Pacífico, porque viaja del Pacífico a Chihuahua), tengo ganas de subirme al "ChP". La semana pasa fuimos con nuestros alumnos al Bicentenario y hay una parte, en una sala donde hacen una simulación de un ferrocarril, y a mí se me hizo muy interesante porque las cámaras, las proyecciones que pasaban te daban la impresión de que tú ibas en el tren, se me hizo muy llamativo, a los niños les gustó mucho.

Yo me quedo pensando en como un proyecto de hace más de un siglo todavía sigue, no? O sea porque, todavía cuánto hace México, en la época de Porfirio Díaz fue cuando se inauguró la primera estación, entonces siguen, oxidados, y solamente lo que le vino a dar un poco de empuje fue el hecho entraran empresas particulares, porque la verdad estaban mucho muy abandonados, y ahorita se ve que las instalaciones, el movimiento, todo es constante. La verdad es que nosotros desconocemos que es lo que hagan y no ahí adentro.

¿Considera que el ferrocarril haya dejado algún patrimonio a nosotros los mexicanos?

Yo creo que en su momento fue considerado algo muy importante. Yo escucho que ahorita se están abriendo líneas nuevas de transporte, y yo digo ¿por qué si hay todo un tendido de norte a sur de líneas férreas, pues porque mejor no las renuevan y vuelven a darles la activación o la actividad que antes tenían, por qué hacer nuevas si hay toda una red muy extensa por toda la República, ¿por qué? Por qué yo quiero ir a Chihuahua y hacer ese viaje, porque a mí me llama la atención que en aquel tiempo, ellos hicieron esas instalaciones y todavía siguen vigentes, entonces. Yo creo que si representó, ahorita la gente lo ve como una empresa, un vehículo de carga, cuando no debería de ser. ¿Qué movía a México?, ¿qué movía a las personas, a millones y millones de personas... pues un tren... el metro es eso, con la necesidad de todo lo que hacemos, entonces! Debió representar en aquel tiempo algo muy importante, es una tristeza que se tenga solamente como un vehículo de carga, ¿no?. Ahí está el comparativo, por ejemplo como con el burro, dicen es que los burros no sufren, ¡claro que no! Al final el ferrocarril viene a ser como el burrito, comparado con todo lo demás, pero nadie ve todo lo que esto representa.

¿Qué le gusta del ferrocarril o que le podría gustar del ferrocarril?

No sé, la verdad es que como te digo que nunca he viajado. Me gusta el hecho de que hagan actividades como la del "Dr. Vagón", lástima que hagan solamente una vez al año, que no sea en todos los lugares, que no sea algo constante. Yo creo que son de las pocas ocasiones que la gente se da cuenta de que hay ferrocarril, que es parte de ¿por qué digo que es cuando se dan cuenta? Porque entonces tú vienes y a las 5 de la mañana ya hay gente formada. Es un servicio muy bueno, yo creo que en alguna otra ocasión hicieron alguna otra campaña de reforestación, pero, pues dan los árboles, ahí se quedan, a lo mejor dar el seguimiento.

Nos dieron arbolitos para que los niños pusieran en sus casas, porque eran árboles no tan frondosos pero que pudieran ser parte de los entornos de las casas de los niños ¿Cuál es la dificultad? Que muchos de nuestros niños viven en vecindades, no hay donde los planten, que estaban muy chiquitas las plantas, algunos se les murieron, una serie de cosas.

También hacen, como cada año, una carrera, hacen una competencia con la finalidad de mejorar la salud. Me tocó hacer poquito porque vi que estaban ahí, no sé cada cuándo lo hagan, me ha tocado verlo en dos veces, pero hacen un maratón, organizan un maratón con invitación a toda la gente.

Yo creo que sería importante que se abriera un poco al hecho de dar a conocer que Ferromex se ha renovado, con la empresa privada si tú quieres, porque yo creo que así es. Yo me atrevo a decir eso, porque mucho tiempo estuvo totalmente abandonado, seguían, pero no estaba cercado, no había vigilancia. Ahorita yo creo que el hecho de que haya vigilancia ayuda mucho, porque desafortunadamente no hay esa cultura de respeto. Hay partes muy descuidadas ahí, no sé si pertenezcan a Ferromex, pero yo creo que tuviera un poquito más de proyección, hasta

donde sea posible porque con todo lo que ellos manejan es difícil que al rato ellos puedan controlar toda la gente que entrara. Incluso cuando es lo del “Dr. Vagón” hay un área restringida.

¿Cómo vecinos de la estación qué cambios ha visto o vivido en la zona maestra?

No, no me tocó verla así como estaba, yo llegué a venir porque estaba ahí una cremería. Pero creo que ahorita, de que está cercado, está muy bien cuidada.

Maestra, ¿qué tipo de patrimonio cree usted que haya dejado el ferrocarril?

El patrimonio que nos dejaron, yo creo que fue, considerando los tiempos, el impacto que generó poder mover a tanta gente rápido, o sea ese impacto se vivió y es generacional. Se descuidó por el vehículo, pues sí, pero ahorita si te fijas estamos volviendo otra vez a fortalecer lo que es el transporte colectivo. Pues fue un impacto impresionante en aquel tiempo, no había la misma cantidad de carros, entonces. ¡Imagínate! Un carro lo más que podían caber eran dos o tres y en éste podían jalar hasta a más de 100 o 200 personales, pues el impacto era otro.

Es necesaria la presencia del ferrocarril, pero ¿por qué perdió interés el ferrocarril? Por los saqueos que se daban, al menos eso es lo que comentaban dondequiera ¿cuánta gente se dedica a saquear el ferrocarril? No sé qué tanto puedan brindar la seguridad con nuevas líneas ¿qué es lo que transporta? ¿qué mueve a millones?, el metro, y el metro es un ferrocarril, moderno, pero es un ferrocarril... el ferrocarril es importante.

Entrevista con el señor José Luis Chávez Hernández, hijo del señor J. Soledad Chávez Ortega, peón de vía de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, a quien le apodaban “El pistolero”. (Miércoles 27/06/2019)



El señor José Luis Chávez cuenta actualmente con 71 años (1948), originario de Irapuato al igual que sus padres. Él nos comparte aspectos de su vida y niñez, cuando apenas tenía aproximadamente 7 años de edad (1955).

Gracias por esta oportunidad... pero más que una entrevista es el poder contar anécdotas de mi vida durante el tiempo en que mi padre era ferrocarrilero y yo era un niño. Yo soy hijo del señor J. Soledad Chávez

Ortega a quien le apodaban “El pistolero” y

no me da pena decirlo, pero mi padre empezó desde abajo en la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Él fue creciendo en la empresa hasta llegar a trabajar en las vías -peón de vía-. Así es que viajábamos mucho, nos íbamos en las cuadrillas, o campamentos que andaban de un lugar a otro. Conocimos muchos lugares, hacia el sur. Recuerdo incluso lugares paradisíacos” -como aquellos que se encontraban en el entorno al río Balsas. Río ubicado entre los estados de Guerrero y Michoacán. Ellos se establecían en la parte de Guerrero- Cuando mi mamá decía que iba a lavar porque mi papá le había dado para jabón -para él y sus hermanos era una fiesta- nos íbamos al río a lavar con mi mamá, ya compraba bolillos y otras cosas para comer allá. El agua del río estaba un poco sucia, pero había como un ojo de agua -una división del río- y ahí el agua estaba muy limpia, ahí era donde mi mamá y las otras señoras se iban a lavar. Mientras mis hermanos y yo jugábamos con el agua... era un lugar y épocas muy bonitas... éramos muy felices”.

Luego durábamos hasta un año en esos lugares donde mandaban a mi papá y nos mandaban a la escuela del pueblo más cercano, a los más grandecitos. -Luego les anunciaban -refiriéndose a que la empresa les decía un día antes a dónde les tocaba ir, preparaban sus cosas y se iban con la familia- que al otro día se iban en campamento y pues nos preparábamos. Casi siempre vivíamos cerca de alguna estación de ferrocarril, pero a veces en lugares muy lejanos donde no había luz. Las casas campamento, que generalmente eran vagones del ferrocarril, las dividían para dos familias. Ahí tenían que caber las camas, la sala, la cocina, el comedor, todo ahí. Y luego a los trabajadores los mandaban todavía más lejos de donde estábamos. -Ahí donde ellos estaban llegaba el carro de paga. Un tren especial que se asignaba para ir a pagar a los trabajadores peones de vía- y luego mi mamá nos mandaba a buscar a mi papá. Íbamos mi hermano y yo a buscarlo y ya lo llevábamos a la casa...

Señor Chávez me gustaría que nos platicara más sobre dos cosas. Usted nos comentaba que duraban un año en los campamentos ¿por qué un año?, y también sobre la escuela. Nos comentó que ya hasta que estaba más grandecito fue que lo metieron a estudiar. Yo tenía entendido que había vagones adaptados como salones de clase ¿no los incorporaban a estas clases?

Lo que pasaba es que los mandaban a arreglar las vías y terminaban con las vías de la cabecera y se iban a los ramales. Éstos eran muchos, ubicados en las comunidades, por eso duraban tanto las cuadrillas en los campamentos.

Con la escuela? No, en ese tiempo no había esas escuelas, ya fue hasta más tarde cuando se incorporaron. Adaptaban vagones escuelas para los hijos de los ferrocarrileros y a los maestros les pagaba la empresa, pero eso no había en mis tiempos. Yo cursé en varios momentos el primer año de escuela, porque me inscribían en una y otra, y cada vez que me inscribían tenía que volver a empezar, por eso cursé en varias ocasiones el primer año de primaria. Ya hasta que me quedé con mi hermana que ya estaba casada y vivía aquí en Irapuato es como me establecí y continúe estudiando, así terminé la primaria ya hasta muy grande y continúe con la secundaria y así... me hubiera gustado honrar la memoria de mi padre, seguir sus pasos, ser ferrocarrilero, pero no, yo me dediqué a otras cosas. A mí no me gustó el ferrocarril, a uno de mis hermanos sí, pero a mí no.

Señor Chávez ¿qué representa para usted el ferrocarril?

Pues para mí el ferrocarril representó todo, gran parte de mi niñez. En el ferrocarril y la estación de Irapuato se hizo parte de la revolución. En esta estación acampó Villa junto con su ejército y de aquí se fue a Celaya, donde lo esperaba Obregón. En toda esta zona Celaya, Silao, partiendo de Irapuato, es que andaba Villa con su ejército. En los trenes viajando de un lado para otro ... Aquí se hizo gran parte de la batalla de la revolución... Lo dice la canción "En la estación de Irapuato, cantaban los horizontes..." los Horizontes era un trío musical que cantaba, eran deambulantes y vivían de lo que la gente les daba...

Señor Chávez, ¿qué recuerdos tiene de la estación de Irapuato?

De la estación recuerdo que había unas bancas de madera muy grandes, luego les pusieron barras de fierro porque los indigentes llegaban y se dormían ahí, y no dejaban lugar para los pasajeros que esperaban el ferrocarril. Recuerdo un reloj grande, recuerdo un restaurante que estaba ahí, recuerdo que los llamadores eran los señores que iban y les tocaban la puerta a los trabajadores que iban a salir en el tren. Recuerdo la estación vieja, la primera estación, era una construcción muy bonita, yo no sé por qué la destruyeron, era una construcción histórica, no sé por qué razón la derrumbaron.

A mí se me queda muy grabado que era paso natural, no había otras bajadas para llegar. Cuando mi mamá, era muy católica y nos llevaba a misa los domingos, casi siempre nos llevaba al Sagrado Corazón y otras veces nos llevaba directamente a la Parroquia. Para nosotros era un gusto ver y el jardín, jeste! ver la plaza, ver el mercado Aquiles Serdán. Y pasar por Isabel La Católica yo veía repleto pues de cantinas, de bares. Empezando por el "Corsario" que estaba en la mera esquina, entre Primero de Mayo e Isabel la Católica y luego ahí estaba el "Covadonga", estaba el Cabasca, eran puras cantinas que eran muy reconocidas por los rieleros y jeste! me gustaba mucho cruzar el puente de piedra que estaba frente al Sagrado Corazón. Había dos puentes, uno de piedra para peatones y otro de mampostería para que pasaran los carromatos, los camiones de ese entonces. Si volteo a la izquierda y veo ahora el bulevar Díaz Ordaz, en su tramo de la glorieta de los Niños Héroes hacia la

Plaza del Comercio en la actualidad, pues era un lugar insalubre. Era apenas una franca de rodamiento empedrada, pero la gran parte se la llevaba una especie de arroyo, entonces después andando el tiempo me di cuenta que se llamaba brazo del río Silao. Era muy grande, como una cequia, se ubicaba del monumento de los Niños Héroes como si fuera rumbo a la central camionera, y se llamaba Calzada Centenario. Y por eso había esos puentes, porque era un río que siempre llevaba muy poca agua y siempre estaba llena de ¡este! yerba que crecía silvestre, ah, había muchos tules sobre todo, mucha higuera y de esa flor que crece en los ríos y en las lagunas. ¡Este! Incluso a la altura de Bolívar había otro puente para poder cruzar porque en tiempo de lluvias... mi abuelita vivía también por esos rumbos también, la mamá de mi papá y entonces ¡este!, se me quedó muy grabado por ahí todos esos tramos. Como si fuéramos del monumento a los Niños Héroes rumbo al templo de San Juan Bosco, todo eso era el río, todo, todo, todo eso era el río. Y cuando mi mamá nos daba permiso de ir al Estadio, ¡este! Pues le pensaba 20 veces porque a la altura de donde está Lázaro Cárdenas, donde está la prepa Oficial, por ahí pasaba el tren, ahí había una vía y entonces había cruzarla y pues era un riesgo, nosotros no teníamos esa facilidad de saber a qué horas el tren, a qué horas no pasaba, y sin embargo, éramos dichosos de ir al estadio Revolución en ese tiempo, ir a ver ¡este! unos venaditos que tenían ahí en un parquecito, un miniparquecito que había cerca del estadio. Se me quedó muy grabada la Plaza de Toros, y había una alberca, era todo un complejo supuestamente, en el mismo estilo, que iba a ser un complejo deportivo y finalmente terminaron tirando primero la alberca y pasando los años tumbaron el estadio Revolución para darle paso al Parque Iruka, actual, y solamente se mantiene en pie la Plaza de Toros, sí. Y ¡este! Los lugares aledaños pues, estaban feos en ese tiempo ahí en la estación, porque cruzaba todo lo que es Díaz Ordaz a la altura de San Juan Bosco todo eso era un río, el brazo del río Silao, y entonces en tiempo que no corría mucho el agua, se estancaba y olía mal, había mucho zancudo, mucha mosca, muchos moscos de esos que pican, y ¡este! Irapuato al paso de los años se fue transformando, ahorita hago un comparativo, me gusta mucho hacer comparativos, yo le llamo el “Ayer y hoy”... Irapuato se ha transformado... Pero la etapa del ferrocarril aquí la verdad, yo siento que fue lo que le dio el despegue, desde su creación, desde la primera llegada del tren a Irapuato, yo creo que fue... el ferrocarril trajo el cambio para Irapuato y le dio el despegue, porque todo el comercio, toda la industria se movía a través del ferrocarril... La fresa toda se movía a través del ferrocarril, se mandaba a otros lugares, hasta Estados Unidos, a través de él... Con el tiempo se acabó la prosperidad, se acabó el movimiento, se acabó la llegada de los trenes de pasajeros. Con el tren se fue una gran parte de la vida de Irapuato, y yo siento que, nunca debieron de haber quitado... porque dejaron a muchos poblados que, se murieron, todos donde pasaba el tren y sí. Para acá, se paraba el tren en Villalobos, en Vieyra, en Aldama. Se paraba en todas esas rancharías se acabaron, de repente ya no tuvieron en qué moverse esas gentes, todos esos lugares dejaron de prosperar... yo siento que no debieron haber quitado el ferrocarril. Debería seguir funcionando y creo es el pensar de muchas gentes.

El Sr. Félix Ramírez Rocha, inicia sus labores con Ferrocarriles Nacionales de México y continúa con la empresa Ferromex. Aporta a nuestro proyecto un video sobre el mural “Participación de los Ferrocarriles en la lucha revolucionaria de 1910” de Ramiro Romo Estrada, el cual se ubica en la estación, en lo que era la antigua sala de espera y ahí sigue hoy, bajo la guarda de la empresa Ferromex. (21/07/2019)



Soy trabajador activo de Ferromex, anteriormente Nacionales de México. Desde 1981. Con Nacionales de México duré alrededor de 16 años, 17 años, y algo, cuando fue la transición a Ferromex. Pues mis vivencias en Nacionales de México, era un trabajo, como hasta actualmente es muy bonito, ¿en qué aspecto? En que te relaciones con muchas personas. El trabajo con

Nacionales de México antes era

más pesado que hoy con Ferromex, porque anteriormente, en ese tiempo era “engrasador de carros”, tenía que cargar un pato, un tipo embudo grande, cargábamos alrededor de 15, 16 litros de aceite, y teníamos que ir carro por carro, e ir engrasado los carros. Era muy duro ese trabajo porque tenías que recorrer alrededor de 60 o 70 carros, y cada carro tenía cuatro cajas, y tenía que empacar a las cuatro el aceite. El aceite tenía un cojín, ese cojín era el que absorbía el aceite, entonces arriba traía un (...) y arriba traía un bronce y ese bronce traía dos orejas que no dejaban que se moviera la rueda, y esas orejas al faltarle una teníamos que cambiársela por fuerza, entonces, nosotros traíamos una carretilla, ahí teníamos que transportar el bronce, el aceite, teníamos que traer una escuadra, gato, para alzar el carro, teníamos que levantarlo, buscar una parte que no se sumiera. Acomodar bien la escuadra y la cámara, para empezar a cargar el carro, el carro se iba levantado, hasta que el bronce estuviera libre para poderlo sacar, limpiarlo, aceitarlo, limpiarlo con estopa y volvérselo a acomodar, y seguir bajando, para que callera otra vez el carro, todo el cuerpo del carro callera y se empatara uno con el otro.

Con Nacionales, mucha gente no se daba cuenta, a lo mejor usted no se dio cuenta, había varias especialidades en mi departamento que era unidades de arrastre, que era desde aseador, ¿en qué consistía el aseador?, que llevaba en la noche a los carros de pasajeros, le proporcionaba agua, agua pura para que estuvieran los carros de pasajeros abastecidos. Luego era ayudante truquero, ayudante cobrero, ayudante mecánico luego... troquero a, troquero b, mecánico y maquinista.

¿Cómo empezó usted con Ferrocarriles de México?

Como auxiliar de carros porque en ese tiempo cada cuadrilla, cada turno, éramos alrededor de 37, 38 trabajadores por turno, entonces, teníamos que presentarnos a los tres turnos para poder trabajar un turno, porque por ejemplo, si había personas ya de edad y era su planta, su planta, teníamos que andarle buscando para trabajar alguno de los turnos. Estaba difícil antes, teníamos que andar buscando dónde faltaba una persona para poder trabajar.

¿O sea que no tenía una función específica cuando empezó?

No, porque como podía trabajar de aseador, podía trabajar como ayudante troquero, ayudante mecánico, ayudante cobrero, o si ya faltaba una persona grande podía trabajar de truquero, porque había truquero a y truquero b. Porque el “a” eran los maestros y ganaban más dinero.

¿Y qué hacían los truqueros?

El truquero, haga de cuenta que somos los mecánicos de un coche ¿en qué aspecto?, tenemos que checar todo el herraje ¿qué es el herraje?, es muy vasto el ferrocarril. Un carro tiene bastantes piezas que, lo que revisamos es: yugo, un aparejo, el plato del centro, la placa de

impacto, un aparador, las orejas, las zapatas, las barillas de conexión. O sea que es muy vasto el ferrocarril, tiene indeterminadas piezas. Eso lo revisamos "de cabo a rabo", cada que llegan aquí los trenes, cuando mueren aquí los trenes que son turnos locales, es cuando se atraviesa todo eso. Si le falta una zapata, le voy a comparar las zapatas, es como la balata de los carros, cuando una balata de un carro ya está desgastada ¿qué hace?, hace choque con el tambor y rechina mucho, lo que le hacemos es cambiar la zapata (...)

¿Qué otra labor desempeñó en Ferrocarriles y cuál fue su actividad final?

La actividad final cuando Nacionales de México nos liquidó prácticamente, esa era mi labor, se le llamaba truquero. Empecé como auxiliar de truquero, luego aseador y fui ascendiendo. En 1989 me trasladé a la ciudad de Aguascalientes a los talleres a trabajar para poder conseguir una planta... tuve la fortuna de regresarme con la planta a los cuatro meses y tuve la fortuna de regresarme con mi plaza. Duré 8 años buscando mi plaza (...) Yo en Aguascalientes me tocó la fortuna de estar en los talleres, en coches, ¿cuáles eran los coches?, pues los de pasajeros.

¿Cuál es la función que realizan los talleres del ferrocarril en Irapuato?

Aquí en Irapuato hay casa de máquinas y taller de reparación. Casa de máquinas, son los que arreglan las máquinas, algún desperfecto y el taller de reparación, ese depende, arregla las unidades de arrastre. Todas las unidades que sacamos del patio de inspección que vengan en mal orden, van a dar a ese taller, ahí se les repara, se le cambia la pieza que esté dañada. Son taller de reparación y casa de máquinas. A las máquinas yo les sé poco, pero en el caso de las demás piezas se les pone aceite, se les pone arena, se les pone agua, se les cambian también zapatas. Son muchas cosas, yo de máquinas sé poco, a lo que sé, pues sé lo que le hacen y si vienen mal, ahí mismo los reglan.

¿Por qué trabajar en el ferrocarril?

Mi padre fue ferrocarrilero. Yo terminé la secundaria, quise seguir estudiando, pero cuando terminé la secundaria tenía 16 años cumplidos, mi padre me dijo, "mi jito vámonos a trabajar, ahí esté su plaza". Tuve la fortuna y tengo la fortuna de seguir trabajando para Ferromex, al ferrocarril que me ha dado muchas satisfacciones, personales y familiares.

¿Cómo fue el proceso de transición que le tocó a usted vivir entre la entrega de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México a Ferromex?

La transición fue que cuando nos liquidó Ferrocarriles Nacionales de México duramos tres meses sin trabajar, pero en ese tiempo estuvimos todos en el Sindicato de aquí de Irapuato, porque nos decían que nos moviéramos, teníamos ahí prácticamente vivíamos las 24 horas del día ahí porque en cualquier momento llegaba la contratación, y si no estaba uno ahí presente pues no nos la daban, pero duramos casi como tres meses viviendo ahí diario, diario ahí en el Sindicato.

La empresa Ferromex quería nada más cinco trabajadores por grupo en el departamento en el que estoy yo que es el de Unidades de Arrastre. Éramos 38 en Nacionales de México y ahorita con Ferromex nos quedamos con 11 nada más por grupo, entonces ¿qué querían hacer?, que nos quedáramos 5 por grupo, la empresa no quiso y estaban "en el estira y afloja" hasta que la empresa cedió y dijo ¡bueno, órale ándele pues!, nos dejó a 11 por grupo. Ya cuando nos dieron la orden de trabajar, luego, luego nos acomodaron y nos dijeron ándale vete a trabajar ya. En ese momento ya ni venimos a cambiarnos aquí al hogar. Luego, luego de ahí al Sindicato y al trabajo, "¿sabes qué? Ya estoy trabajando, tráeme de comer o x. La transición fue muy dura, muy estresante, pero satisfactoriamente lo logramos.

¿Por el tiempo que estuvieron esperando ahí, por eso fue muy dura?, o ¿por qué?

Sí, por eso, porque la empresa no cedía que fuéramos tanto trabajador. Hizo mucho recorte de personal.

¿Cuáles fueron los criterios que usted considera que utilizó Ferromex para la selección de contratación de personal?

Pues como en todo trabajo, teníamos muchos trabajadores, y una nueva empresa empieza a ver el historial de cada trabajador, sí me sirve, no me sirve porque de 10 años que ha trabajado en Nacionales me ha trabajado un año nada más, lo desecho o diario anda tomado, o es muy faltista. Esos fueron los criterios que a mi criterio hizo Ferromex para contratar al personal.

¿Y se eliminaron puestos?

Sí. Como le comenté hace rato, había muchos puestos. Se eliminaron todos esos puestos. A nosotros la empresa nos hizo primero operarios, quitó todo eso. Todos desempeñábamos el mismo trabajo, no como antes que había por especialidad y ahorita no, se hizo todo parejo. Luego el sindicato empezó a luchar por nuevos logros económicos y se abrieron nuevos puestos.

¿Qué recuerdos tiene usted de la estación anterior señor Félix?

Era muy bonita, muy bonita, desgraciadamente esta nueva empresa tiró todo. Los andenes, las mariposas, lo que estaba arriba, para cubrirse de la lluvia mientras uno estaba esperando el tren de pasajeros. Los túneles están pero están clausurados, en la sala de espera había un mural de la revolución, esa la hicieron como dormitorios para la guardia, o sea los soldados, o sea el Ejército que estaban custodiando las vías y los carros. Ya prácticamente se perdió todo lo pintoresco, lo bonito que había antes en Nacionales de México, era muy bonito a comparación de ahora, muy bonito.

¿Tiene usted recuerdos de algún viaje de placer?

Mire, cuando me casé nos fuimos a Guadalajara en el tren. Excelente servicio... a Guadalajara se hacían 6 horas. Lo que pasa es que mucha gente queríamos dejar el tren y sentir la adrenalina de lo que se sentía correr el tren, cómo se oye pitar cuando van en la sierra, cómo van, el humo que se echa de la máquina, cómo van rodando las ruedas en los rieles, cómo van golpeando, cómo se oye, o sea cómo van pegando. Eso es lo bonito, me sigue gustando, que ya no hay de pasajeros, pero me sigue gustando la fricción de las ruedas en el riel.

¿Y qué piensa de que se haya eliminado el transporte pasajero, y cuáles fueron las causas que usted considera que propiciaron su desaparición? Usted trabajó también para el tren de pasajeros ¿o pura carga?

No, pura carga, bueno también revisaba el tren pasajero. Yo a mi entender sé que se eliminó el tren de pasajeros porque ya no era costeable para la empresa, es lo que yo sé.

Pero es rentable porque a mucha gente le gustaría viajar en tren y habiendo más control sobre las entradas económicas para la empresa, pero sí es rentable, aunque sea un poco más lento que el autobús pero sí es rentable.

Oiga señor Félix ¿usted considera que el ferrocarril haya dejado un patrimonio?

No porque Nacionales de México era de gobierno y ellos prácticamente son los que se quedaron con todo.

El dinero que se hizo de la transición que Ferromex les compró, ¿dónde quedó ese dinero?, el gobierno se quedó con todo y ahorita la empresa Ferromex, cuando menos en cuestión de prestaciones nos ha ido muy bien, porque antes cuando era Nacionales de México, sí había prestaciones pero no como las que hay ahora, son mucho mejor ahora.

¿Tenían algunas carencias cuando eran Ferrocarriles Nacionales?

Bastantes, bastantes carencias ¿en qué aspecto?, en que no nos daban uniformes, botas de trabajo, en tiempos de lluvias era un problema para que nos proveyeran de un traje de agua, no, no eran muchas carencias y para que nos dieran una lámpara, una pila para lámpara teníamos que andarles rogando hasta una semana para que nos dieran, no, no, no, eran muchas carencias, y ahorita no.

¿Considera que el ferrocarril sea un sistema de transporte seguro?

Sí, es muy seguro porque su carga es segura, y aunque haya robos, su carga es segura. La empresa tiene un seguro, y a los que transportan granos y otro tipo de mercancía en alimentos, ellos no lo pierden porque en la empresa les da su mercancía completa. Y seguro en el sentido de transporte también. La empresa ha invertido muchos millones de pesos o dólares en infraestructura en vía.

Es más segura la vía que antes porque antes cada que llovía se emblandecía el terreno y salía la vía, esa época de lluvias había muchos accidentes de los trenes cargueros y ahorita no, ahorita es muy rara la vez que haya accidentes, sí ha habido pero por manos ajenas a la empresa.

¿Se han hecho cambios en las vías?

Sí, antes había durmientes de madera y ahora están metiendo mucho de concreto, y eso es más seguro.

Entrevista con el señor Salvador Hernández, extrabajador de Ferrocarriles Nacionales de México y trabajador activo de la empresa Ferromex. Menciona que desde 1980, tiempo en que él entró ya se hablaba de que el ferrocarril se iba a acabar y no fue así, esto ocurrió 16 años después. Hacia 1996 se dio el mensaje final (4/11/2019).



Así como todos salimos liquidados, todos regresamos... desde que yo entré ya se hablaba de un retiro voluntario. ¿Cómo fue el proceso de transición que se vivió de una empresa y otra? En aquel entonces todos los que se pudieran ir con ese retiro voluntario, yo siento que más que

nada era como ir bajando la plantilla de trabajadores. En ese entonces se hablaba de millones, entonces hubo quienes "pues ya firmale y ya vámonos".

¿Y el retiro voluntario qué implicaba?, ¿no había otro compromiso?

Bueno, es que entramos en la etapa con del seguro por cesantía y en aquel entonces, si yo hubiera seguido con Nacionales de México estuviera jubilado, porque creo nada más eran 25 años de servicio y ya salía uno jubilado, entonces quienes alcanzaron ya tenían 25, 26 años, ellos se fueron pensionados de Nacionales de México y se fueron a parte con lo que les dieron. Y quienes no, como en mi caso, a mí se me liquidó, es tal vez con la idea de que el día de mañana, si hubiera una oportunidad, como fue en mi caso, regresar a laborar con la nueva empresa.

Ahora sí platíqueme, ya después de que fue usted fue auxiliar de arenero y arenero con la anterior empresa, ¿qué otro cargo tuvo con la nueva empresa?

Por medio del contrato colectivo en mi caso, mi planta estaba en Durango y hubo otra vacante en Aguascalientes, entonces lo que uno era irse aproximando a su tierra de origen. Yo solicité ese puesto por medio del contrato colectivo, yo venía como uno por cambio de residencia, yo venía por cambio de residencia de Durango a Aguascalientes con un puesto igual, pero aproximando a mi ciudad de origen, en aquel entonces no se manejaba como ahora, en aquel entonces era como auxiliar extra planta, y ya me vine como tal a Aguascalientes.

¿Y qué hacía como auxiliar extra planta?

Era lo mismo, primero estaba el auxiliar planta y después estaba el auxiliar extra, de acuerdo a los derechos alcanzaba uno hasta de ayudante o podía alcanzar uno de acuerdo a sus conocimientos, como mecánico, como eléctrico (...) Entonces ya ahí buscaba uno ascensos, hasta en cuestión económica, monetaria. Entonces yo lo más que me pude aproximar fue a Aguascalientes, pero para eso otra vez de nuevo "lo del retiro y lo del retiro" y pues muchos decíamos "oye pero si pasa así yo dónde, yo me voy a quedar en Aguascalientes o ¿qué voy a hacer?", entonces tratamos de buscar o buscamos la manera de boletinar los puestos para podernos, y ya fue donde hubo un ajuste aquí. A todo el personal lo reacomodaron en los

puestos que habían vacantes. Entonces ya fue donde nos reacomodaron a todos, y en ese entonces se podía decir que yo era el último, ya no alcazaba. Pero a otro compañero le dicen "no hay más, está de ayudante cobrero", no sé si él lo vería como muy bajo para lo que él sabía (...) y ¿luego entonces? Pero me dijeron, ahora te toca a ti, tú eres el que sigues "yo sí, yo sí me quedo. Oye todavía me abrazas y te pido que me aprietes" ¡yo me agarro!, no yo sí lo tomé.

Fui ayudante de un señor al que le decían "don Toñito". Al jubilarse él, nos dicen "pos siguen ustedes. Háganle aplicación al puesto" y pues le hicimos aplicación y ¿cuál va siendo mi sorpresa? Me dieron el puesto de cobrero hojalatero con sueldo especial compensado. De ahí continuamos trabajando hasta el día que pasó lo que tenía que pasar, ¡pues! lo inevitable. "¿Cómo ven?, el que se quiera ir y el que se quiera ir, -había muchas indecisiones- ¡y ándele pues!, yo fui uno de esos que firmó el retiro voluntario, sí. Eso fue en el '97, por ahí de entre un tres y un cuatro de noviembre... y eso porque, pues era la novedad eso de que "pues todo el que quiera ir, que vaya para que firme", entonces yo voy al trabajo y me encuentro a otros dos compañeros, a la fecha ellos siguen trabajando también ahí en Ferrocarril Mexicano, ¡entonces! y me dicen "vámonos porque ahorita vienen todos los del taller y va a ser un relajo" y ándele fuimos los únicos tres que firmamos.

Señor Salvador, ¿y eso de firmar el retiro voluntario fue bueno o no?

Era algo inevitable, antes o después. Y nos hacían desatinar porque todavía teníamos relación por medio del futbol. Nos preguntaban que ¿en qué había estado, y para qué habíamos firmado? Yo me la pasaba sentado e inquieto, angustiado esperando a saber qué podía pasar y bajo el lema "todos o nadie", es que le dimos seguimiento a esos momentos de inquietud -los que finalmente se resolvió mediante la fortaleza del Sindicato y la inclusión de una firma de ingreso a la nueva empresa-. Aquí en Irapuato, la sección 11 es una de los más fuertes a nivel nacional. Fue de las pocas secciones que lucharon porque si salimos 100, regresamos 100(...) "Ya se acabaron los contratos" -sugería la empresa-, aquí dice que son tantos, "pero es que ya no hay más", pues a ver cómo le hacemos porque somos tantos "o regresamos todos o no regresa nadie. Todo eso se vivió, estuvo fuerte porque hubo días, noches que estuvimos fuera del Sindicato. Eso fue a partir del día 15 de febrero hasta como el 23, 24, veintitantos que ya regresamos todos. Todo esto se paró a nivel nacional, se paró por completo el ferrocarril. Donde sí se acabó por completo fue en Aguascalientes.

¿Cómo cuántos trabajadores de Irapuato estaban en espera de que el ferrocarril en manos de la empresa nueva les resolviera?

Pues mire, la plantilla aproximadamente es de, es que son varias máquinas, punta norte y punta sur. En un área son como 55 entre personal de lo que es el puro taller, 36 de otra en los tres turnos, en el patio de inspección como unos 25, 30, en el de reparación como unos 20, pero de ahí también hay guardavías, hay lo que es proveedores, maquinistas de camino, garroteros, conductores. Se contrataron todos en general, no hubo como una especial selección "todos los que salimos, todos regresamos".

¿Qué pasó entre el cierre y el proceso de recontractación?

Fue algo difícil, pues la mayoría estábamos ahí en el Sindicato, no sé si sería parte de la estrategia de la empresa, no sé, como tratar de desesperarnos, de que no (...) vamos a esperar ¿a ver qué pasa? No sé pasaban mediodía, pasaba la tarde y pues había que estar ahí al pendiente, a ver qué había. Yo le calculo así como unos 8 y 10 días más o menos que estuvimos en ese proceso. Había unos en lo que es el teatro Ferrocarrilero, sentados en las butacas, ahí dormitando. Ya de repente había alguna noticia, nos jalaban, nos llamaban, saben qué ¿hay esto cómo ven? ¿están de acuerdo?, Ofrecen más, "se estuvo en un estira y afloja", pues sí estuvo medio pesado. Fue Miguel el que nos dijo, "¿saben qué?, ya se arregló, se van a recontractar todos, cedió la empresa a recontractarlos a todos. Ahorita van a empezar a firmar contratos y todo". Ya fue de modo que empezaron a firmar contratos, y este, ya muchos como mecánicos en este caso, por decir, ya los mecánicos que estaban listos se van al taller y empiezan a encender locomotoras para que empiecen a trabajar, para cualquier cosa que se ofrezca pues ya estén listas para en cuando las llamen, ya estén listas para salir a trabajar, ya se va a reiniciar todo esto.

Pues sí estuvo pesado jeh!, porque la primera vez ya andábamos varios encendiendo locomotoras para que estuvieran calientitas para la hora que las llamaran, y de repente ¿saben qué?, paren de nuevo, todo para atrás, “no quieren aflojar más contratos”, así es que todo es para atrás.

¿A quién veneran los ferrocarrileros?

A Jesús García Corona, el “Héroe de Nacozi”

El Sr. Gerardo García Ramírez, formó parte de las últimas generaciones de telegrafistas de Ferrocarriles Nacionales de México en la década de 1990, entrevista (agosto 2019)



Aunque la entrevista ya se había programado, las condiciones en que se dieron fueron muy casuales. El encuentro se dio en uno de los edificios más significativos e históricos de Irapuato: la Presidencia Municipal. Ahí, el señor Gerardo nos platicó, con gran parsimonia cómo empezó y cómo fue su vida laboral como telegrafista, así como algunas otras vivencias.

Yo empecé como telegrafista el 15 de noviembre de 1974 en el ferrocarril. Inicé como telegrafista de 3ra. clase, esto es, me tocó trabajar en estaciones intermedias. Había oficinas de primera clase, segunda clase y tercera clase. Oficinas de primera clase eran como Irapuato, Guadalajara, Buenavista, Aguascalientes, ¡y ya pues! Oficinas de segunda clase pues eran estaciones intermedias como Celaya, Salamanca, lo que era la División Querétaro, lo que a mí me correspondía, donde yo trabajé. Entonces ¡pues! realmente la función del telegrafista, él era el enlace, entre el despachador de trenes y el conductor de trenes, o maquinista. Entonces éramos el enlace, el despachador nos daba las órdenes del tren para que se pudiera mover. Entonces, uno despachaba al tren o al conductor, a la tripulación del tren le entregaba uno las órdenes para que se pudiera mover en determinados tramos. Eso era lo que se llamaba en el sistema estándar, sistema estándar era a base de órdenes de tren o señales banderas que le llamaban, porque había un sistema que se llamaba CTC, un sistema de control, que ese ya lo controlaba el despachador, ya sea el de Querétaro o el de Valle de México. Controlaba los trenes por medio de la señalización, como semáforos, se llamaba Control de Tráfico señalizado. Entonces había dos sistemas en ferrocarril, lo que era el de sistema estándar y lo que era el CTC. Entonces el telegrafista era el enlace, siempre fue el enlace entre el despachador y el sistema de trenes, las tripulaciones, el transmitir y recibir telegramas, todo lo que era jسته! el movimiento de furgones, de mercancía de los trenes.

“Telégrafo Morse”, son una magneta, una llave, un vibro y un teletipo. “Museo José Cardoso Téllez”, Acámbaro, Gto. Foto 82: Gabriela Gutiérrez



Otra de las funciones del telegrafista era recibir las órdenes del tren, órdenes de precaución, donde se le ponía en conocimiento al conductor o al maquinista sobre en determinados tramos no podían correr a más de 30 kilómetros por hora, ¿por qué?, porque había daños porque la vía estaba dañada, etcétera ¿no? Básicamente era eso ¿no?, y cuando uno estaba en estaciones intermedias por un daño, el control de los trenes era a través de una bandera, señal de órdenes se le llamaba, entonces siempre cuando estaba en servicio esa oficina, y estaba un telegrafista ahí en servicio, al aproximarse un tren, el maquinista a través de un silbato, silbaba cuatro para que el telegrafista se enterara que se aproximaba un tren, entonces lo que uno hacía era hablarle al despachador de trenes y decir que se aproximaba un tren y le daba vía libre o lo iba a detener para darle órdenes. Entonces el despachador, si era el caso, le daba vía libre, entonces lo que a uno le procedía era bajar la señal de órdenes, y cuando bajaba uno la señal de órdenes el maquinista por medio de dos silbatos, de accionar el silbato en dos ocasiones, era una señal de él ya estaba enterado de que él ya tenía vía libre. En caso contrario, él pitaba de todos modos dos veces en señal de que estaba enterado de que se tenía que parar. Básicamente esa era la función del telegrafista. El enlace entre el despachador de trenes que era el que tenía el control, el que movía a los trenes, ya fuera por el sistema señalizado o por el sistema estándar, por medio de señales, por medio de órdenes de tren ¿no? Un ejemplo por decir, para poder correr un tren, por decir, de Irapuato hasta Celaya por poner un ejemplo, que ya estaba señalizado pero bueno, vámonos a lo estándar, por decir Aguascalientes que todavía en esa época era estándar, por decir si el despachador quería correr un tren sin restricciones daba una orden, decía: máquina 701 o 725, corre extra de Irapuato hasta Silao, con derecho sobre todos los trenes. O sea, esa era una orden estaba dando una orden donde el tren sin restricción alguna corría desde Irapuato hasta Silao, con derecho sobre todos los trenes, y ahí se tenía que detener y esperar nuevas órdenes, entonces todos los trenes que corrían de norte a sur ahí esperaban ese tren, ¿por qué?, porque también ellos estaban notificados de que ese tren corría desde Irapuato a Silao, con derecho sobre todos esos trenes. También los trenes se regían, había trenes por un horario, un horario, tenían ya su itinerario por si salían a tales horas. **A las 23 horas salía de Irapuato, por decir el de Ciudad Juárez-México ¡entonces!, los demás trenes sabían que el tren pasajero, procedente de Ciudad Juárez, salía de Irapuato a México a las 23 horas, ¡entonces!, ellos ya sabían que tenían que liberar la vía porque ese tren iba a pasar y tenía los derechos sobre los trenes cargueros.** Entonces pues, esa era básicamente la labor del telegrafista, no era más, creo que la mayor responsabilidad ¡pues! recaía en el despachador de trenes y el maquinista, aunque sí, también gran parte de esta responsabilidad la tenía el telegrafista porque tenía que estar al pendiente de las órdenes. A veces tenía órdenes pendientes para determinado tren, ¡entonces este!, si el despachador no contestaba, por diferentes circunstancias, la señal de órdenes, pues uno no bajaba la señal de órdenes ¿por qué?, porque no contestó el despachador, porque uno tenía una orden para determinado tren. ¡Entonces!, pues eso era, nada fuera de lo común más que el sistema de comunicaciones.

¡Pero era importante!

Sí, sí era importante porque bueno, al final de cuentas todo en esa época era telégrafo, ya después, poco a poco fueron introduciendo en el sistema los teléfonos, los selectivos que le llamaban ¿no?, ya el conductor de determinada estación que no estaba en servicio, ya se comunicaba directamente con el despachador, ¿por qué?, porque ya empezaron a meter el sistema de teléfono. Todo era físico, en esa época todo era físico. Era la hebra que le llamaban, la línea telegráfica era física, la línea de teléfonos eran físicos, pero bueno ¡ya! Llegó un momento en que ya, fue desapareciendo eso ¿por qué? Porque entró el Internet y otros sistemas, ahora ya, ¡bueno! Incluso lo que yo sé, es que ya la comunicación entre el despachador y las tripulaciones se da en movimiento, el tren va corriendo y ya el despachador tiene comunicación con el maquinista. La modernidad, los sistemas de comunicación, impensable que el despachador pudiera controlar a un tren corriendo. Pudiera dar una orden y el tren sigue, sigue, no, no.

Antes el enlace entre el despachador y la tripulación era el telegrafista o el jefe de estación, y el trabajo tenía que ser desde la estación.

¿Cuál era el ejercicio práctico del telegrafista?

Pues era, por decir Irapuato, que era una oficina de primera clase... había tres circuitos, y había un circuito donde nada más había puro despacho de trenes (...) El conductor rendía un informe. Hacía su informe, desde que salía de la estación México o Querétaro, él iba reportando los minutos que demoraba, que no estaban justificados. Él llegaba a la estación y reportaba todo, ¡entonces! rendía un informe. Ese informe lo transmitía el telegrafista a México, todo era telégrafo, en ese tiempo todo era telégrafo ¿por qué? porque era lo más práctico, era el famoso punto y raya, punto y raya, ¡entonces!, traducido en sonidos, y los telegramas de furgones que se suspendía el contacto ¡entonces! se localizaba el furgón a través del telegrama ¿no?, se usaban mucho los telegramas. Se utilizaban también los famosos teletipos, usaba uno los teletipos de la II Guerra Mundial, o sea que básicamente, todo el equipo que tenía Ferrocarriles, era lo que le vendía Estados Unidos a México. Yo recuerdo esos **teletipos** que eran de la II Guerra Mundial, pero que funcionaban muy bien. Haga de cuenta como una computadora, estaba usted escribiendo y en Guadalajara, por poner un ejemplo, estaban apareciendo los textos, ya uno estaba checando que estuvieran apareciendo los textos, todo era mecánico. Era como un auxiliar, se utilizaba el selectivo que era el teletipo y el telégrafo, de manera alternado, eso era todo lo que teníamos de comunicación. Pero lo básico era el telégrafo, era lo que más se utilizaba, porque en ocasiones se robaban los alambres de las líneas del selectivo y del teletipo, porque eran líneas de cobre, ¡entonces!, los robos eran frecuentes y lo que no se robaban eran las líneas del telégrafo porque era aluminio, era otro tipo de alambre que no tenían mucho valor.

¿Señor García, hasta cuándo dejó de funcionar el telégrafo?

Por el '94, por ahí en la década de los '90 dejó de funcionar. Todavía por ahí se utilizaba, pero ya muy esporádico, las líneas que quedaron, pero con el paso del tiempo se fueron cayendo, se fueron robando, hasta que se acabó y terminó el telégrafo, llegó un momento en que ya no se utilizó eso, todavía se trabajó pero con el despachador, con el selectivo por teléfono, ya luego se usaba mucho el fax, y mandaba uno telegramas por fax y con eso se fue terminando, por ahí del 94, el 95. Con eso terminó mi ciclo, de hecho yo terminé mi relación con Ferrocarriles de México cuando ya no hay telégrafo. Me reincorporo con Ferromex con otras funciones hasta que me liquidan, me pensioné.

Dígame, ¿cuántas personas trabajan en el área de Telégrafos con usted?

Éramos tres telegrafistas por turno, un mensajero y un jefe de oficina, que era el encargado de hacer los archivos, de llevar las listas de pago. Era un servicio ininterrumpido y se trabajaba en la estación, ahí estaba la oficina de telégrafos. Los despachadores se ubicaban, había un centro de despacho en Guadalajara, había otro centro de despacho en Aguascalientes, otro en Querétaro, y en el Valle de México, en Buenavista.

Ahora todos los despachadores, los que estaban en México, en Querétaro, todos están en Guadalajara.

¿El escrito era en papel?

Sí, sí, eran como máquinas convencionales. Tenían sus hojas de papel y a través del telégrafo, el telegrafista transmisor anunciaba: va un telegrama con tres copias, metía tres copias o decía sencillo, era sólo una copia, por decir, para el jefe de la estación de Irapuato o para la gente de Exprés de Irapuato, una copia nada más, sólo él recibía ese telegrama.

¿Oiga, qué recuerda usted de la estación de Irapuato?

La estación antigua, esa estación que nos dejaron los "gringos", por decirlo así ¿no? y que en el sexenio de Díaz Ordaz la demolieron. Era un edificio histórico, pero demolieron esa estación. Yo lo que recuerdo de esa estación, bueno, porque yo vivía enfrente y ¡jeste! Cuando quedaba limpio el patio de ferrocarriles pues yo nada más me brincaba. ¡Vamos a jugar... ¡eh! Quedaba limpio el patio de maniobras y nos quedaba ¡mero! enfrente de la casa la estación, ¡muy bonita estación!, estilo gringo. Después la demolieron, yo lo que recuerdo, a mi no me tocó trabajar ahí. Yo lo que recuerdo es que ahí llegaban los trenes pasajeros, que nos íbamos a jugar cuando estábamos chicos ahí a correr a la sala de espera... ¡jeste! incluso hasta ahí llegaban los camiones. Un camión urbano que se llamaba Circunvalación que era el único que daba vuelta en todo Irapuato, llegaba a la estación y ¡bueno! Pues las vendimias, la gente que vendía, las señoras que vendían las canelas a la hora de los trenes pasajeros... había mucho movimiento de trenes pasajeros porque los trenes pasajeros corrían de México a

Aguascalientes, Guadalajara a México jeste! Había mucho movimiento de trenes pasajeros. Demolieron esa estación e hicieron una nueva y es ahí donde a mi me toca trabajar, enseñarme al telégrafo, practicar. Me voy a hacer un examen a México, paso el examen y tengo que entrar a un curso de varios meses para aprender derecho de trenes, movimiento de trenes, electricidad, muchas cosas. Luego de ese curso de casi 6 meses, ya me integro yo a trabajar como telegrafista.

Entrevista con el señor Alfonso Barbosa Sánchez, ex trabajador de la Secretaría de la Defensa Nacional, hasta el momento de su renuncia obtuvo el grado de Sargento 2º. (18/01/2020)



El personal de la Secretaría de la Defensa Nacional han sido de esos usuarios obligados al uso del servicio ferroviario, quizá desde recién creado el ferrocarril y las bondades que se le vio respecto al traslado masivo, desde finales del siglo XIX, o bien, al término de la revolución, cuando se vio obligado

Ferrocarriles Nacionales de México a poner orden frente a los grupos insurrectos y los desastres de la revolución, vio en esta institución al servicio del territorio nacional, un respaldo, por lo que se establecían convenios para el traslado de tropas por vía férrea. Nuestro entrevistado nos comparte desde sus experiencias, cómo eran esos traslados de efectivos a diversas partes de la República.

Yo puedo no puedo hablar de la Defensa Nacional, puedo hablar de una fracción del Ejército. Lo utilizaban para transportar tropas de un lugar a otro ¿a dónde las transportaban?, pues normalmente donde se necesitaba la presencia del personal con fines del combate al narcotráfico, esa era la necesidad de movilidad de tropas.

Foto 83: Arriba, sólo para representar el traslado de equipo por vía ferroviaria.

<https://informnapalm.org/es/convoy-con-los-pertrechos-militares-en-el-pueblo-de-la-region-de-rostov-pokrovskoe/>

Foto 84: Abajo, traslado de equipo militar mexicano. <http://4.bp.blogspot.com/--M1euu6R40M/>



¿Transportaban también equipo?

Normalmente transportaban o vehículos, o personas, caballos, al final de cuentas la caballería también es parte de los elementos del Ejército, no?

Por decir, cuando había algún evento de caballería, el criadero está en Alta Gertrudiz, Chihuahua, y de ahí nos movían en el tren, era a alguno de los lugares a donde se iban a hacer los eventos.

¿Era sólo para territorio nacional o traspasaba fronteras?

¡Pues!, en lo que se refiere a la Secretaría de la Defensa Nacional, sólo para territorio nacional, para que las tropas del Ejército Mexicano salgan del país ocupan ciertos permisos y bueno, al menos a mí no me tocó. Entonces, si alguna vez se hayan movido tropas o personal militar fuera del país, a mí no me tocó.

¿Qué tipo de servicio asignaba la empresa ferroviaria a los efectivos de la Secretaría?

Pues, puro servicio de transporte. Era un pésimo servicio, era lo más malo del servicio que pueda existir en transporte. Unas bancas de madera con un respaldo de 90 grados que ¡o vas derecho, o vas derecho! Los baños oían a baño de cantina, te daba terror ir al baño.

¿Cuántos carros o vagones les asignaba la empresa?

Las veces que me tocó a mí trasladarme en ferrocarril, fueron trenes exclusivamente para nosotros, nunca nos combinaron o nos mezclaron con la gente civil, los planes eran lentos, había veces que llegábamos, por decir así, de aquí a Sinaloa, nos parábamos en Guadalajara un par de días, o ahí nos dejaban, no es que nosotros nos quisiéramos bajar, ahí nos dejaban ¡al garete! Ahí comíamos, nos volvíamos a subir al tren, nos volvíamos a bajar, ahí nos bañábamos en las llaves de los hidrantes del tren y volvíamos a agarrar el tren ¿cuándo? Cuando ellos querían, cuando ellos decían, nosotros no teníamos decisiones, entonces prácticamente nunca nos mezclaron con gente civil, siempre fuimos, siempre tuvimos trenes exclusivos para la Secretaría Defensa Nacional, y nada más.

¿Combinaban los carros que asignaban al Ejército con materiales para transportar?

Bueno, a lo mejor la vida de uno se concretaba al vagón donde ibas ¿no?, porque al final de cuentas cuando el Ejército sacaba la cabeza era pura sierra, era cerro y no mirabas más. Prácticamente ahí llegabas, ahí estaba tu vía cada vagón llevaba su propia guardia, entonces no podías pasar de un vagón a otro, ni por curiosidad. Ahí llegabas, ahí estaba tu vida en el transporte, las mismas caras, los mismos olores.

¿Qué lugares visitó por ferrocarril durante su vida como militar?

Bueno, te puedo hablar del transporte de tren en forma de mi vida militar algunos viajes que tuve de Guadalajara a Guamuchil, de Guamuchil a Guadalajara a Irapuato. De Irapuato a Torreón a Chihuahua y de regreso. Esas fueron las veces que yo me desplace en tren, ¡ah!, y otro de mis viajes fue de Puebla a Huamutla y de Huamutla a Infiernillo, Muchoacán, en unas maniobras que nosotros realizamos. Esos fueron mis desplazamientos en tren como militar, independientemente de que ya lo había hecho de civil. Cuando era pequeño me tocó ir varias veces de aquí a Guadalajara, por eso me atrevo a decir que ¡pinche! tren de soldados era lo peor ¿no?, porque en la vida no es así, en la vida se te permiten las categorías “de acuerdo a la moneda está el asiento”, y como militar no había otra forma de comprar nada “ahí te toca, ahí te vas”.

¿Había otra forma de desplazamiento, lo alternaban con otros medios?

Bueno a nosotros, quiero yo pensar que como eran desplazamientos masivos de tropas, estamos hablando de cinco mil efectivos, lo más propio era el tren, claro que hay otros medios.

¿Cuándo usted estaba, lo alternaban con otros medios?

Los desplazamientos en tren fueron así y los desplazamientos por vehículos, pues fueron por vehículo, no lo alternaban, aunque claro, el tren no llega a todos los rincones ¿no?, te dejaban en una estación y de ahí tenías que irte por tierra o por vehículo hasta tu base, a donde te toque, como pudieras, eran tolvas areneras y te echaban como montones de arena, ¡aunque claro, no eres arena!

¿Hacía uso del ferrocarril la pura tropa o también oficiales?

En el tren convivíamos todos. Convivía la tropa, convivía el teniente, el capitán, el coronel, el mayor todos convivíamos todos en el tren. La Escuela del Ejército está hecha para convivir en familia, es una familia. Un líder no puede irse en un pullman y todos los demás en el atascadero, tiene que ir con nosotros, también en el asiento de 90 grados.

¿Tenían instrucciones especiales los militares que viajaban en ferrocarril para responder a casos emergentes?, es decir, algún accidente, un percance que surgiera en el camino

Todas las tropas que se mueven en tren, en vehículo, en avión, en barco, tienen que tener forzosamente un plan de defensa. No hay una tropa que esté estacionada o esté en movimiento que no tenga un plan de defensa ya trazado para esas emergencias. Esa es parte de la forma de operar, parte de la forma de ser del Ejército, entonces no se entiende al Ejército sin un plan de defensa.

¿En particular usted tuvo alguna experiencia de esa naturaleza en sus traslados por ferrocarril?

Hay tantas experiencias en el Ejército y de compañeros. Pero en el ferrocarril no, todo fue ida y venida.

¿Hasta qué año tiene usted conocimiento de que hayan trasladado al personal militar por ferrocarril?

Desconozco, yo dejé de trabajar en 1988, fue la última vez que me subí al tren como parte del Ejército, no sé si todavía se siguieron moviendo tropas, supongo que sí, el tren es un medio con el que siempre se van a poder mover masas, mover cantidades.

Entrevista al señor Daniël Reynaert Lepère, encargado del Museo Ferrocarrilero de Acámbaro “José Cardoso Téllez”.

Esta es “Fidelita”, la locomotora que enarbola a Acámbaro, a los ferrocarriles y ferrocarrileros y al Museo “José Cardoso Téllez”. Foto 85: Gabriela Gutiérrez



El señor Daniël, es de origen belga y es el encargado del museo desde hace algunos años y es también miembro activo de los “Amigos del ferrocarril, A.C.”, quienes trabajan en el mantenimiento y funcionamiento del museo. Él hizo referencia a una de las máximas figuras de Acámbaro y principalmente del museo: la “Fidelita”, la locomotora 296, sobre la que nos explicó que:

Esta locomotora se fabricó en los talleres del ferrocarril de aquí -Acámbaro-. Fueron dos, la primera se fabricó en 1942, es la 295, lleva esa numeración por la serie, fue en los tiempos en que todavía circulaban los trenes de vapor. Esta locomotora se la llevaron a Colorado y al parecer sigue funcionando, y la segunda se fabricó en 1944, y le pusieron “Fidelita” por la hija del director de Ferrocarriles Nacionales de México, el de esa época -después de revisar a Emma Yanes supimos que era Andrés Ortiz, y que la locomotora fue bautizada con ese nombre en memoria de una de las hijas de él, muerta en un accidente-. Esta la tenemos en exhibición aquí en el museo, en la parte de atrás.

Como encargado y guía del museo nos explicó que:

En 1883, el 12 de septiembre corrió en Acámbaro la primera locomotora y era el Ferrocarril Nacional Mexicano, el servicio de pasajeros corrió un mes después. Había dos servicios que pasaban por aquí y pertenecían al Nacional Mexicano, eran el Internacional y el Interoceánico. Uno era de México a Nuevo Laredo y de ahí pasaba a Estados Unidos (atravesaba el Río Bravo y llegaba a Corpus Christi). El Internacional tenía una línea troncal que salía de México y pasaba por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Celaya, San Miguel de Allende y otros lugares de Guanajuato y pasando por San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey llegaba a Nuevo Laredo, en Tamaulipas. La vía Interoceánica inaugurada el 5 de julio de 1886, y posteriormente como formó parte de Ferrocarriles Nacionales de México, iniciaba en la ciudad de México y pasaba por Toluca, Acámbaro y Valle de Santiago del estado de Guanajuato, de ahí pasaba a Michoacán, a La Piedad, luego a Jalisco (Chapala, Guadalajara), y de ahí a Manzanillo. Tenía un ramal cuya salida era de Acámbaro y pasaba por Andocutín (una hacienda que está en Acámbaro), Huingo (rancho donde está la estación más próxima a Zinapécuaro). Pasaba también por la orilla del lago de Cuitzeo, luego a Morelia y llegaba a Pátzcuaro, vías que fueron inauguradas -nos cuenta el señor Daniël- también en julio de 1886 y la vía a Uruapan el 13 de febrero de 1899.

El museo fue creado en el 2001 y todos los materiales que hay aquí, fueron donados por ferrocarrileros y gente de Ferrocarriles Nacionales de México. Aquí se exhiben desde un tornillo hasta un telégrafo del siglo XIX.

Nos explicó sobre algunos materiales que hay en el museo:

Un reloj checador, una consola de comunicación directa del centro de despacho de oficinas telegráficas y tripulaciones de trenes en movimiento. Una silla de consola de comunicación que data de 1940, un boletero de Paranguitiro, un silbato que se usaba en la época del vapor, y el telégrafo del siglo XIX.

Un dato curioso que nos compartió el señor Daniël es la frase que todavía circula en nuestro lenguaje coloquial o cultura coloquial “echa la mocha”...

Lo que pasa es que se trataba de una máquina que circulaba sin la parte frontal y le apodaban los ferrocarrileros “La mocha”... por eso la expresión “viene echa la mocha”, o sea, muy rápido, a velocidad del tren, comparado con lo que nosotros caminamos o corremos.



Foto 86: Se exhibe en el museo y a través de ésta podemos apreciar que en todos lados o en muchos lugares y estaciones, el tren causaba revuelo. Esta es la estación de Acámbaro (donde ahora es el Museo) con su ambiente social y parte de la cultura popular.

Entrevista con el señor Juan Carlos Mandujano, maquinista de Ferrocarriles Nacionales de México de 1988-1996 (actualmente comparte la vigilancia de los antiguos talleres mecánicos de Acámbaro, Gto. (Marzo 3 de 2019)



Estos son los antiguos talleres de Acámbaro, donde fue fabricada “Fidelita”, y ahora se encuentran en completo abandono y disputas.

Foto 87: Gabriela Gutiérrez



Arenero satelital en forma de espiral para alimentar las vías.

Foto 88: Gabriela Gutiérrez



Área de reparación de carros. Siguiendo este sentido, se encuentra el área de reparación de máquinas.

Foto 89: Gabriela Gutiérrez

Éste debería ser el museo, mire nada más que grande y que de cosas y máquinas hay, ... éste debería de ser el museo -nos comentaba don Carlos refiriéndose a los antiguos talleres de Acámbaro, y de acuerdo a lo que nosotros apreciamos, podríamos hablar de un interesante complejo museístico, es decir, estación, hoy museo “José Cardoso Téllez”, y talleres donde a su vez podría incluirse un área de investigación, dado que existe en un espacio del inmueble, una bodega con una cantidad importante de documentos relacionados con el tema del ferrocarril-.

Nos explicó don Carlos, encargado de la vigilancia que:

Están en disputa estos talleres, creo entre la presidencia municipal que se quiere quedar con las instalaciones y creo entre la empresa que ahora tiene la concesión de los ferrocarriles, no sé exactamente. Pero no se ha arreglado el asunto porque hay una toma de agua que está en problemas, y hay una tubería de alimentación de diésel que también está en problemas, por eso no se ha arreglado quién se queda con los talleres.

Después supimos que la empresa Kansas City Southern es concesionaria y unas de sus líneas cruza las vías de Acámbaro, y de acuerdo con el contrato establecido, donde el Sistema de Enajenación de Bienes (SAE) interviene, tendrían que ser las empresas concesionarias las encargadas del mantenimiento de esos talleres, lo que no pudimos averiguar es que inclusive si están en desuso, como es el caso.

Don Carlos nos explicó a detalle el funcionamiento de todas las áreas del taller y de todos los aparatos que ahí se encuentran,

(...) así es que si se llegara a un arreglo el asunto de estos talleres, todo lo que hay se quedaría para exhibir y que la gente, los visitantes supieran para que servía cada cosa.

Por ejemplo el arenero -nos dijo- era necesario que los trenes llevaran en una parte de abajo, un depósito de arena, para cuando llovía, se echaba a funcionar la caja y aventaba arena para que las ruedas del tren no patinaran con la humedad y se ocasionara un descarrilamiento.

Sobre la casa de máquinas -nos comentaba que-

Hay un espacio donde se reparaban las máquinas y otra de carros del tren. Tenían que estar separados estas áreas porque las máquinas son las que necesitan mayor atención porque son las que jalan al resto del ferrocarril, son la cabeza, y su reparación siempre es más complicada. La reparación de los vagones y el cabús no es tan complicada, es más sencilla, aunque también importante.

Las vías aquí en Acámbaro se les conocían como “la Y”, y era importante porque por aquí pasaban varias líneas del mismo Ferrocarriles Nacionales, pero eran varias líneas. Mire, aquí se establecían los almacenes de la División Pacífico, por aquí pasaba el tren que iba a Morelia, era un ramal y pasaba un troncal hasta México y Nuevo Laredo. En Acámbaro se establecía la Sección 9 del Sindicato de Ferrocarrileros.

La empresa Ferrocarriles Nacionales tenía en estos talleres espacios para fundición, para carpintería y tapicería todo para muebles, almacenes de pintura, espacios para desembarque de mercancía para exportación. Había talleres de reparación en hidráulica y en las casas de máquina había compresoras de aire, martillo eléctrico, taladros, martinets, era unos talleres muy importantes, no por nada aquí se fabricaron locomotoras, unas de las primeras de vapor se fabricaron aquí, como la “Fidelita”.

José Antonio Ruiz Jarquín, museólogo y jefe del área de museología del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en la ciudad de Puebla (27/05/2019).

El museólogo nos apoyó con un recorrido histórico por las instalaciones aludiendo la máxima representatividad que tiene el inmueble. Aquí, Benito Juárez en el año 1869 inauguró el ramal Apizaco-Puebla. Es el edificio más antiguo conservado hasta 1988 como estación de la línea troncal del *Ferrocarril Mexicano*.



Hacia 1988 -empezó diciéndonos el museólogo- la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, pasa a ser museo por parte de los Ferrocarriles Nacionales de México. Este museo tiene una larga historia, hay muchos vaivenes para concebir el museo. Ya desde los años 50's, sobre todo en los 40's cuando empieza la transición del vapor al diésel, hay todo un pensamiento por parte de los trabajadores ferrocarrileros de poder salvar a las locomotoras de vapor, resguardarlas en algunas estaciones del ferrocarril, ponerlas en algunos pedestales como símbolo a la era del vapor. Entonces ese es uno de los primeros intentos que se empieza a hacer por salvar el patrimonio ferrocarrilero de este país. Son los

ferrocarrileros que piensan en salvar a estas locomotoras cuando se da esta transición para que no fueran a ser chatarreadas. De alguna manera ya empieza a crecer la idea ¡pues! de hacer un museo.

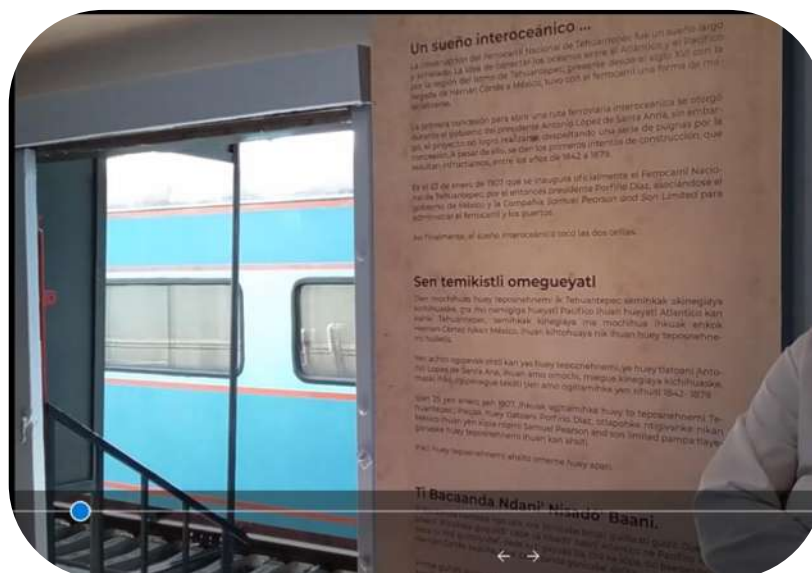
Siempre la idea se tuvo que el museo nacional se fuera a hacer en la ciudad de México, en alguna de las estaciones que todavía sobrevivían en los años '60, que era la estación Buenavista y la estación San Lázaro, sobre todo. Pasó el tiempo, hubo como intentos, nunca se logró nada y esas estaciones fueron destruidas, la de antigua y la del ferrocarril de San Lázaro. Se pensó en esta estación para el museo porque es la estación más antigua edificada en México, de Segunda clase porque está dentro de un ramal, el ramal Apizaco- Puebla de la línea troncal del Ferrocarril Mexicano, México-Veracruz. Esta es la más antigua porque aunque se habían abierto la de Buenavista y San Lázaro, fue en edificios provisionales, igual que la de Veracruz.

El ramal Apizaco-Puebla se inaugura en 1869 con Benito Juárez en esta estación edificada, es la única estación más antigua, considerada de 2ª clase porque está dentro de un ramal, pero se decide que aquí sea el museo por parte de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y de aquí parte una historia muy interesante, porque va a tener como misión la salvaguarda de todo el patrimonio ferroviario del país. No sólo la parte de muebles, sino la parte de documentación y gran parte del material rodante.

Este es un gran proyecto por parte del museo que finalmente se logra. Sabemos que los ferrocarriles empiezan en 1850 con el primer tramo de Veracruz a El Molino, de ahí se van creando otros tramos, de México a la Villa y finalmente hasta 1873 queda concluida la línea del Mexicano, el 1º de enero de 1873. Pero qué quiere decir todo esto, que a partir de ahí se va generando todo un patrimonio ferroviario, y qué es esto, pues todo es todo lo que representó en su construcción: estaciones, puentes, alcantarillas, talleres, oficinas y todo lo que trajo con ello. Recordemos Ferrocarriles es un empresa que opera a partir de cinco ramas: talleres, alambres, oficinas, transporte y vías. ¡Imagínese! Todas esas ramas fueron generando una serie de insumos y patrimonio para poder operar, todo esto fue generando a su vez, documentación, herramientas, muebles... era un mundo de cosas. Se fue generando un

patrimonio muy interesante de documentación y ¡bueno! Toda una serie de cosas para operar. En su construcción también se fue generando otro tipo de patrimonio, que es el patrimonio artístico, que es toda la parte, pensemos en la fotografía, en la pintura de Casimiro Cass, de Hugo Brany, de Lorenzo Becerril, Los Casasola, todo lo que se genera como testimonio de esta industria ¿no? No sólo en su construcción, sino también en las luchas obreras, en la revolución mexicana, y bueno, hasta prácticamente su cierre ¿no? Entonces lo que ahora podemos decir es que al museo, con todos estos elementos, lo que le toca es interpretar, ahora lo que nos toca es interpretar todo ese material histórico, bibliográfico, artístico y difundirlo a través de exposiciones.

Así, nos llevó a una de las exposiciones del museo llamada “Un sueño Interoceánico. Viaje por el Istmo de Tehuantepec” montado en el Express de la Fotografía. Exposición que estaba trabajada en dos idiomas más, pero de origen nativo: el nahuatl y el mixteco, idiomas que se hablan en algunas regiones de Puebla, Veracruz y en gran parte del Istmo de Tehuantepec.



Es un viaje visual de esta ruta, del tren Interoceánico.

Para este recorrido, pasamos a otra de las áreas del museo, donde se encuentra gran parte del equipo rodante que llevaron arrastrando hasta ahí. En esta área el museólogo nos platicó sobre

El vagón Manuel Ávila Camacho, carro que data de 1950 y que posteriormente fue utilizado por varios funcionarios. El vagón está equipado, -nos mostró- con camarote, comedor y cada

camarote tenía su baño. Tenía una cocina integral y un espacio externo, tipo terraza.

Continuamos con el recorrido en esta primera sección de la antigua estación del Ferrocarril Mexicano, de este modo nos dijo...

Sabemos que la primera máquina de diésel corrió por los años 40's -continuó el museólogo- la que tenemos en el museo data de 1944.

De ahí nos llevó a una de las máquinas que tienen en exhibición. Nos mostró el motor de una de las máquinas y comentó que...

En el frenar está la pericia del maquinista. La forma de manejar, la forma de saber conocer los movimientos y los toques del silbato, en esto tenían qué ver tanto el maquinista como el garrotero o fogonero.

La primera locomotora fue manufacturada en Inglaterra hacia 1806, posteriormente, décadas después se manufacturaron otras, pero la primera data de esa época.

Aludió que en con los trenes de pasajeros...

Los viajes eran muy lúdicos porque se generaba entre los viajeros una interacción por la razón de que estaban uno frente al otro. Eso se veía generalmente en los carros de los trenes de 2ª clase, donde además la gente podía degustar de los platillos regionales porque los vendedores y vendedoras ambulantes tenían la libertad de subir al tren a ofrecer sus vendimias de toda clase de productos y comida elaborada por la propia gente de las localidades.

Así es que las paradas del tren en las estaciones, sobre todo en las estaciones más pequeñas, aquello era todo movimiento por las personas que se subían al tren a vender. Sobre esto nos



también otras autoridades: la fachada del carro, el camarote y el comedor. También había cocina donde se preparaban los alimentos.

puede platicar más Covadonga Vélez, ella es la encargada de la Fototeca del Cedif, y trabaja sobre la gastronomía regional, donde también entra la vendimia de los trenes.

Fotos 92, 93 y 94: Vemos aquí tres aspectos del vagón Manuel Ávila Camacho donde viajaron



En esta sección del museo se ubica la mayor parte de las unidades rodantes, donde también hay cabuces, que es la pieza final del tren y sobre éste nos compartió el señor José Antonio...

En el cabús se maneja la tripulación. Estos coches eran para que el personal de la tripulación descansara. Había un camarote, un pequeño comedor y a través de los cristales que se elevaban sobre los asientos del mismo coche, se podía estar vigilando, muy a parte de apreciar el paisaje.

Sobre el paisaje el museólogo nos comentó que Una de las actividades que lleva a cabo el museo, es aprovechar los paisajes de la ruta que seguía el Ferrocarril Mexicano, los paisajes de las Cumbres de Maltrata. Se hace un tipo de excursiones para que los visitantes conozcan cómo era el paisaje ferroviario. Los túneles por los que pasaba, los precipicios que eran

parte del paisaje. Porque si de algo se ha de apreciar el ferrocarril, es el recorrido que hacía y son muchas de las ruta que ahí se quedaron como parte de ese paisaje.

El museo intenta recrear el paisaje original de esa ruta, manteniéndolo en la dinámica de los visitantes, pero sobre todo se hace con la finalidad de seguir manteniendo ese paisaje en buen estado.

El recorrido terminó en la 2ª sección del museo, donde se ubica el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y hay una serie de vagones y

carros con determinadas asignaciones educativas y culturales sobre los que nos mencionó...

El museo era una estación, por aquí salía el ramal de Apizaco a Veracruz. Pasaban los trenes que venían de México e iban a Veracruz, y de regreso pasaban por Apizaco y por Puebla para llegar a México, de aquel lado y de esta parte todavía se aprecian los patios del tren, los rieles. En esta sección -nos platicó- hay carros diseñados para varias actividades que promueve la Secretaría de Cultura, donde instituciones vienen a participar. Hay un cabús para actividades de recreación lúdicas, un carro diseñado como biblioteca para que las escuelas vengan a conocer y a desarrollar actividades. Y bueno, en general esto es parte del museo, así es que invitamos a toda la gente para que visite el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM).

“Era sólo una estación de paso...” exposiciones itinerantes de la familia ferroviaria y fotografías de la nuestra y otras estaciones... una invitación al pasado

Las fotografías reconstruyen
para la imaginación lo que parecía
perdido para la memoria

Ma. Teresa Franco
(en *Los días del vapor*: E.Y)

La estación del ferrocarril de Irapuato sin duda dejó un legado muy importante, y aunque no se nos permita el acceso debido a las políticas de privacidad que establece la empresa Ferromex, contrario a lo que nos comparte la profesora María Elena Escalera Pérez, al frente del grupo de 4º A de la escuela “Héroe de Nacozari”, quien alude que en un tiempo, ya a cargo de dicha empresa, se les hacían invitaciones para realizar actividades en conjunto con la escuela, prácticas que hoy día ya no se permiten. La estación no es un espacio olvidado, aun a pesar de que, para gran parte de la población, alejada del mismo, les siga siendo ajeno o invisible, es un espacio con el eco de gran parte de la historia social y cultural del municipio de Irapuato.

Hoy día muchas estaciones del ferrocarril tienen una utilidad en sentido cultural para la sociedad, donde se pueden aprovechar todos los recursos locales provenientes del arte diverso y disperso. Contrario a lo que sucede con la estación de Irapuato, ocupada por la empresa concesionaria Ferromex-Grupo México y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y, hasta hace poco custodiada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), aunque en determinados momentos bajo el concepto *Socialmente Responsable* desarrolle labores comunitarias, desde luego muy loables, distinción que lleva a cabo desde hace tres años a través de la campaña del “Dr. Vagón”, la empresa ferrocarrilera deja de lado otras importantes actividades que se pueden aprovechar en ese espacio en pro de la sociedad, como dar a conocer a las nuevas generaciones de Irapuato el múltiple legado histórico que tiene tanto el espacio como el medio de transporte.

Hacerlo visible puede ser una corresponsabilidad del quehacer académico y político. Nuestra pretensión didáctica Senderos de la memoria *nace* con el fin de *despertar* el interés de nuevas generaciones hacia todos los recursos patrimoniales disponibles. Podríamos en esta parte numerar algunos insertos en el arte: fotografía, pintura,

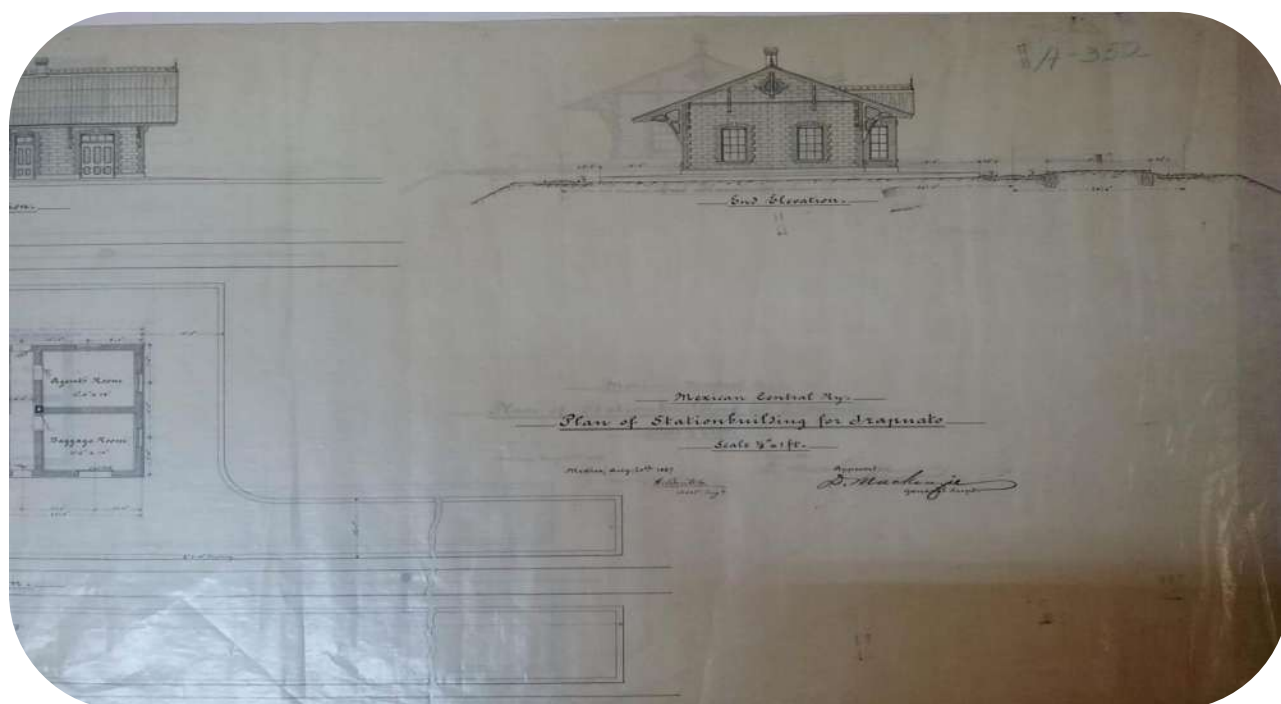
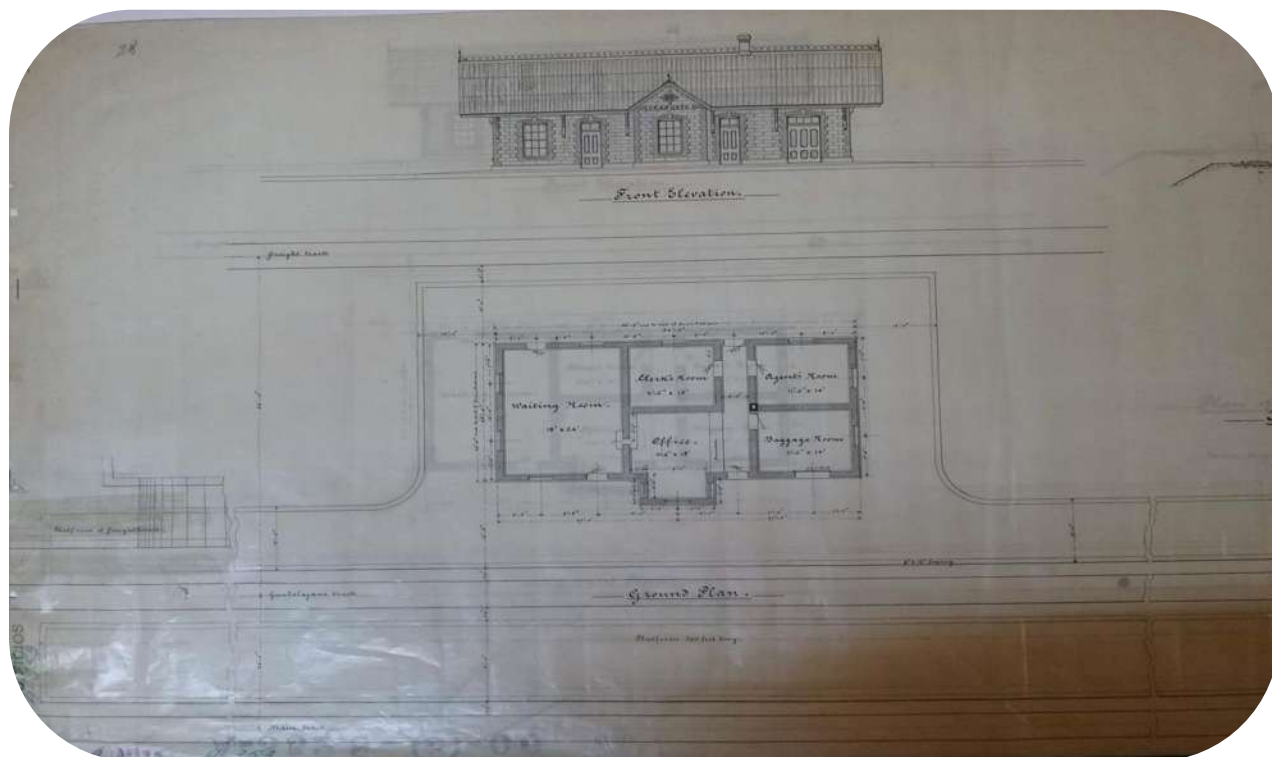
muralismo, gastronomía. La arquitectura la asumimos a través de la fotografía por ejemplo, sobre estaciones del ferrocarril, algunas de las cuales corresponden a construcciones del siglo XIX. En cultura recurrimos a elementos que generan identidad rescatados por la memoria y la fotografía como son la gastronomía popular, las tradiciones, las festividades, la religiosidad, los atuendos. Del legado ferroviario tenemos la arqueología industrial compuesta por carros-vagones en abandono, uso que se les dio y a algunos se les sigue dando, así como herramienta, maquinaria, donde nuestra localidad cuenta con un dispositivo interesante que bien podría aprovecharse en materia de enseñanza y difusión.

Al poner en práctica nuestros limitantes, *Senderos de la memoria* nos lleva al rico material visual, repleto de nostalgia y emociones quizá que, a decir de Barthes, *Tánatos* fuera el más feliz, porque quienes vivieron momentos a bordo o de cerca al ferrocarril, seguramente despertarán en la nostalgia mezclada con otras emociones, emociones que se sienten y sólo se logran disipar y hasta reflexionar, pero nada más. Barthes alude a esa confrontación de emociones que logran manifestarse en quienes saben del antiguo mural de Romo Estrada “Participación de los ferrocarriles en la lucha revolucionaria de 1910” ubicado en la estación de Irapuato. Se preguntan y quisieran saber ¿qué pasó con dicho mural? Como en su momento algunos de nuestros testimonios, lo hizo y el ex ferrocarrilero Pascual Pérez. Es un sentimiento alejado de la nostalgia y más cercano al desconcierto y disgusto de saber ¿qué fue de él?, ¿por qué está fuera del alcance ciudadano? ¿bajo qué criterios se mantiene en resguardo y oculto en paredes? siendo que es una obra muralista ubicado en un lugar público, propiedad no sólo de Romo, en sentido figurado, pertenece al pueblo de Irapuato. Aunque el autor no sea originario del municipio, la obra se quedó como legado patrimonial, falta saber cuál es su condición actual.

Al final, lo que tratamos con este recorrido fotográfico y visual (incluyendo videos de nuestros testimonios) no es sólo despertar emociones, sino también un cierto grado de conciencia hacia la protección, rescate y cuidado del bien común de los irapuatenses, fuera del legado del pintor-escultor hay muchas cosas más que podemos apreciar. Tal vez quienes no vivieron tan de cerca la vida activa del ferrocarril de pasajeros, no se interesen, pero lo cierto es que fuera de su utilidad como medio de transporte de personas, hay muchas cosas más que bien valdría la pena destacar y resaltar, y que han sido parte de nuestro recorrido histórico.

[illegible]

Foto 95: Primer plano sobre los terrenos que ocuparía la estación de Irapuato y sus vías alternas. Junio de 1882. **(Planoteca Cedif: 19/05/2019)**



Fotos 96 y 97: Planos sobre la construcción del edificio de la estación ferroviaria. Veinte de agosto de 1887.
Planoteca-Cedif (19/05/2020)

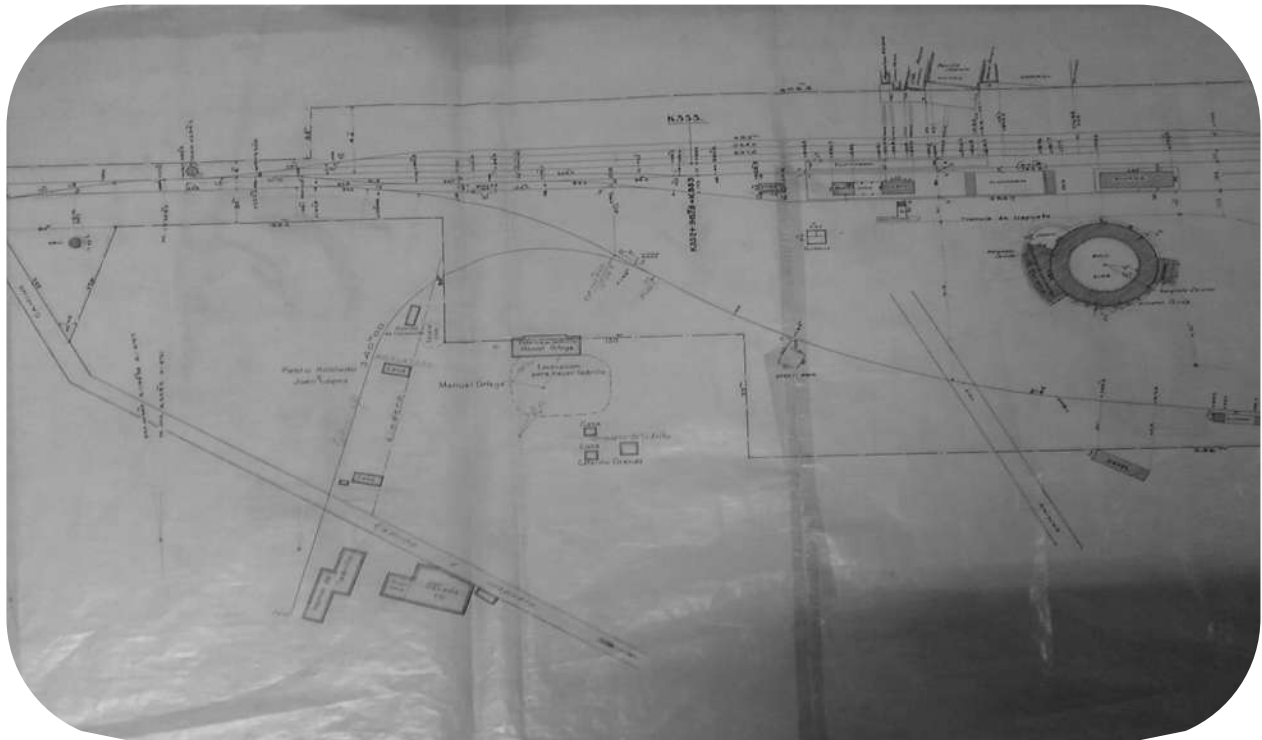
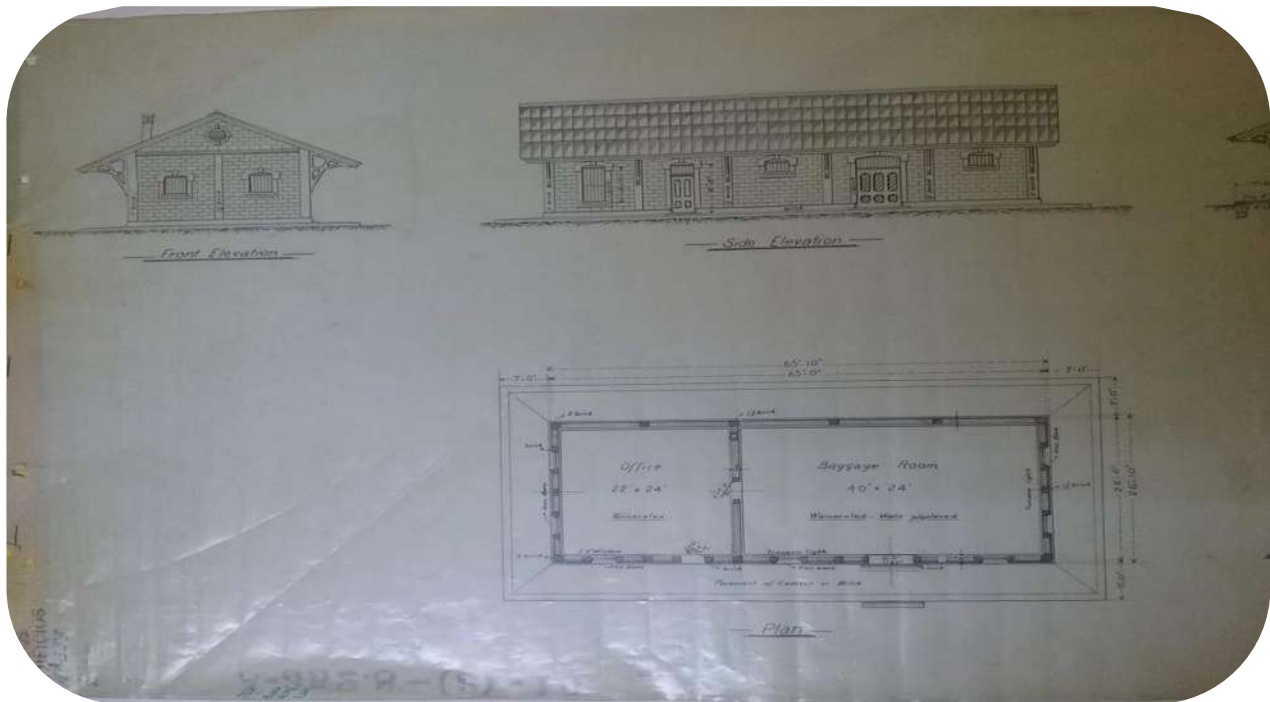
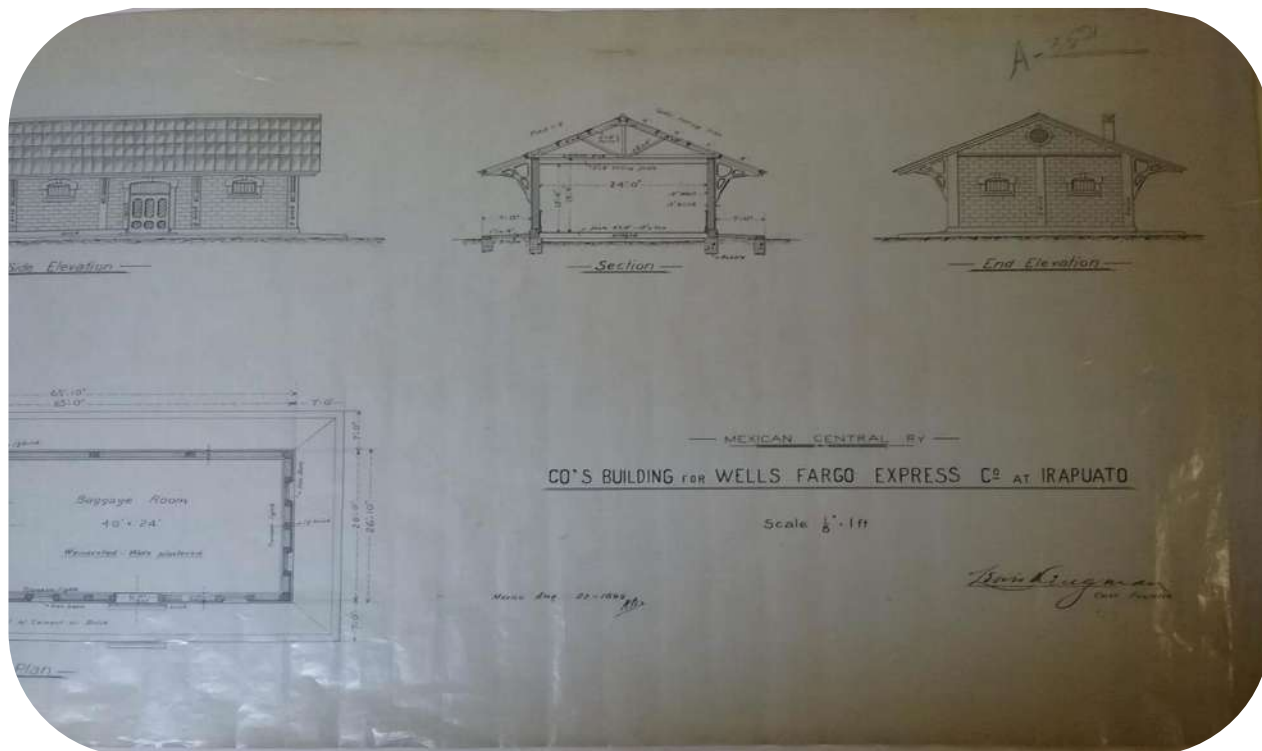


Foto 99 y 100: Estación cuya construcción ya se encuentra en forma. Se ubica una plaza de toros en las inmediaciones al edificio terminal. Abril 23 de 1898. Planoteca-Cedif (19/05/2019)





Fotos 101: Planos que corresponden a la construcción de la sección del tren de carga, inaugurado en agosto 22 de 1899. Planoteca-Cedif (19/05/2019)

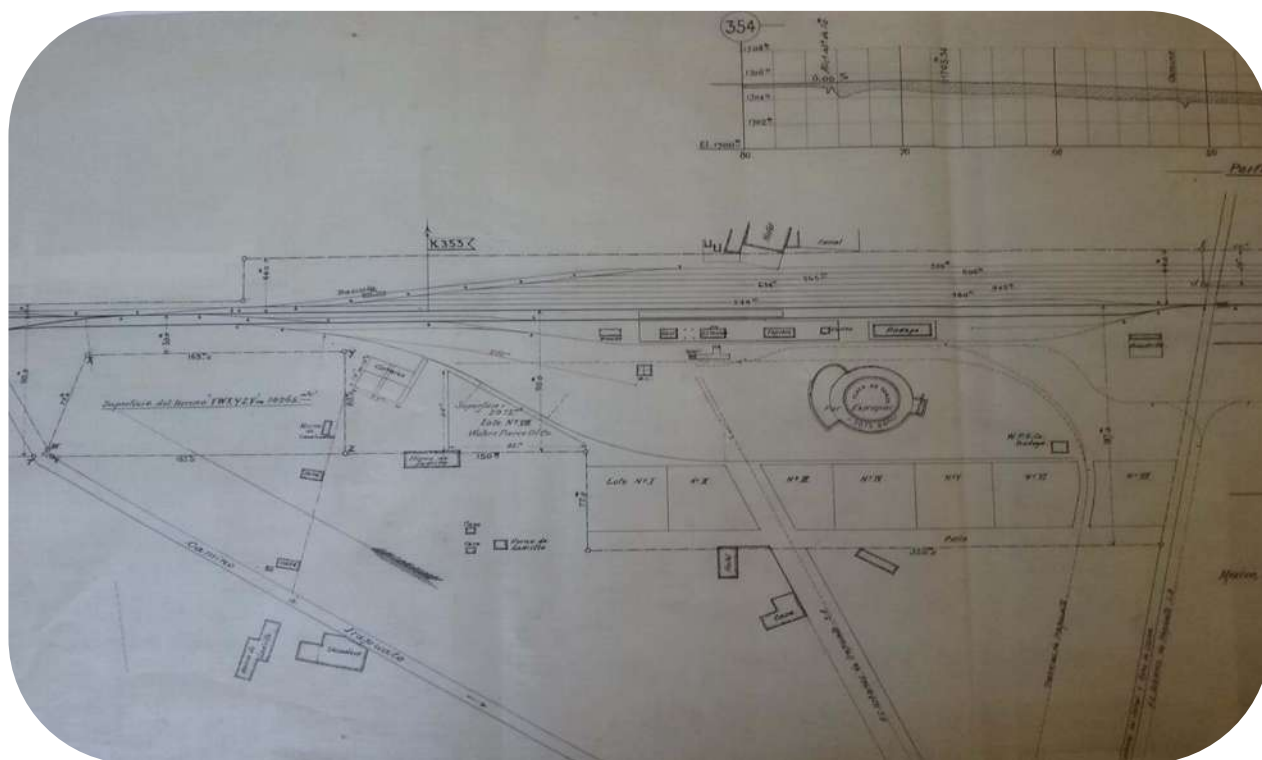
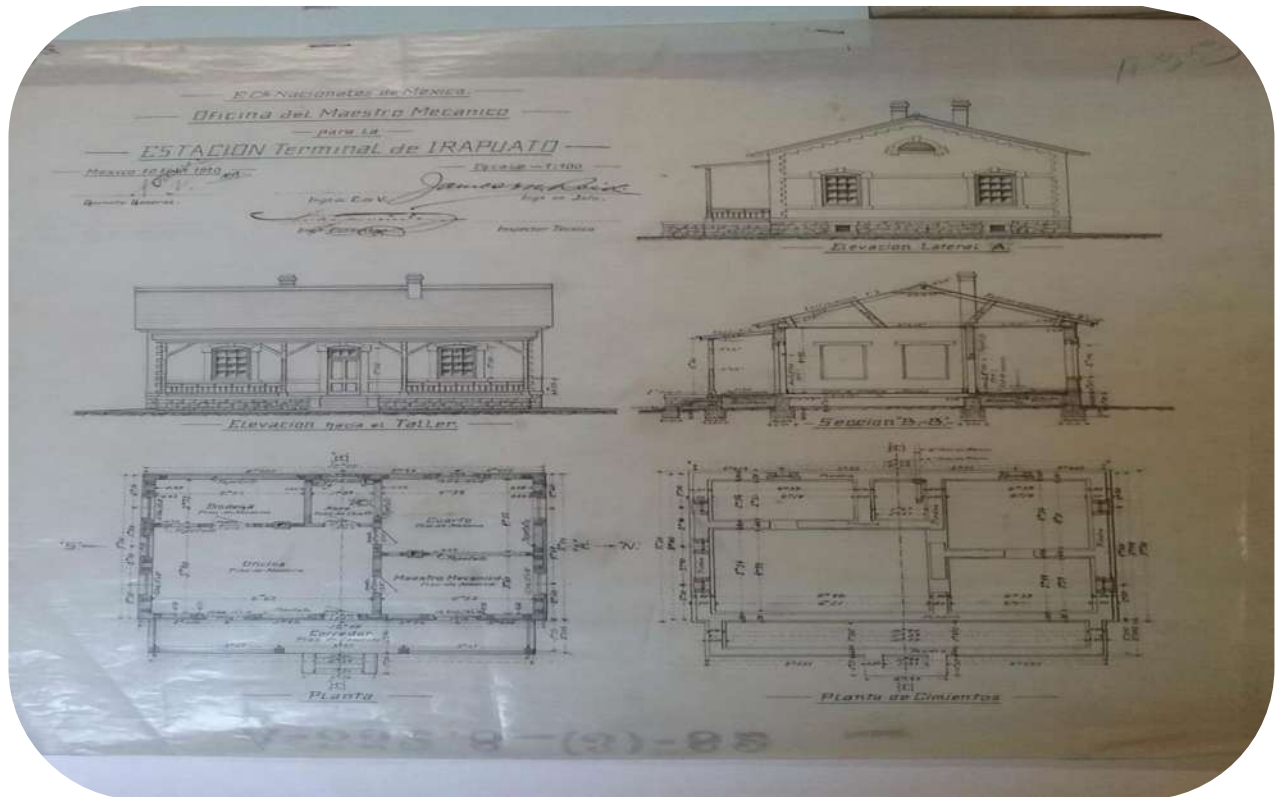
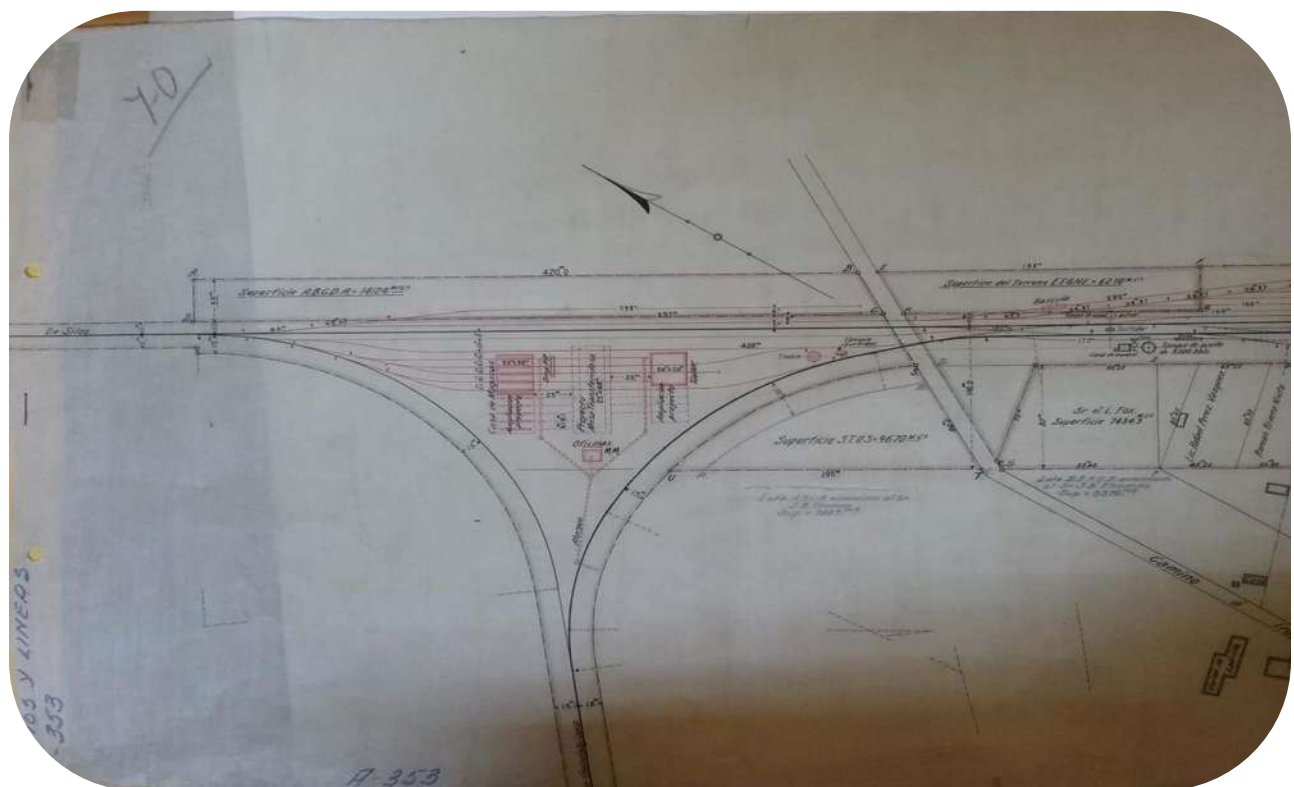
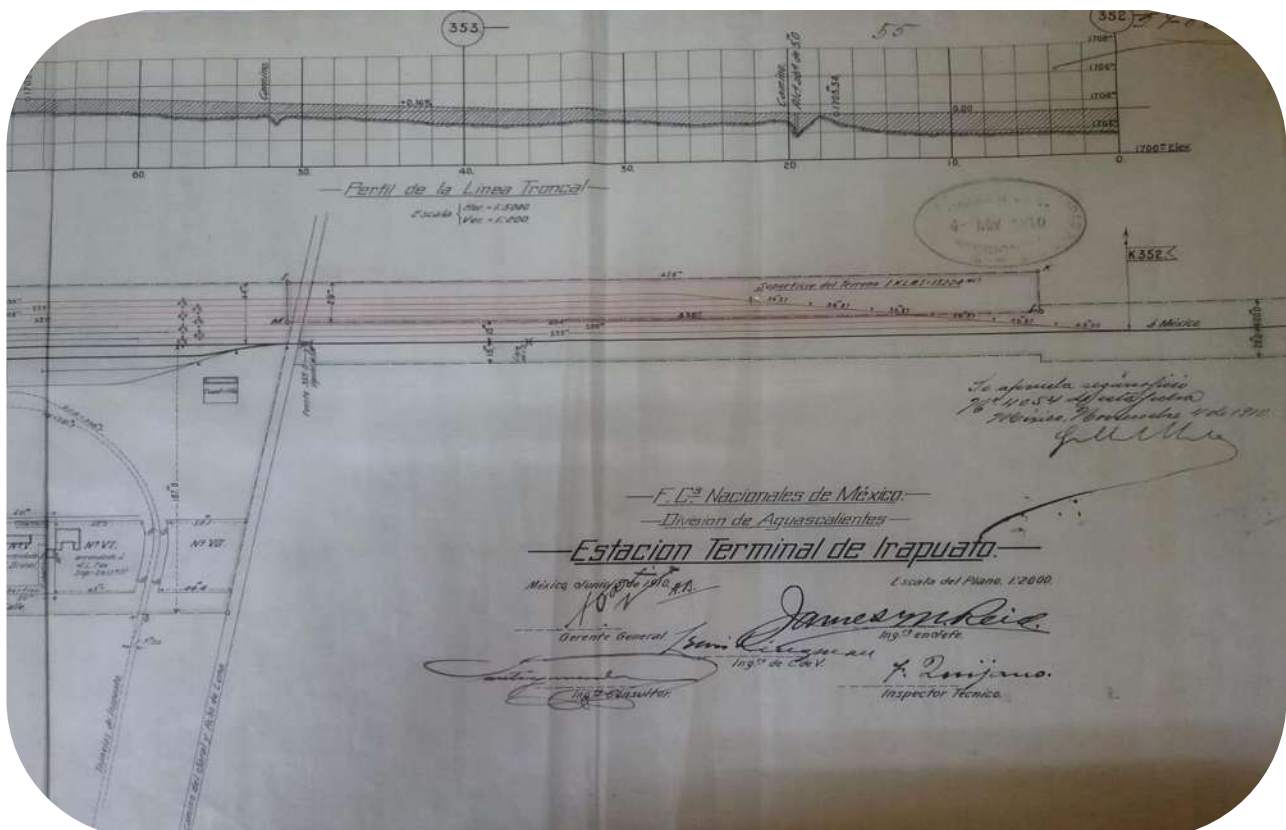
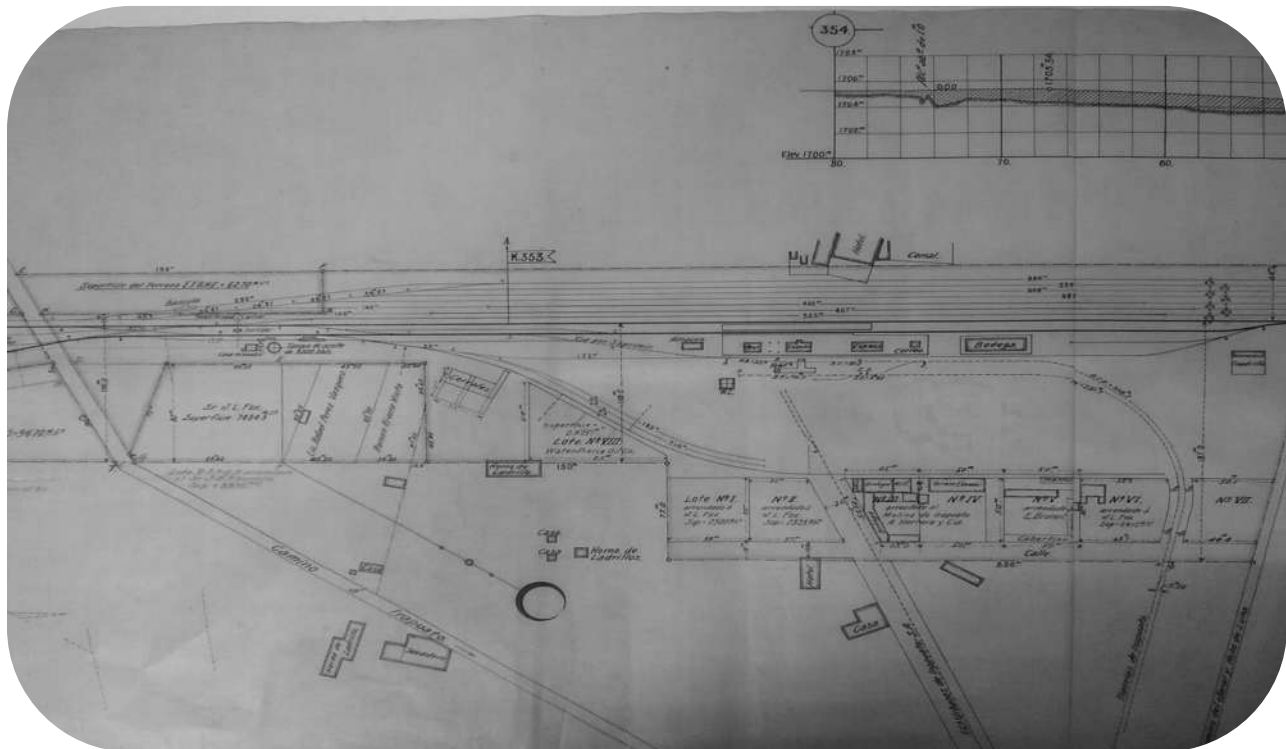


Foto 102: Plano de la estación y talleres o casa de máquinas, cuyo edificio ya pertenecía a la empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Abril 26 de 1909. Planoteca-Cedif (19/05/2019)

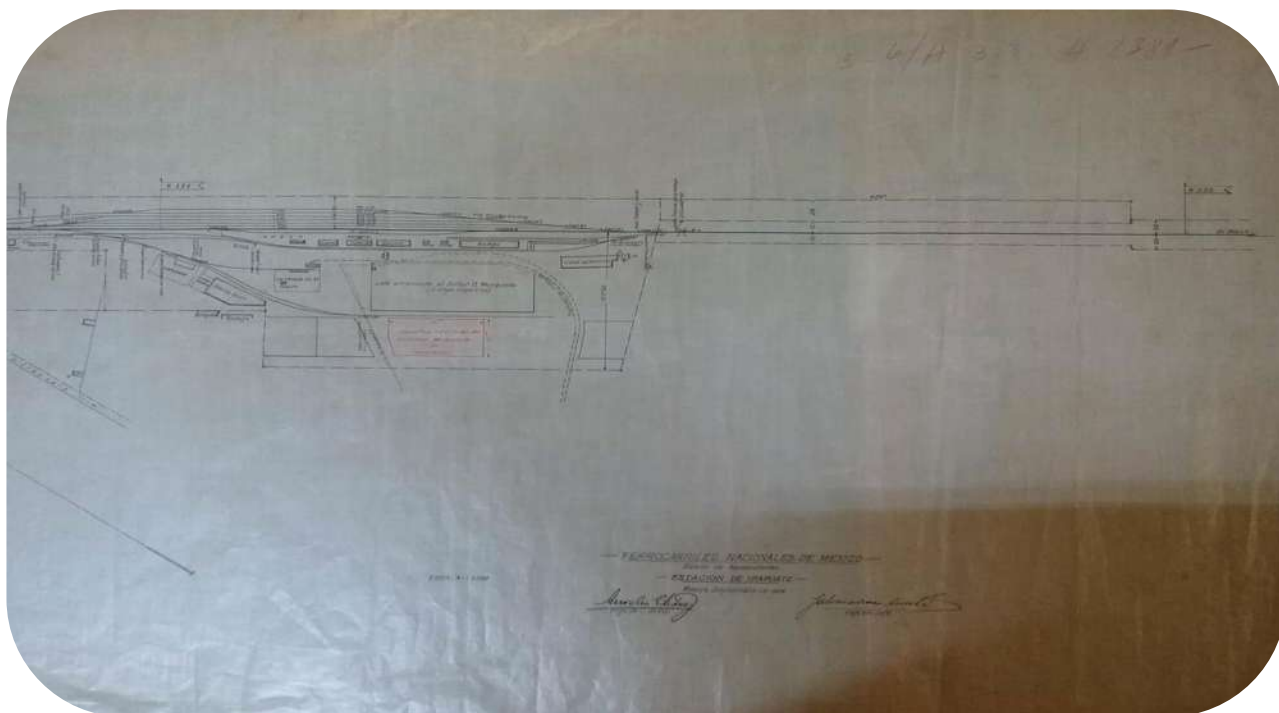
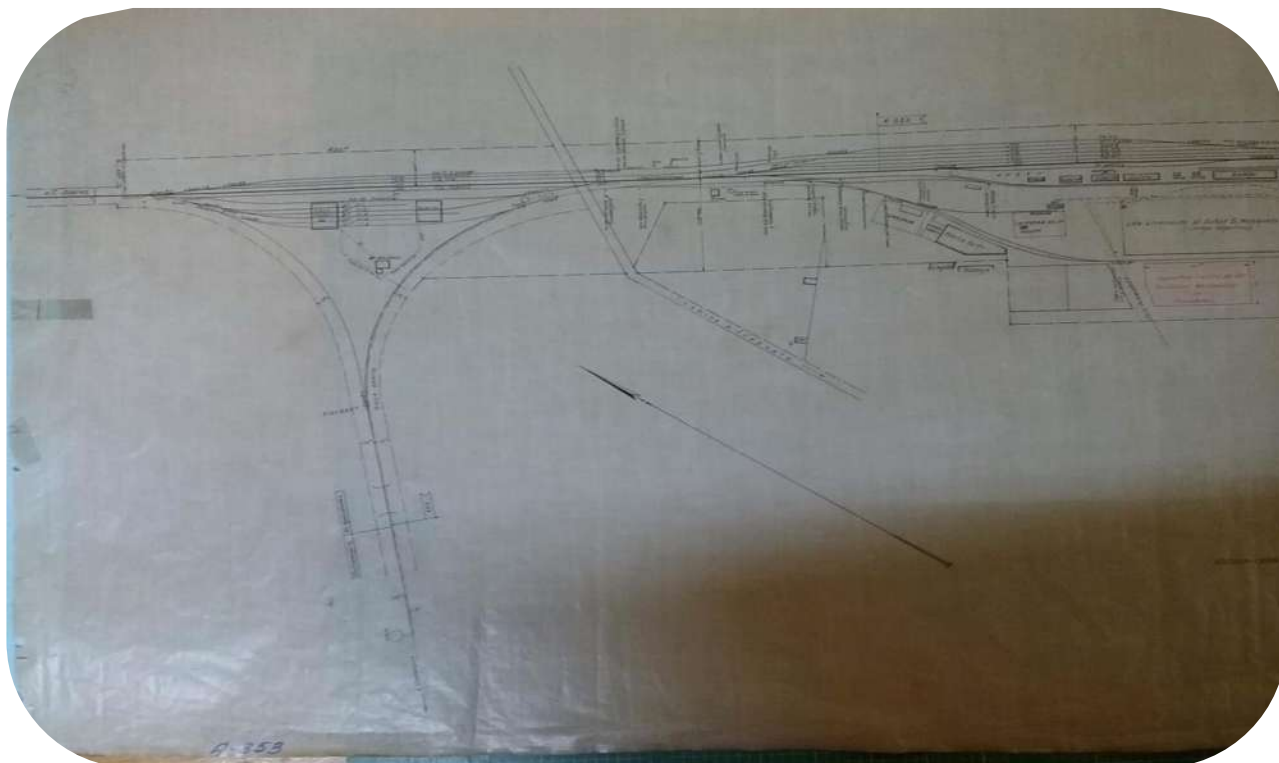


Fotos 103 y 104: Plano para construcción de oficina del maestro mecánico. Febrero de 1910. Planoteca-Cedif (19/05/2019)

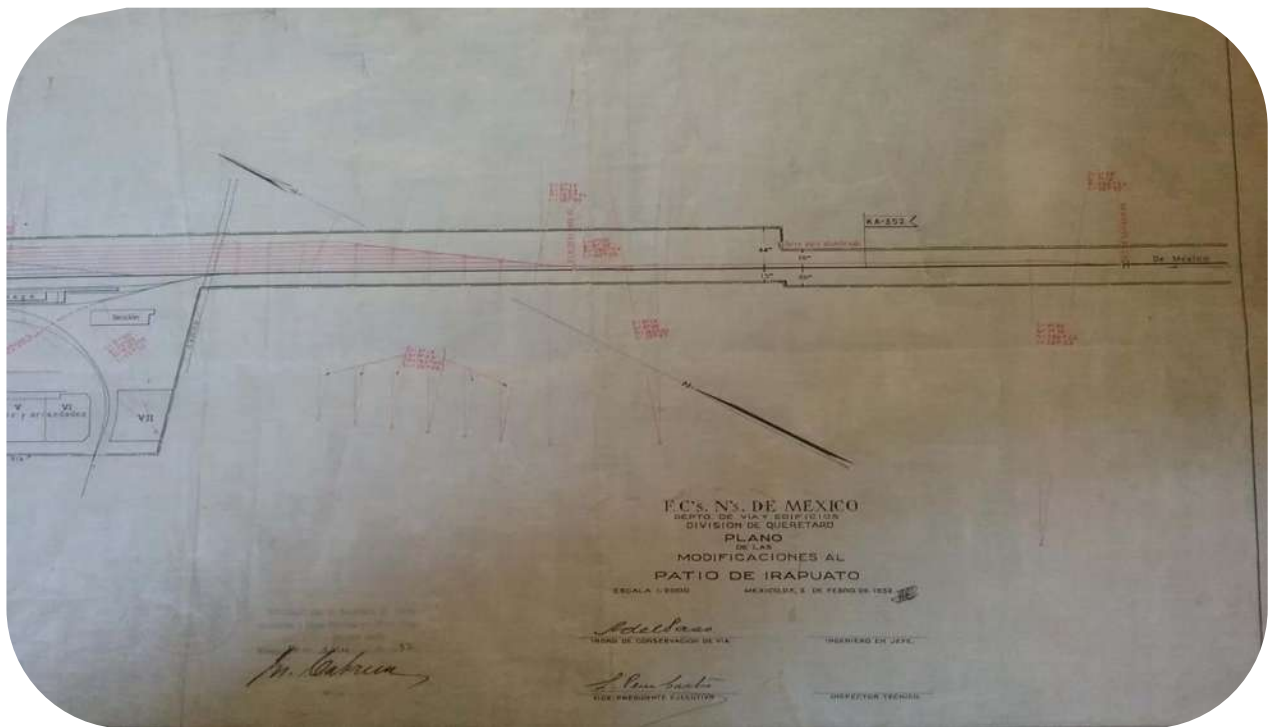
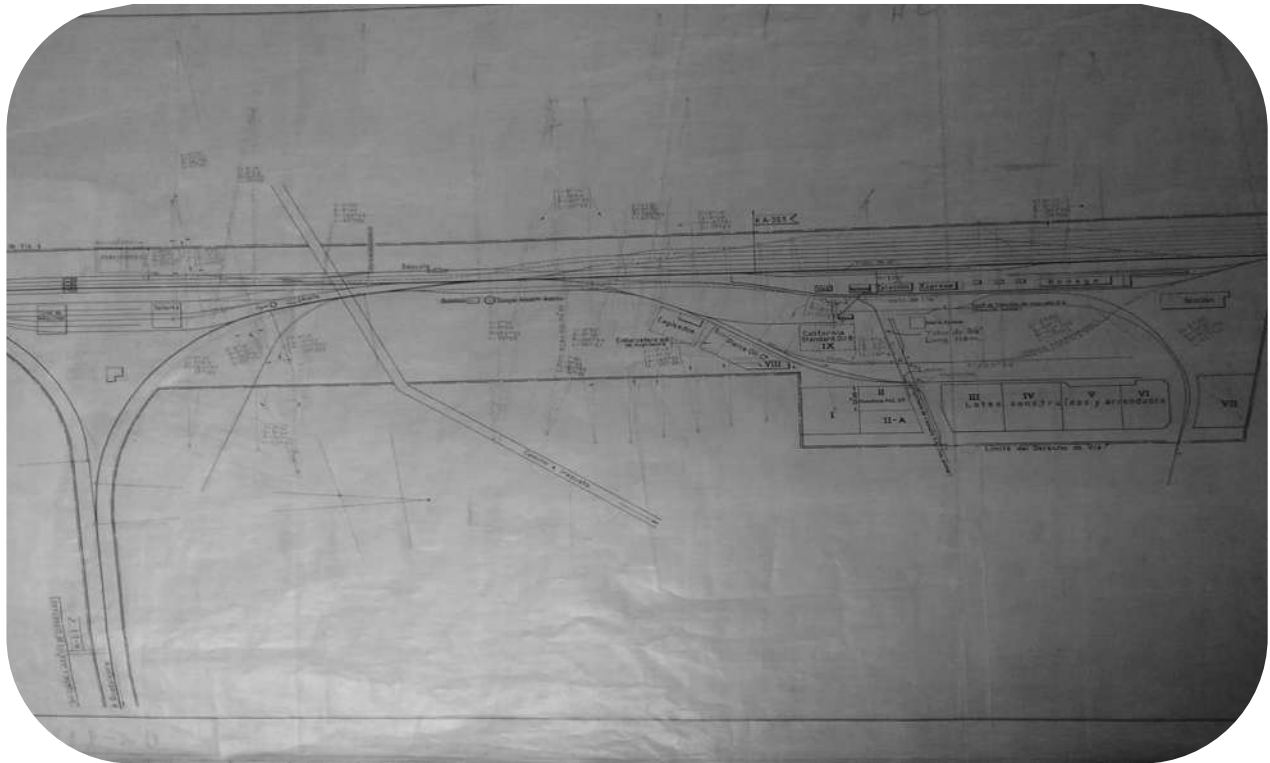




Fotos 105 y 106: Estación y patios alternos, incremento de las vías. Junio 8 de 1910. Planoteca-Cedif (19/05/2019)



Fotos 109 y 110: Patios de la estación ampliada a más vías, debido posiblemente al movimiento comercial que se estaba generando en la localidad. Septiembre de 1929. **Planoteca-Cedif (19/05/2019)**



Fotos 111 y 112: Planos de las modificaciones al patio de Irapuato, ampliación de vías. Departamento de vías y edificios. Febrero de 1932. **Planoteca-Cedif (19/05/2019)**



Foto 113: Edificio de mampostería, tabique y lámina para oficina del jefe de patio, para restaurante, oficina de la estación de Irapuato, oficina y bodega del tren Express, y muelle para bodega de carga, posterior y lado norte. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúos e Inventarios. Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 114: Fachada de la estación, cuya construcción inició en 1964 y fue inaugurada en 1969. Oficinas y bodega de carga. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 115: Parte posterior de la estación con vista a los andenes. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 116: Salida y/o entrada del paso a desnivel inferior para pasajeros con acceso a los andenes, estación de Irapuato. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 117: Vista aérea de los patios de la estación de Irapuato. Desde esta perspectiva podemos apreciar la Escuela Primaria "Héroe de Nacozari". **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF- Cedif, 1990**



Fotos 118: Vista aérea de la estación, andenes y patio. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 119: Sala de espera de la estación de Irapuato, al fondo, el mural alusivo a los personajes de la revolución: Madero, Zapata, Villa y Carranza. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 199**



Foto 120:

Esta fotografía aparece en una ficha que nos proporcionó el Arq. Abelardo Loreto Valle, y un video tomado actualmente por el señor Félix Ramírez, ambos empleados de la empresa Ferromex-Grupo México. De la ficha se proporcionan datos y al parecer se trata del mismo tema pero no del mural, sólo

que vale la pena analizar el contraste entre ambos murales fotografiados. Mientras que del mural que se ubicó originalmente en la estación de Irapuato cuando el edificio recién se inauguró (1969), no tenemos información precisa, sólo que fue desmontado, más no sabemos. De esta segunda fotografía, la ficha nos indica que el mural fue elaborado por Ramiro Romo Estrada en 1970, bajo el título de "Participación de los Ferrocarriles en la lucha revolucionaria de 1910". El autor es originario de San Juan de los Lagos, Jal., nació en 1919 y murió en Naucalpan, Edo. de México en el 2007. También se nos informa en la ficha que se trata de un bastidor de madera, pintura en acrílico sobre placas de fibracel, con una dimensión de 10 mts. de largo por 2 mts. de altura y que actualmente se encuentra en el mismo lugar, en una de las áreas donde estaba establecido un destacamento de la Sedena, pero el mural al parecer está en buenas condiciones.



Foto 121: Otra perspectiva de la estación de Irapuato. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 122: Entronque de Irapuato. Detalle de vía en el empalme de la rama norte de la "Y" en curva a la izquierda con el troncal a Guadalajara, que sirve también de rama sur. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1929.**



Foto 123: Placa conmemorativa de la inauguración de la estación, bodega de carga y andenes. A un costado se encuentra un medio busto en bronce de Jesús García Corona "Héroe de Nacozari", del cual se dice pertenece al mismo autor del mural: Ramiro Romo Estrada. **Fondo FNM, Sección: Revista Ferronales, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1990**



Foto 124: De izquierda a derecha: caseta de lámina para arenero, caseta de madera y lámina para caldera al sur de la casa de máquinas, caseta de adobe y lámina para bodega de herramientas, y casa de máquinas para 5 locomotoras. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 125: Taller mecánico de Irapuato, edificio de mampostería, tabique y lámina. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**

Foto 126: Panorámica del patio y estación ferroviaria, vista al norte. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**





Foto 127: Caseta de mampostería, tabique y azotea para baño y w.c, en Irapuato. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 128: Caseta de mampostería, tabique y pizarra para habitación del maestro mecánico en Irapuato. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto129: Caseta de mampostería, adobe y azotea con esquinas de piedra y mochetes para la sección de Irapuato, vista exterior. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 130: Interior de la casa de sección en Irapuato, vista exterior. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 131: Casa de madera y lámina para habitación de los engrasadores. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 132: Cobertizo de madera y lámina para casa de calderas y bomba. Tanque de fierro para almacenamiento de aceite, y tanque de fierro en soporte de rieles para almacenamiento de la caldera. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**

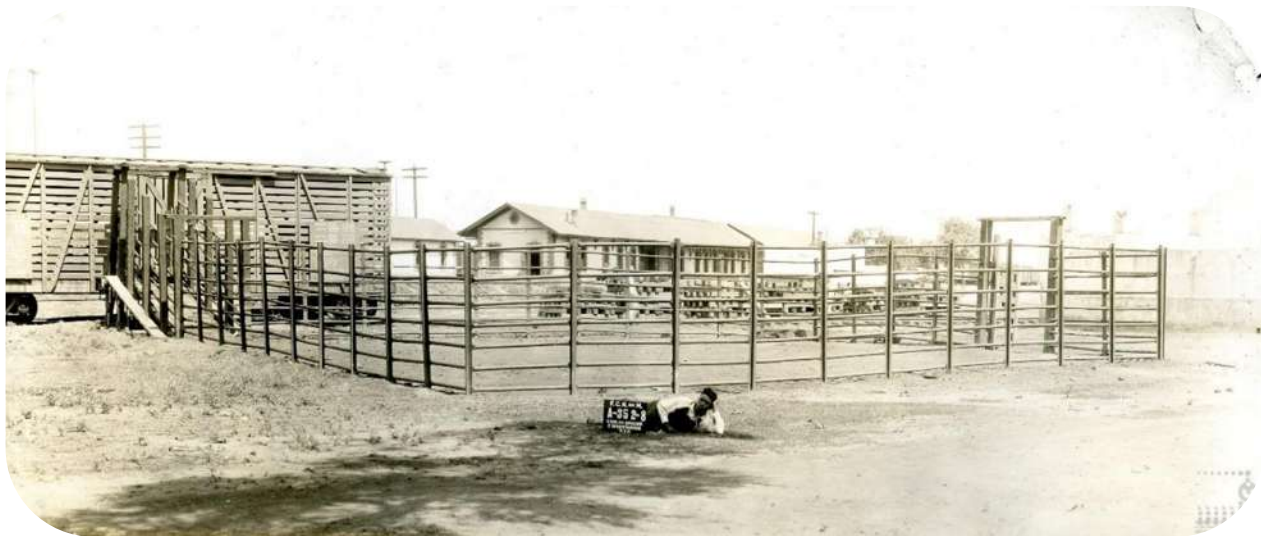


Foto 133: Embarcadero de madera, rieles y tubos con una rampa para ganado el resguardo del ganado en vísperas de traslado. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 134: Caseta de mampostería y lámina para la caldera, y noria revestida de mampostería con bomba para agua. **Fondo FNM, Sección: Comisión de Avalúo e Inventarios, Secretaría de Cultura-CNPPCF-CEDIF, 1926**



Foto 135: Llegada del ferrocarril a los patios de Irapuato
<http://los-barriosde-irapuato.eebly.com/uploads>



Foto 136:
 Casas-campamentos.
 Muy representativa de la forma de vida de los peones de vía en la empresa FNM.
 MFNM (1996)

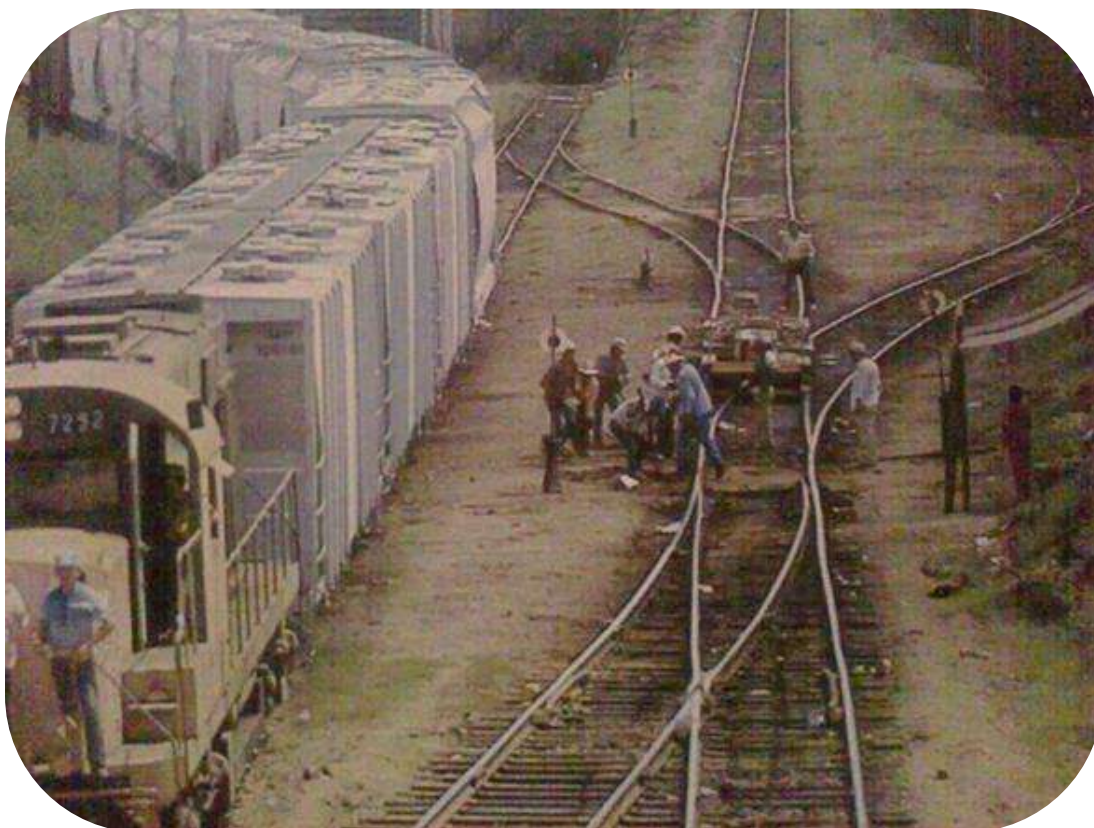


Foto 137:
Trabajo
de
peones
en cruce
de vías y
en vías
adya-
centes:
FNM.
MNFM
(1987)



Foto 138:
MNFM
(1987)



Foto 139: Tajos que se hacen en los cerros para que el tren pase (Yanes-1986)



Foto 140. "Conduciendo un tren de pasajeros" (Caminos de Hierro, p. 193)



Foto 141: “Interior de un taller en San Luis Potosí” (Caminos de Hierro, p. 207)

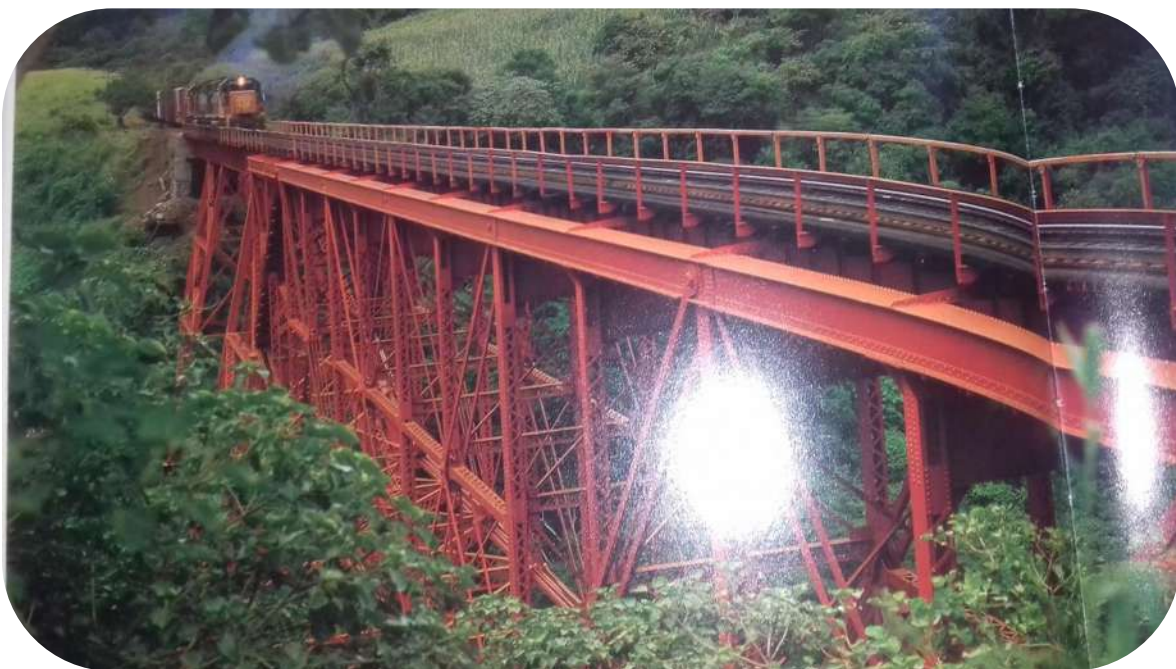


Foto 142: “Sobre el puente” (Caminos de Hierro, p. 208)

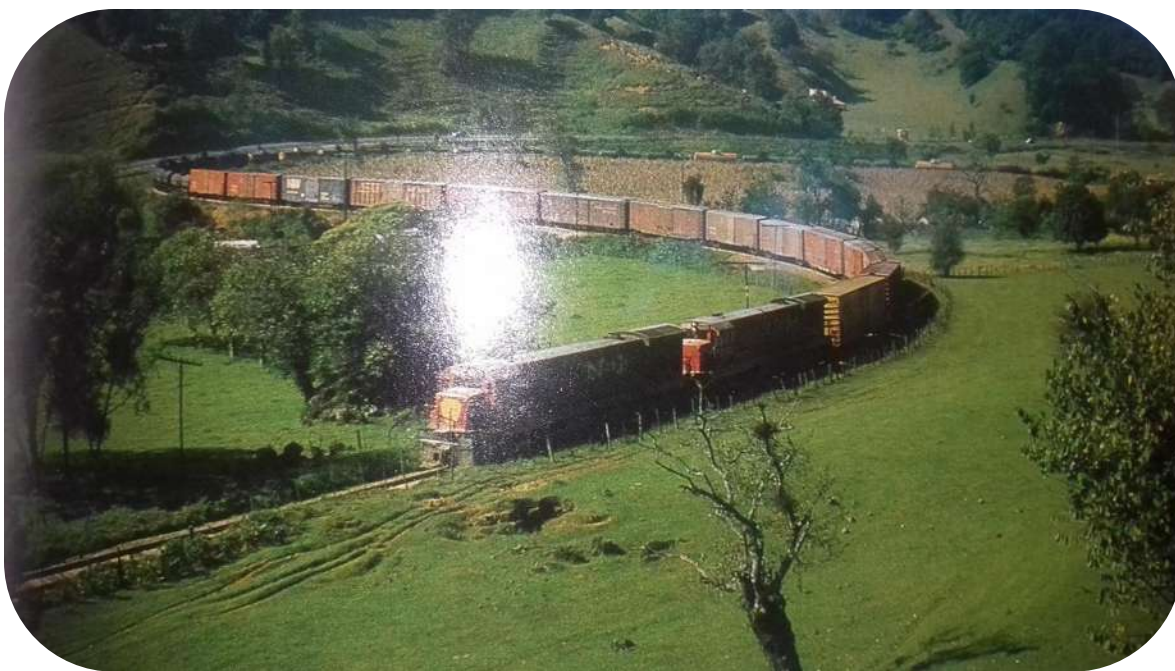


Foto 143: "A través de la campiña" (Caminos de Hierro, p. 211)

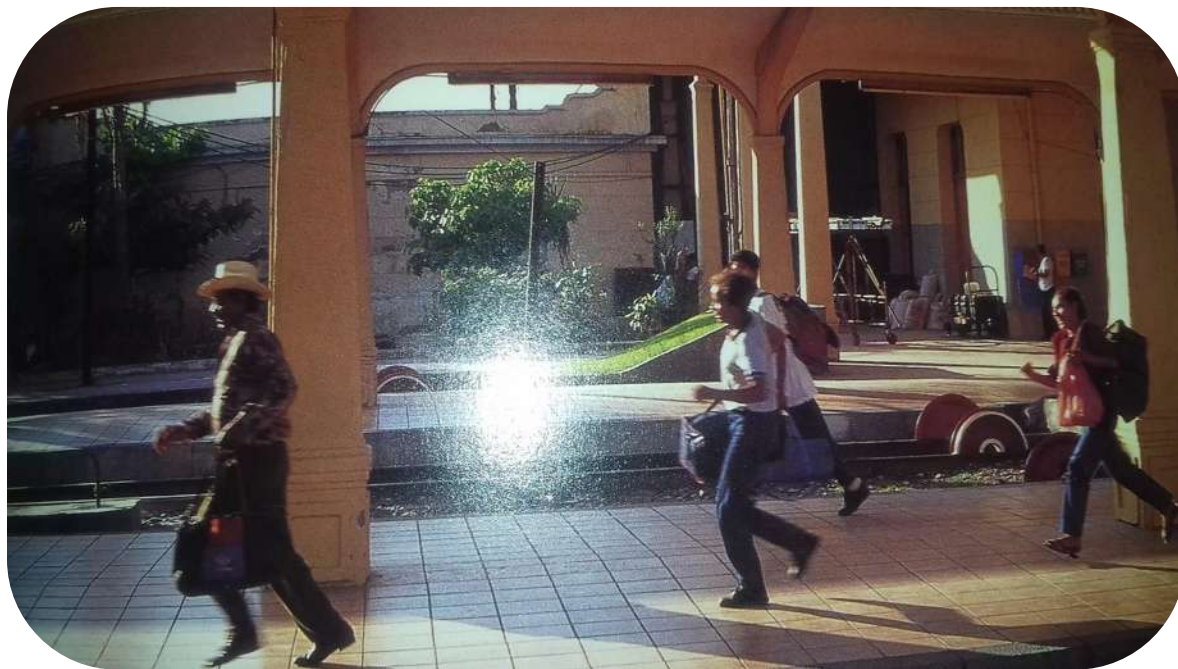


Foto 144: "Se nos va el tren!" (Caminos de Hierro, 213)

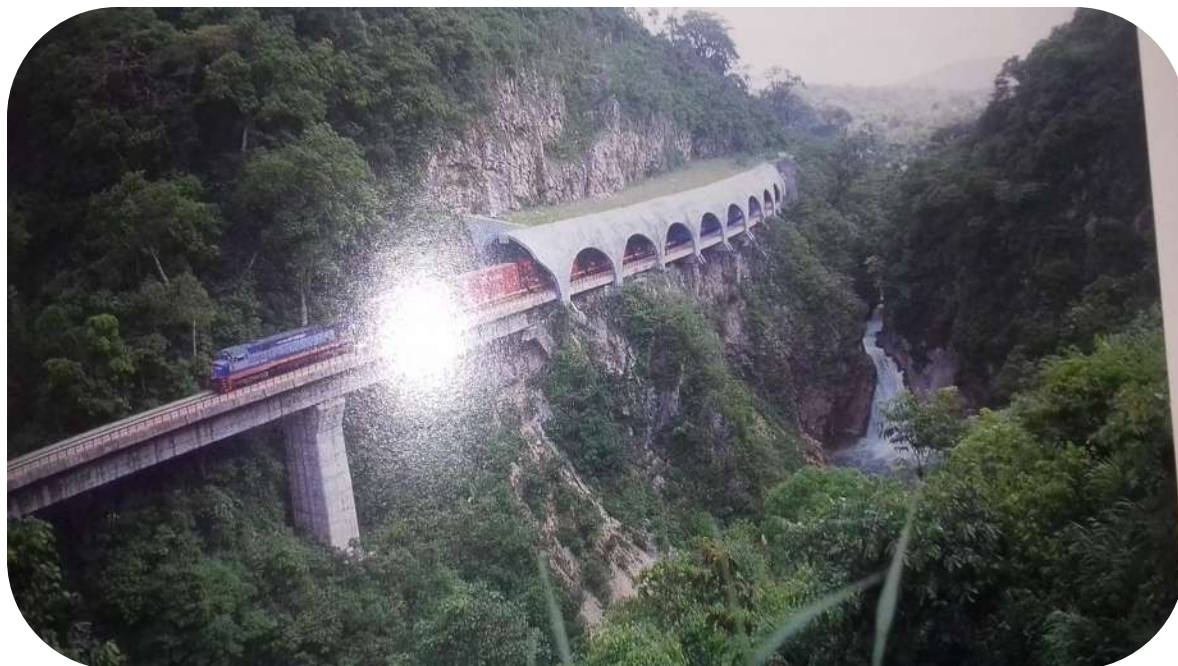


Foto 145: "Viaducto túnel Pensil que se hizo acreedor al premio Brunel 1996 por su novedoso diseño. Ferrocarril del Sureste" (Caminos de Hierro, p. 215)

La estela del ferrocarril ¿y ahora qué...ahora dónde?

En el apartado *Usos y abusos del ferrocarril* se habla de que así como el ferrocarril dio vida a muchos pueblos y a mucha gente desde su comienzo y durante casi todo el siglo XX, con la *reestructuración-privatización* iniciada en la década de 1990, sembró gran incertidumbre, sobre todo en la gente que vivió de cerca esos procesos como fue el caso de los trabajadores de Ferrocarriles Nacionales de México, a quienes entre los años 1997-1998, se les propuso firmar su retiro voluntario o esperar a la liquidación, ambas situaciones les provocaron incertidumbre y desestabilización en gran medida. *Eso era inevitable, antes o después tenía que suceder*, refiriéndose al cierre de la empresa nos platica el señor Salvador Ramírez, arenero de la central ferroviaria de Irapuato, *todo eso lo vivimos, ¡estuvo fuerte!, estuvimos mucho tiempo en espera de que la nueva empresa nos resolviera y bajo el lema “todos o ninguno” afuera del Sindicato días, noches, esperábamos a que nos resolviera, y así como nos fuimos... todos regresamos. Pero sabemos que el pasajero, nunca llegó.*

Retomamos a otro de nuestros testimonios para hablar de la vida cotidiana en el ferrocarril, la señora Guillermina, oriunda de un poblado en Veracruz que se llama Cuatotolapan, y *al parecer -dice- ... mi pueblo desapareció del mapa*”. -Por ese poblado pasaba el ramal que iba al Istmo de Tehuantepec- *y mucha gente de mi pueblo vivía de lo que se vendía en el ferrocarril que pasaba por ahí. El tren se detenía como media hora en hacer cambios para ir al Istmo y en ese momento la gente aprovechaba para vender... subía con sus canastas a vender, pues, me imagino que de todo un poco... comida. Cuando éramos niños, pues éramos un titipuchal de chamacos, nos subíamos todos a vender al tren. Mi mamá nos daba refrescos, y comida de la que ella hacía y pues la vendíamos en el tren. Ya todo eso desapareció... pareciera que mi pueblo también. Hace muchos años que ya no viajo para allá. Cuando llegué a ir, cuando todavía vivía mi hermana Abi, ya todo eso estaba muerto... ya no hay vida en mi pueblo...*

Así como esta historia, podemos encontrar muchas más... otro de nuestros entrevistados, el señor Daniel Venegas insistía mucho en que el ferrocarril de pasajeros *es muy necesario e importante, más moderno ¡por supuesto! En los países de primer mundo circula el ferrocarril de pasajeros y México en esta rama se está quedando atrás. Es un medio de transporte seguro y no contamina tanto... Aquí voy a hablar otra cosa mala*

del gobierno, porque los trailers prosperaron mucho en México porque fue un negocio directo de la época de Miguel de la Madrid. Porque los que estaban cercanos al poder hicieron empresas traileras, de transporte terrestre y de manera decidida, como ahora lo están haciendo con Pemex, no porque de repente Pemex ya no sea negocio, sino que el negocio lo quieren hacer por otro lado... y bueno! esto pasó con el ferrocarril en la época de los 90's... fue una decisión política, obviamente no aprobada por la población, que tomaron los grupos de poder... y yo como transportista terrestre no voy a poder competir con los costos del ferrocarril es mucho más barato el ferrocarril que transportar por carretera, el costo del mantenimiento de las carreteras ¿quién cree que paga los costos por carretera?

Y sobre carreteras y el ferrocarril tanto como de economía, también nos habla Juan Ricardo Barrera Juárez, director de la escuela secundaria nocturna que hace uso de las instalaciones de la escuela primaria "Héroe de Nacozari". Nuestro testimonio refirió que *el tren al igual que el avión son las formas más seguras de traslados... Si sacamos los índices de accidentes, según las estadísticas los mayores accidentes suceden por carretera... el tren es un medio muy seguro de traslado.*

Durante la administración de Enrique Peña Nieto -ahora estamos hablando de otro periodo administrativo (2018-2014)- se proyectó la posibilidad de un tren que pasara por Irapuato... un tren bala (lo menciona así). Estaba en licitación con una empresa china el proyecto de un tren que viajara a Toluca-México-Guadalajara-Querétaro.

Es un medio de transporte que puede ser importante, alternativo al servicio carretero, de alta velocidad y en terrenos elevados... que reactive las condiciones actuales del país... que se ajuste a las necesidades del país... No estamos preparados, no hay la infraestructura, pero se tendrían que visualizar y trazar las líneas, llegar a acuerdos con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para esto... se necesita (por parte de la empresa) que tenga la competitividad, que proporcione seguridad, tal vez lujos, costos accesibles... México no se tiene que quedar atrás.

Respecto a la inversión para una propuesta de esta naturaleza, Juan Ricardo mencionó que tendría que ser externa para el servicio del ferrocarril. Este fue otro de los temas que se tocó en la entrevista, mencionó que *la inversión extranjera está en la agenda nacional es una cuestión a nivel internacional, respecto a esas necesidades, es decir, atraer*

empresas extranjeras de proyección mundial. El ferrocarril es el transporte más antiguo en México... el primero que llegó y que se ha dejado morir... es el más seguro en cuanto a cargamento y además está permitida la carga que traiga (se refiere al volumen y peso)... y si se habla de estadísticas de accidentes entre servicio aéreo y carretero, él insiste en la seguridad que representa el ferrocarril.

A principios del siglo XX se generaron monopolios debido a que sólo algunas empresas extranjeras tenían la concesión de las vías del ferrocarril y además iban expendiéndose, en su afán de competir, violando las leyes ferroviarias. Sobre el particular nuestro entrevistado dijo desconocer *cómo se manejan ahora las condiciones respecto a las concesiones.*

Su relación con el ferrocarril fue muy poca, pese a sus aportaciones y comentarios en cuanto a la necesidad de abrir el servicio de transporte pasajero nos platica que *hace 25 o 30 años en la estación de Salamanca se veía mucho movimiento, gente trabajando. De ahí hicimos el viaje a Valle de Santiago y fue muy bonito y emocionante. No había tantos carros. El tren ayudaba a muchas cosas.*

Es un hecho que el ferrocarril de pasajeros, así como tuvo su época de florecimiento a manos de la iniciativa privada en sus inicios siglo XIX, también su decaimiento en manos del Estado mexicano. Al menos así lo aprecia otro de nuestros testimonios, el señor José Guadalupe Cantero. Él nos hablaba de la línea que pasaba por Romita ... *de ida, pues iban todos los maestros que daban clases en las rancherías. El tren era un medio de transporte necesario... el problema es que ya de venida, pues regresaba casi vacío... y pues... esas y otras tantas, fueron las causas por las que el tren empezó a operar con números rojos. A mí me llama la atención -platica la maestra Hilda Leticia, directora de la escuela "Héroe de Nacozari"- que en aquel tiempo, ellos (refiriéndose a la ingeniería de finales del siglo XIX) los hicieron esas instalaciones y todavía siguen vigentes, entonces. Yo creo que sí representó, ahorita la gente lo ve como una empresa, un vehículo de carga, cuando no debería de ser. ¿Qué movía a México?, ¿qué movía a las personas, a millones y millones de personas... pues un tren... el metro es eso, con la necesidad de todo lo que hacemos, entonces! Debió representar en aquel tiempo algo muy importante, es una tristeza que se tenga solamente como un vehículo de carga, ¿no?. Ahí está el comparativo, por ejemplo como con el burro, dicen es que los burros no sufren. Al final el ferrocarril*

viene a ser como el burrito, comparado con todo lo demás, pero nadie ve todo lo que esto representa.

El señor Gerardo Cantero fue más directo sobre el tema y reconoció que sí, efectivamente, *la empresa operaba con números rojos, pero también porque había mucha corrupción. Los jefes encubrían a familiares, amigos para que sacaran cosas de las bodegas. Cosas materiales como herramientas y otras cosas que eran de utilidad para el funcionamiento de los trenes y vías, y todo eso eran pérdidas para la empresa que tenía luego que reponer material. Había mucha corrupción e inconciencia de los trabajadores y los jefes. Metían también a muchos familiares a trabajar y pues también saqueaban a la empresa... De mi parte yo estoy muy agradecidote con la empresa.*

Vemos algunas visiones diferentes sobre el tema del ferrocarril “la memoria es subjetiva -dicen los historiadores- es cualitativa... es la imagen del pasado depositada en sí mismo”. Sin embargo, la historia es una parte de la memoria, y a través de estos testimonios se está escribiendo del pasado desde el presente al hablar de las necesidades personales y permanencias hasta cierto punto, por el movimiento económico local y doméstico, formas de vida de algunas comunidades, así como hablar de su decaimiento, e inclusive, la necesidad de que el ferrocarril continúe dentro del sistema de transporte pasajero, como también nos lo comparte el señor José Luis Chávez, hijo del señor J. Soledad Chávez Ortega a quien entre los ferrocarrileros le apodaban “El pistolero” *...sueño que regrese el ferrocarril de pasajeros.*

El ferrocarril es un medio de transporte que reúne ciertas características especiales, ciertas cualidades. Por ejemplo, y al referirnos un poco a lo que en el subtema 3.3 se hablaba respecto a la sustentabilidad, de éste se dice “es el menos agresivo al medio ambiente”, además de lo más conveniente en cuanto a la economía de Estado, de ahí parte el argumento para su permanencia entre los medios de transporte de carga por excelencia. Se necesitaban aprovechar las vías y mover la economía que se había estancado. Para facilitar la privatización del sistema ferroviario, el Gobierno de México lo dividió en tres troncales regionales: (1) el Ferrocarril del Noreste, (2) el Ferrocarril del Pacífico Norte, y (3) el Ferrocarril del Sureste y la Terminal Ferroviaria del Valle de México, así como varios ferrocarriles con vías de corta longitud. El ferrocarril necesitaba de importantes inversiones que el gobierno ya no estaba en posibilidades de hacer, por tanto,

hacia 1995 el entonces presidente Ernesto Zedillo, fungió como consejero del Grupo Ferroviario Mexicano (GFM) constituido por Grupo México-Ingenieros Civiles Asociados (ICA)-Norteamericana Union Pacific,³⁹⁵ puso en subasta el sistema férreo de México, aunque primero se hubieron de hacer modificaciones a la Carta Magna para justificar y sustentar lo que se iba a hacer. Las primeras reformas fueron elaboradas al párrafo 4º del artículo 28, que pese a las concesiones que se abrirían, el Estado tenía dominio y ejercía la autoridad sobre las vías de comunicación. Se aprobó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, se establecieron los lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, el Reglamento del Servicio Ferroviario, y se crearon Normas Oficiales.³⁹⁶

El objetivo de dicha reforma eran transferir la gestión de Ferronales al sector privado, diseñar una estructura industrial que fomentara la competencia de mercado y permitir a los ferrocarriles obtener una base financiera estable y minimizar las subvenciones estatales del sector ferroviario.³⁹⁷ Es así como de entre las versiones oficiales tenemos la de Francisco Javier Gorostiza, quien hasta 1994 fungía como subdirector general de Planeación y Sistema en FNM, y actualmente director del Ferrocarril Pacífico-Norte, quien señala que “el mercado del transporte ferroviario sufrió grandes modificaciones en las últimas décadas”, pero gracias al marco jurídico que se creó hacia 1995, y a la tecnología que se fue paulatinamente desarrollando y se introdujo al país, se transformó la rentabilidad de este medio de transporte. Se modernizó y ahora es capaz de satisfacer las demandas del mercado internacional, y de clientes potenciales.³⁹⁸

³⁹⁵ Plumas Libres -Periodismo digital, febrero 28 de 2019 (acceso a Internet: marzo 2019)

³⁹⁶ Óscar Santiago Corzo Cruz, “Los ferrocarriles mexicanos en el siglo XXI. Proyectos y perspectivas”, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, SCT-CONACULTA, México, 2002, p. 143

³⁹⁷ Los Ferrocarriles de México, Estudio de caso-Revista digital, en *La reforma en los ferrocarriles: Manual para mejorar el rendimiento del Sector Ferroviario*, 2017, Pdf (acceso a Internet: marzo 2019)

³⁹⁸ Francisco Javier Gorostiza, “Los Ferrocarriles Mexicanos en el siglo XXI. Inversiones en modernización y ampliación de la capacidad”, en *Memorias del V Encuentro...* p. 159

Pero ¿qué hay del transporte pasajeros? Éste continúa en circulación con rutas concesionadas también, como la de México-Apizaco, Tehuacán-Oaxaca, ambas en la empresa Ferrosur. La Ruta Tesonique-Coatzacoalcos-Ixtepec-Tapachula, a la empresa Chiapas-Mayab, la México-Querétaro, a la empresa TFM y Ferromex cuenta con la concesión del Chihuahua-Los Mochis. Sin aún considerar la que está en proyecto por la actual administración federal, el *Tren Maya*, del cual se planea un corredor transístmico, que cubrirá la ruta hacia el Istmo de Tehuantepec, bajo la administración público-privada.



Foto 146: En este mapa se aprecian las rutas que cubren las diferentes empresas actualmente concesionarias del transporte de carga en México.

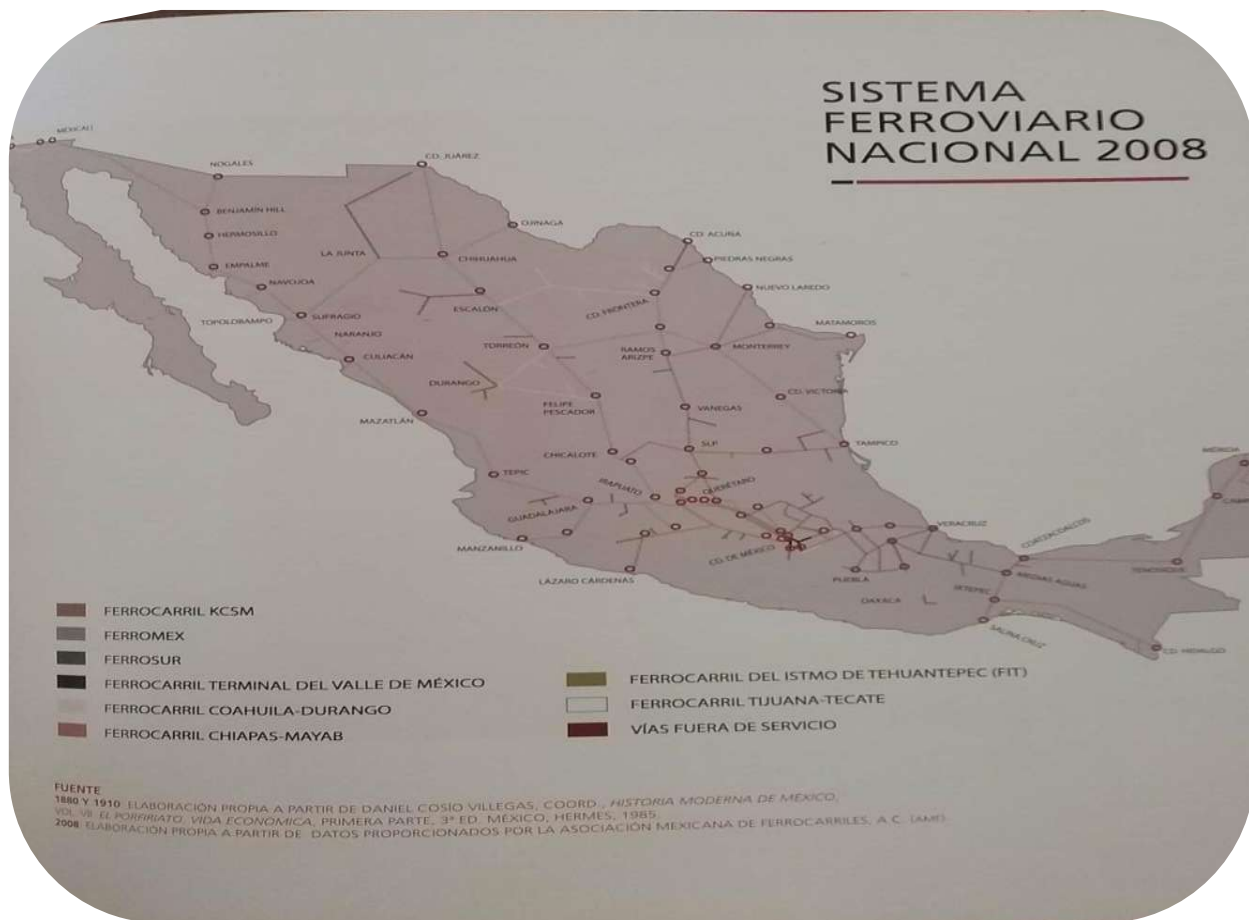


Foto 147: Esta gráfica representa la misma distribución como vemos, sólo que es un mapa parecido al del México porfirista.

Conclusiones

En estos contextos de gobiernos liberales y neoliberales correspondientes a los siglos del XIX al XXI, respectivamente, se generaron innumerables cambios de tipo económico, algunos similares, en apariencia casi imperceptibles porque corresponden a dos épocas diferentes, formas de vida diferente, dinámicas diferentes, así como a momentos intermitentes. Momentos y aspectos que se ven disímiles pero que finalmente se trata de un sistema muy parecido, donde lo único que les diferencia son las épocas, el tiempo con sus respectivas proyecciones. Desde esta perspectiva cabe mencionar que aspectos como la política y la parte social, no se pueden disociar, así como, por citar áreas de nuestro estudio, la historia y la concepción de patrimonio, tampoco, como el tiempo pasado y el presente.

Tomando en cuenta estos referentes, es la manera en que buscamos esos vínculos, esa integración de generaciones pasadas y presentes, lo que al inicio de nuestro trabajo citábamos como el puente del que nos habla Hayden White para la reconstrucción de la historia. Esta actividad de construir puentes supone una noción (ontológica) de un presente que tenga continuidad con la parte del pasado que constituye el objetivo de interés y esté a la vez desconectado del presente, porque no se conoce.

Este estudio nos ha servido para integrar todos estos elementos en torno al ferrocarril, se trata del legado industrial, cuya finalidad es darles un sentido en cuanto a la preservación y conservación del patrimonio inmaterial, cultural y social, proceso de cohesión que la historia se encarga.

La historia del ferrocarril está ligada al sistema liberal económico del periodo porfirista, a la Revolución Mexicana, a los modelos educativos establecidos durante ese periodo - específicamente positivista- donde hablar de patrimonio en el sentido que ahora intentamos darle a la herencia histórica ¡ni pensarlo!, y menos tomar a un ferrocarril o herramienta de acero como baluarte cultural y difundirlo con todos los elementos que le rodean, no hubieses sido muy factible en esa época ¡por supuesto!

Este episodio histórico de México, la revolución, entre algunos otros exabruptos de carácter social, son rescatados para efectos de exposiciones en museos, así como en algunos otros espacios públicos, plazas. El caso particular de este trabajo está enfocado, como ya se mencionó, al aprovechamiento del patrimonio, y lo propiamente dicho al

patrimonio industrial y cultural del municipio de Irapuato, pero lamentablemente con el único instrumento que contamos es la fotografía y el uso de la tecnología a través de videos (entrevistas elaboradas a variados personajes vinculados con el “caballo de acero”).

El patrimonio industrial está estrechamente ligado al proceso de urbanización de los siglos XIX y XX, no obstante y pese a nuestros limitantes, el objetivo del tema sobre el ferrocarril en Irapuato durante este dicho periodo (1933-1997), fue reunir los elementos necesarios para la revalorización, conservación y preservación del patrimonio industrial así como la reutilización de los espacios que fueron rutas ferroviarias a efecto principalmente de la enseñanza de la Historia, y aunque no fue el caso de Irapuato, hacia dónde iba dirigida nuestra propuesta, porque las instalaciones aún están en uso de la nueva empresa Ferromex y un espacio dispuesto para la SCT, esto no quiere decir que no pueda haber una declaración de sitios de interés patrimonial, y/o buscar segmentos o elementos originales para usos de difusión y educativos, principalmente.

El tren, como coloquialmente le conocía la gente, no cuenta con mucho de este equipo: vagones, máquinas-locomotoras, cabuces o bien instrumentos, herramientas que son parte del patrimonio industrial, fotografías o murales alusivas a un periodo de la historia donde se involucraba el ferrocarril. Pero de lograrse sería a efecto de una propuesta de revalorización con la finalidad de implementar todos los elementos para la preservación patrimonial, es decir los elementos culturales (materiales e inmateriales) y sociales porque éstos formaron parte de un todo.

El ferrocarril fue y es un instrumento con ciertas características. Por un lado, su objetivo era propiamente industrial, el traslado de mercancías con un destino específico e inclusive de proyección internacional, guardando las proporciones de los acuerdos aduanales y de convenios. Otro de sus objetivos se concluyó finalizando el siglo XX, que fue el traslado de pasajeros de un lugar a otro, de norte a sur, de este a oeste, donde la gente de escasos recursos podía viajar con poco dinero, pero eso sí, sus viajes eran de días y noches largas. Es entendible que haya cierta insensibilidad en cuanto a la conservación de estos instrumentos de trabajo. La preocupación por la salvaguarda de las huellas físicas del pasado industrial adquiere un carácter internacional con la creación en 1978 del TICCIH,

pero justo es que se logre despertar poco más interés³⁹⁹ cuando menos en nuestro país, donde muy poca gente le haya sentido a los materiales industriales del pasado, sin embargo lo tiene, y para sentirlo es cuestión de ver las condiciones de esas estaciones convertidas en museos o centros culturales, con todo y las herramientas que en algún momento de la historia del ferrocarril fueron de lo más actual y moderno, y qué decir de las vías, de ese paisaje que les rodea y que es patrimonio natural.

En el capítulo III nos detuvimos a escuchar esas historias compartidas muy interesantes, algunas de las cuales provienen específicamente de los trabajadores del ferrocarril jubilados o activos, pero “viajeros al fin”, con una misión por cumplir y siempre dispuestos a vivir esas aventuras. Aquí intervienen esos actores sociales que con sus historias construyen otras, Personas que nos compartieron sus historias, y cuyo mérito mayor es vivir cerca de la estación o próximos a los derechos de vía, el mérito se debe a por todo cuanto sucede en esas zonas de riesgo.

La enseñanza de la historia también cumple su función a través del rescate de documentos históricos, mismos que como ya mencionamos se ubican en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF), lamentablemente nada queda en Irapuato de dichos documentos, pero todos esos sesgos se cubren con trabajos de investigación bien elaborados en torno al tema del medio de transporte en sí, a partir del área administrativa y estructura laboral, queda mucho por hacer. Así como también indagar más en torno a la vida y procesos laborales, otra área que se puede explorar interactuando con los trabajadores sindicalizados donde hay infinidad de historias, muy diversas como también emociones dispersas que tal vez llegado el momento se puedan aprovechar.

Lamentablemente los objetivos de este estudio tomaron un rumbo diferente, pero se dieron canales de soporte interesantes que de igual manera se aprovecharon y se van a seguir aprovechando, es patrimonio y ese era el sentido real de nuestra propuesta. ¿Hay

³⁹⁹Ignacio Casado Galván, *Breve Historia de la protección del patrimonio industrial*, Contribuciones a las Ciencias Sociales- Eumed.Net, 2009 (acceso a Internet: dic.2017), p. 2

limitantes? Sí, pero también objetivos que se pueden perseguir hasta lograr. Mucha materia de dónde sustraer para estudios posteriores.

¿Por qué tomar el ferrocarril como instrumento para la enseñanza de la historia? El ferrocarril fue un elemento propulso de la tecnología europea del siglo XIX y poco después de manufactura americana. Un elemento que no pasaba desapercibido dada su magnitud, su fuerza, su capacidad y más aún, por todo cuanto se generó en torno a su utilización: el desarrollo económico de pueblos y ciudades en muchas partes del mundo.

Mediante este tema se logró conjuntar la investigación histórica e investigación de elementos patrimoniales, con el uso de la memoria colectiva a través del método de historia oral con el cual se registraron contenidos de carácter social y cultural, y todos estos tomaron el rumbo hacia la enseñanza de la Historia.

El tren de pasajeros vivió diferentes etapas y como un elemento generador de la historia fue novedoso, se desarrolló, se expandió y junto con él, el desarrollo de la economía, la fortaleza política, el beneficio social y la producción cultural, registrado esto en la memoria. Su decadencia se debió a los factores económicos específicamente, y por el proceso de transición durante la última década del siglo XX. Estas diferentes etapas nos conducen a la interesante historia que se planteó en ***Historia social del ferrocarril en Irapuato (1933-1997). Una propuesta extraescolar para utilizar el patrimonio industrial en la enseñanza histórica donde concluyen las firmas de convenios y concesiones de 1997.***

FUENTES

Archivos

Archivo Histórico Municipal de Irapuato (AHMI)

Boletines 1982-1989

Fondo Protocolos Notariales 1899-1934-

Boletín No. 21, tomo II, Martiniano Arredondo Farfán, época revolucionaria II Parte, AHMI, 1988

BIBLIOGRAFÍA

- Agirreazkuenaga, Joseba y Mikel Urquijo, *A través de Senderos de la Memoria. Relación de espacios vinculados a la memoria de la guerra civil*, UPV-EHU, Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2015
- Alonso, Jorge (coord.), *Los movimientos sociales en el Valle de México*, tomo I, SEP-Colección Othon de Mendizábal, 1986
- Álvarez-Palau, Eduard J., "Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo", en Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, Geo-crítica-Universidad de Barcelona, vol. XXI, número 1.169, 2016 (acceso a Internet: abril 2018)
- Angelini, Beatriz Rosa y Susana Emma Bertorello, et al., "La invisibilidad de la enseñanza de la historia local y regional en los diseños curriculares de ciclo secundario de la provincia de Córdoba: alternativas posibles de innovación", en *Una enseñanza de las Ciencias Sociales para el futuro: Recursos para trabajar la invisibilidad de personas, lugares y temáticas*, Ana Ma. Hernández Carretero, et. al. (coord.), Universidad de Extremadura-AUPDCS, Cáceres, 2015, Pdf (acceso a Internet: enero 2018)
- Anguiano Téllez, María Eugenia (comp.) *Clandestinos. Migración México-Estados Unidos en los albores del siglo XXI*, (inv.) Jorge Durand y Douglas S. Massey (coord.), Universidad Autónoma de Zacatecas/Miguel Ángel Porrúa, 2003, Pdf (acceso a Internet: junio 2018)
- Arias, Patricia Arias, *Irapuato. El bajío profundo*, AGEF, Guanajuato, 1994
- Arreola, Juan José, "El Guardagujas", en *Confabulario*, 1952, Pdf (acceso a Internet: mayo 2018)
- Ayala Calderón, Javier. *Yuriria (1522-1580)*, La Rana- colección Nuestra Cultura, 2005
- Baca Villanueva, Gustavo, "Constitución del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A.de C.V.", en *Memorias del V Encuentro...*,
- Baltazar Ayala, Víctor Manuel (coord.), *Irapuato. Semblanza monográfica*, H. Ayuntamiento 1990-1991,
- Barbier, J-M & Galatanu, O., *Saberes, capacidades, competencias, organización de los campos conceptuales*, in: Groupe "Savoirs d' action" du CNAM, coordonné par J-M- Barbier et O. Galatanu: Les savoirs d'action, Une mise en mot des compétences?, Paris, L'Harmattan, 2004

- Beltrán Juárez, Jorge Fernando, *La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México: estimaciones de los daños económicos y el impacto social, 1938-1940*, Pdf (acceso a Internet marzo 2018), pp. 1, 2. Podemos hacer un conjunto de todos los problemas que vivió FNM y concluir.
- Cajiga Calderón, Juan Felipe, *El concepto de responsabilidad social empresarial*, Cemefi-ESR, Liga: <https://www.cemefi.org/esr/images/stories/pdf/esr/concepto-esr.pdf>, pdf- (Acceso a Internet Octubre 2019)
- Calle Carracedo, Mercedes de la, "Tendencias innovadoras en la enseñanza de las ciencias sociales. Hacer visible lo invisible", en *Una enseñanza de las ciencias sociales...*, p. 67
- Camarena Ocampo, Mario y Gerardo Necoechea Gracia, "Conversación única e irreplicable: lo singular de la historia oral" en *La historia con micrófono*, Graciela de Garay (coord.-Instituto Mora), Dirección de Estudios Históricos- INAH, 1994
- Campos García Rojas, Eréndira A., *Al otro lado de las vías: una mirada a los usos y valoraciones del patrimonio ferroviario en dos localidades*, en *Mirada Ferroviaria- Centro Nacional para la preservación del patrimonio cultural ferroviario*, Revista digital No. 4 enero-abril de 2008
- Carazo, Víctor, "Una nueva cultura ferroviaria TFM", en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002
- Cardona, Adalberto de, *De México a Chicago y Nueva York*, Moss Engraving Co., Nueva York, 1893
- Casado Galván, Ignacio, *Breve Historia de la protección del patrimonio industrial*, contribuciones a las Ciencias Sociales-Eumed.net, 2009. Pdf (acceso a Internet diciembre de 2017)
- Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento y desarrollo*, vol. II, Julio Arteaga Hernández (traducción), México, SepSetentas, 1976
- Cordero Domínguez, José de Jesús y Carlota Laura Meneses Sánchez, "La transformación urbana de Irapuato en el siglo XX: de localidad de tránsito a ciudad media en el Bajío guanajuatense", en *Las otras ciudades mexicanas proceso de urbanización olvidados*, Martín M. Checa-Artasu y Regina Hernández Franyuti (coordinadores), Instituto Mora-Conacyt, colección "Historia Urbana y Regional", 2014, p. 169. Pdf (acceso a Internet: octubre 2018)
- Corona Berkin, Sarah (coordinadora), *¿La imagen educa? El recurso visual de la SEP*, Universidad de Guadalajara, 2017
- Corzo Cruz, Óscar Santiago, "Los ferrocarriles mexicanos en el siglo XXI. Proyectos y perspectivas", en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril...*
- Cruz Cuéllar, Ma. Teresa (coordinadora), *Irapuato en la Independencia y Revolución. Hacia la conmemoración del Bicentenario de la Independencia y del Centenario de la Revolución*, AHMI-H.Ayuntamiento 2006-2009
- Cura, Anahí, María Dolores Ruiz de Lacanal, *Patrimonio Industrial. Una aproximación a la gestión patrimonialista de las asociaciones*, en *II Encuentro de Asociaciones locales*, Universidad de Sevilla- Facultad de Bellas Artes, s/f

- Díaz Sánchez, Luis Fernando, “¿Qué hacer con nuestro patrimonio cultural?”, en *Guanajuato. Historia, sociedad y arte*, Mauricio Vázquez González, et.al, (coordinadores), Dirección Municipal de Cultura- Presidencia Municipal de Guanajuato, 2003
- Dosil, Javier y Alejandra Ramos, “El balcón del presente. El educador como epistemólogo de la historia”, en *Por una historia de todos y para todos: epistemología de la historia, didáctica y formación docente*, Dení Trejo Barajas y Miguel Ángel Urrego Ardila (coord.), IIH-UMSNH, México, 2013
- Durkheim, Émile, Educación y sociología, (trad.) Janine Muls de Liarás, homo sociologicus. Ediciones Península, 1922, Pdf (acceso junio 2018)
- Escribano-Miralles, Ainoa y Sebastián Molina Puche, *La importancia de las salidas escolares y museos en la enseñanza de las ciencias sociales en educación infantil. Análisis de un caso a partir del modelo CIPP*, Universidad de Murcia, 2015. Pdf (acceso a Internet octubre 2017)
- Ferreras Listán, Mario, *La educación patrimonial en los libros de texto de conocimiento del medio de educación primaria*, Universidad de Huelva, pdf (acceso a Internet: noviembre 2018).
- Fontana, Josep, *¿Qué historia enseñar?*, Universitat Pompeu Fabra de Barcelona-Institut d’Història Jaume Vicens Vives. Publicación electrónica Clío & Asociados. La Historia Enseñada/ número 7, 2015. Pdf (acceso a Internet septiembre 2018)
- Frankenberg, Gunter, *Teoría crítica*, Academia-Revista sobre enseñanza del derecho, año 9, número 17, 2011, Buenos Aires, pp. 68,69. Pdf (acceso a Internet: octubre 2019).
Liga:http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_academia/revistas/17/teoria-critica.pdf
- Fritz, Glockner, *Memoria Roja. Historia de la guerrilla en México (1943, 1968)*, en ediciones B-grupo Zeta, 1ra, edición, 2007
- Gabardón de la Banda, J. Fernando, *La enseñanza del patrimonio. Propuestas educativas en torno al patrimonio local*, artículo de la Universidad de San Pablo CEU Andalucía-Escuela Universitaria del Magisterio CEU, Campus Universitario de Bormujos, Sevilla, 2005
- García Aylluardo, Clara, “Historias de papel: los archivos en México”, en *El Patrimonio Nacional de México*, México, FCE, 1997
- García-Pelayo, Manuel, “Mítico y actitud mítica en el campo político” en *Los mitos políticos*, Madrid, Alianza Editorial, 1981
- Gil-Díez Usandizaga, Ignacio, “Los no paisajes, de la invisibilidad a la presencia en la escuela”, en *Una de las ciencias enseñanza sociales...*
- Gómez Pérez, Jorge Ramón, et al., *El patrimonio cultural de la industria mexicana. Su protección legal*, Comité Mexicano para la Conservación del Patrimonio Industrial, p.71, Pdf (acceso a Internet: octubre 2019), liga: <https://www.mEDIATECA.INAH.GOB.MX/repositorio/islandora/object/articulo%3A11927>
- González y González, Luis, “El subsuelo indígena”, en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México: La República Restaurada. La vida social*, Gorostiza, Francisco Javier, *Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana*, Siglo XX, México-Argentina, 2010

- , Francisco Javier, "Los Ferrocarriles Mexicanos en el siglo XXI
- Grunstein Dicker, Arturo, "Surgimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (1900-1913). ¿Era inevitable la consolidación monopólica?", en *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, Marichal, Carlos, y Mario Cerutti (comp.), FCE-UNANL, México, 1997
- Guevara Sanginés, María "Conservación del patrimonio histórico minero. Guanajuato en el siglo XVIII: Ciudad patrimonio, en Estudios sobre el patrimonio de Guanajuato, Departamento de Estudios de Cultura y Sociedad, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad de Guanajuato, 2011
- Guía General Descriptiva de la República Mexicana, dirigida y redactada por J. Figueroa Doménech, Araluze, s/f (fecha probable 1888)
- Halbwachs, Maurice, *La memoria colectiva*, Inés Sancho-Arroyo, traducción, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2004
- Hartog, Francois, *El testigo y el historiador*, Eduardo Hourcade (traductor), Asociación para la Investigación en Antropología Social (APRAS)-Gradhiva no. 27, París, 2000. Pdf (acceso septiembre 2018)
- Francois, *Historia, memoria y crisis del tiempo. ¿Qué papel juega el historiador?*, Historia y Gráfica-revista electrónica, num. 33, 2009, p. 116, Pdf (acceso a Internet- mayo 2018)
- Heath, Hilarie J., *El malogrado proyecto del ferrocarril peninsular del Distrito Norte de la Baja California, 1887-1892*, Estudios Fronterizos, Scielo-versión On-Line, Mexicali, 2011
- João Hortas Maria y Alfredo Gomes Dias, "La invisibilidad de los lugares en la enseñanza de la geografía y la historia en la educación primaria (6-12 años)", en *Una enseñanza de las ciencias sociales...*
- Kuntz Ficker, Sandra, *Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el porfiriato. Una visión de la historia desde la sociología*, UAM-Azcapotzalco, vol. año 9, num 26, 1994, Pdf (acceso a Internet: 16/05/2018)
- "La mayor empresa privada del porfiriato. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)", en *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, Carlos Marichal y Mario Cerutti (comp.), FCE-UNANL, México 1997
- , Priscilla Connolly (coord.), "Los ferrocarriles y el espacio económico en México, 1880-1910", en *Ferrocarriles y Obras Públicas*, Instituto Mora-Colegio de México-Colegio de Michoacán, IIH-UNAM, 1999
- "La experiencia ferroviaria de México antes de la Revolución (1876-1910)", en *Memorias del V Encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002
- (coord.), *México. La apertura al mundo*, tomo 3 (1880-1930), Taurus-Fundación Mapfre, 2012
- Lowenthal, David, *El pasado es un país extraño*, traducción de Pedro Piedras Monroy, Akal, Madrid, 1998
- Luczak, Bárbara, *Espacio y memoria. Barcelona en la novela catalana contemporánea*, Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 2011
- Madrid Jaime, Miguel A., *Cartilla de Seguridad y Vigilancia para museos*, INAH-Conaculta, México, 1997

- Márquez Martínez, Teresa “Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos y el Patrimonio Cultural Ferroviario”, en *Memorias del V Encuentro nacional*-----
- Meave del Castillo, Susana L., “Irapuato prehispánico: relaciones con el bajío y Mesoamérica”, en Boletín no. 11-año 8, AHMI, enero-junio 2014-, y “Patrimonio Cultural”, en Boletín tomo II, enero-febrero 1982, AHMI
- Medina Esquivel, René, *Las escuelas Artículo 123 ¿Un dolor de cabeza para la SEP? Disputas jurídicas entre el Estado mexicano y el poder patronal, 1932-1942*, Scielo.org-publicaciones digitales, Secuencia no. 91, México, 2015, (acceso a Internet mayo 2019)
- Melguizo, Jorge, “Alianzas para una cultura de paz”, en *Cultura de paz, palabra y memoria*, FCE, México, 2016
- Memorias del Mundo*, programa de la UNESCO cuyo fin es salvaguardar y promover el acceso al patrimonio bibliográfico y documental de la humanidad. Liga: <http://www.unesco.org/new/es/communication-and-information/memory-of-the-world/register/>
- Méndez, Ramón, *Intereses y propuestas didácticas en las visitas escolares al Museo del Ferrocarril de Madrid*, Universidad Nacional de Educación-Proyecto Clío, 2017. Pdf (acceso a Internet octubre 2017)
- Pérez Montfort, Ricardo, “La cultura”, en *México. La apertura al mundo, tomo 3*-----
-
- Nava Jiménez, Celeste, Javier Corona Fernández y Marcelino Castillo Nechar, *Implicaciones de la teoría crítica en el Patrimonio Cultural: caso Guanajuato*, XIV Congreso de Sociocrítica- La Sociocrítica y sus aplicaciones: teoría y análisis, organizado por Universidad de Guanajuato, 2013
- Ortiz Hernán, Sergio, “Las maravillas de la rueda y el vapor. Un recorrido por los caminos de hierro en compañía de cronistas y viajeros del siglo XIX”, en *Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, SCT-Conaculta, México, 2002
- Pastrana Flores, Leonor Eloína, “Abordaje antropológico de procesos educativos no escolarizados: currículum cultural y aprendizajes comunitarios en Santa Clara Coatitla, Ecatepec de Morelos en el Estado de México”, en *Repensar la educación desde la antropología: sujetos, contextos y procesos*, Publicaciones de la Casa Chata-CIESAS-BUAP, 2014
- Procel, Francisco L., “El 12 de Enero en Irapuato”, en *Revista Ferronales*, num. 1, tomo XVI, México, D.F., 15 de enero de 1943
- Padilla, Remberto H., *Historia de la Política Mexicana. Gobernantes de México*, Centro Cultural-Edamex, México, 1988
- Reseña Histórica y estadísticas de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal. Desde agosto 1837-diciembre 1894*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895
- Rodea, Marcelo N., *Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero (1890-1943)*, STFRM- AMDTPS, México 1944
- Romano Garrido, Ricardo, *La vida en rieles*, Instituto Tlaxcalteca de Cultura-Colec. Bicentenario, 2010, Pdf (acceso a Internet: febrero 2018)
- Santisteban Fernández, Antonio, “La formación del profesorado para hacer visible lo invisible”, en *Una enseñanza de las ciencias sociales para el futuro*

- Scaglione, Martina. *Tesis: Museo “memorias ferroviarias”. Patrimonio ferroviario de la ciudad de Junín*, Universidad Nacional de la Plata, 2015, p.28, Pdf (acceso a Internet noviembre 2017)
- Silva, Renán, *Memoria e Historia: entrevista con François Hartog*, Historia Crítica no. 48, Bogotá, 2012
- Trujillo Hernández, Paola, “La transformación de Silao con la introducción del ferrocarril 1876-1911, tesis licenciatura-Universidad de Guanajuato, 2011
- Thompson, Edward. P., *La formación de la clase obrera en Inglaterra 1782-1832*, Crítica-Grijalbo, tomo I y II, 2ª edición, Barcelona, 1989
- Tovar y de Teresa, Rafael, “Hacia una nueva política cultural”, en *El Patrimonio Nacional de México*, vol. 1, FCE, 1993
- Trejo Barajas, Dení, “Aprendiendo a historizar-se con el patrimonio natural y cultural”, en *Por una historia de todos...*
- Valencia Islas, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Horizonte Ferroviario, Secretaría de Cultura/Colegio de México, 2017
- Vargas, Eduardo M., *La historia del Express en Irapuato*, en Revista Ferronales, abril de 1931
- Vigotsky, Lev S., *Pensamiento y Lenguaje. Teoría del desarrollo cultural de las funciones psíquicas*, (trad.) María Margarita Rotger, psikolibro-<http://psikolibro.bolgsport.com>, 1995, Pdf (acceso noviembre 2017)
- Viñao, Antonio, “Memoria, Patrimonio y Educación”, en *El patrimonio cultural de las instituciones educativas en la España contemporánea (siglos XIX-XX)*, Universidad de Murcia-Educatio Siglo XXI, vol. 28, no. 2, 2010
- Yves, Clot, « La formación por el análisis del trabajo », en Maggi *Manières de penser et manières d’agir en éducation et en formation*, Bruno, 2000
- Zapata, Francisco, “Movimientos Sociales y conflicto laboral en el siglo XX”, en *Los grandes problemas de México*, tomo VI, Ilán Bizberg y Francisco Zapata (coord.), Colegio de México-Colección Bicentenario, 2010
- Zavala, Ana, *Mi clase de historia bajo la lupa. Por un abordaje clínico de la práctica de la enseñanza de la historia*, Trilce, Uruguay, 2012
- Zuleta, María Cecilia, “México en el mundo”, en *México. La apertura al mundo-----*
Zuleta, María Cecilia, *La Secretaría de Fomento y el fomento agrícola en México, 1876-1910: la invención de una agricultura próspera, que no fue*, Mundo Agrario- Revista de estudios rurales, vol.1, num.1, Universidad Nacional de la Plata, Argentina 2000. Pdf (acceso a Internet diciembre 2017)

TRATADOS y LEYES

- Compendio de Leyes sobre la protección del Patrimonio Cultural de Guatemala, retoma lo establecido en la Conferencia de Atenas de 1931. Base de datos de Leyes del Patrimonio Cultural de la UNESCO. Documento UNESCO. Pdf (Acceso a Internet: diciembre 2018)
- Carta de Machu Picchu, Apartado “Preservación y defensa de los valores culturales y Patrimonio Histórico-Monumental”, Archivos-Mundoark Lima, Perú, noviembre 1977, (acceso a Internet: Septiembre 2019. <http://www.mundoark.com/>)

Carta de Nizhny Tagil, sobre el Patrimonio Industrial, Rusia, 2003

Manual General de Organización del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), Poder Ejecutivo, DOF-2ª. Sección, 2011

Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos, Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos, Acuerdos, INAH, 1ra. edición 1995, 5ª. reimpresión 2011

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, DOF-Secretaría de Gobernación, Reformas 2019

Informe del resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2011, Proceso de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, Auditoría Especial: 11-1-06HKA-06-0155, Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), <https://www.asf.gob.mx>Trans>Informes>Grupos>Gobierno>, Pdf (acceso a Internet agosto 2019)

Ley Federal de Archivos www.ordenjuridico.gob.mx>Documentos>Federal (acceso a Internet: septiembre 2018)

TESTIMONIOS- ENTREVISTAS

Arévalo Godínez, Luis Domingo (20/11/2018). Cantante originario de Irapuato, Gto., del barrio de Santiaguito

Barbosa Sánchez, Alfonso, sargento 2º., ex militar de la SDN (21/01/2020)

Barrera Juárez, Juan Ricardo, oriundo de Irapuato y radicado desde hace más de 30 años en Salamanca (Marzo 2018)

Cantero Rojas, J. Guadalupe, procedente de Empalme Escobedo (Fecha 22 septiembre de 2018)

Cantero Rojas, Gerardo (Fecha viernes 30 de noviembre de 2018)

Chávez Hernández, José Luis, hijo del señor J. Soledad Chávez Ortega, peón de vía de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, a quien le apodaban “El pistolero”. (Miércoles 27/06/2019)

Cuevas Lozano, Alberto, (agosto 29 de 2018). Trabajador del sistema ferroviario de la empresa Ferromex

Delgado, Graciela, esposa del señor Jesús Martínez Soto, reparador de vía de la empresa FNM y Ferromex, (30/09/2018)

Escalera Pérez, María Elena, docente del grupo de 3º A de la escuela “Héroe de Nacozari” (26/06/2019)

Familia Mares Castillo (18/08/2018). Prolongación Insurgentes, colonia Guadalupe del Puente

García Ramírez, Gerardo, formó parte de las últimas generaciones de telegrafistas de Ferrocarriles Nacionales de México de la década de 1990, el señor Gerardo García Ramírez (agosto 2019)

Guerrero, Alejandro, docente del grupo de 6º, (entrevista febrero 2019)

Lee, Salvador (5/abril/2019)

Mandujano, Juan Carlos, maquinista de FNM de 1988-1996 (actualmente comparte la vigilancia de los antiguos talleres mecánicos de Acámbaro, Gto. (Marzo 3 de 2019)

Nicasio Baeza, Juana (22 de septiembre de 2018)

Nieves Medina, Alfredo, encargado de la Planoteca del Cedif y colaborador en el proceso llevado a cabo por el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Mexicanos (Pronare). (21/Mayo/2019)

Pérez Fuentes, Pascual (Sábado 23/febrero/2019)

Reynaert Lepére, Daniël, encargado del Museo Ferrocarrilero de Acámbaro “José Cardoso Téllez” (marzo 3 de 2019)

Ríos, Hilda Leticia, directora de la Escuela Primaria Federal “Héroe de Nacozari”. (6/07/2019)

Rosales Robledo, Gabriel (18/02/2019). Ex empleado de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y vecino del barrio ferrocarrilero Lindavista

Ruiz Jarquín, José Antonio, encargado del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (27/05/2019)

Sandoval Flores, Francisco, vecino de la comunidad de Rancho Grande y usuario del ferrocarril durante la época de Ferrocarriles Nacionales de México (13/03/2019)

Sujol Santos, Guillermina, viuda del señor José Natividad Barrera, peón de vía (29/09/2018)

Venegas Mares, Daniel (entrevista 25/20/2018)

Villanueva Ortiz, Víctor Manuel (octubre de 2017)

REVISTAS y PERIÓDICOS

Bautista Berriozábal, Irene Patricia, “El sistema ferroviario en el devenir histórico del territorio mexicano moderno”, Facultad de Economía-UNAM, en *Vías Convergentes. II Seminario de Estudios del Ferrocarril*, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, agosto 31 de 2018

Calderón, Armando, (director-gerente), Portada en Guanajuato. Diario del Bajío, “Franquicia postal concedida por el gobierno de la República a través de la Dirección de Correos, 1940”, año XLI, no. 11, 394, agosto 11 de 1973

Capel, Horacio, *Ferrocarril, territorio y ciudades*, Revista bibliográfica de geografía y CS-serie documental de Geocrítica, Universidad de Barcelona, vol. XII, no.717, 2007, Pdf (acceso a Internet: mayo 2018)

Chávez Hernández, José Luis, *¡Irapuato, ya llegó el tren...! El ferrocarril cambió la vida de Irapuato*, Crónica- Periódico Sol de Irapuato, noviembre 2011

Cultural Ferrocarrilero, Revista digital-boletín documental, 3ª. Época, 2007

Elizondo, José F., *Amor ferroviario*, Revista Ferronales, No. 7, tomo XLV, julio 1965

Revista Ferronales, num.2, tomo IL (*Fe de erratas. Tal vez la edición quiso suscribir esta cifra: XLIX-49 en arábigo*), febrero 1969

Gutiérrez Ruelas, Ulises, “Hace cien años, Jesús García, el Héroe de Nacozari, salvó un pueblo a costa de su vida”, Periódico La Jornada- 7 de noviembre de 2007.

Y también en página web: www.vidaalternativa.com/coleccionismo/ >[La filatelia](http://www.vidaalternativa.com/coleccionismo/)>[Historia del Héroe de Nacozari](http://www.vidaalternativa.com/coleccionismo/)

Los Ferrocarriles de México, Estudio de caso-Revista digital, en *La reforma en los ferrocarriles: Manual para mejorar el rendimiento del Sector Ferroviario*, 2017, Pdf (acceso a Internet: marzo 2019)

Márquez Córdova, José Raul, (Dir. General Editorial e Imagen Legislativa), “Las vías del desarrollo, la Revolución y el olvido. El ferrocarril mexicano en el tiempo”, en *Revista de la Cámara de Diputados LXII Legislatura*, num. 38, año 4, 2014
Olvera, Dulce, “Y con Zedillo los ferrocarriles y miles de millones fueron para Peñoles, Grupo México y Tibasa”, en *Sinembargo. Periódico digital*, febrero 28, 2019 (acceso a Internet mayo 2019).

Plumas Libres -Periodismo digital, febrero 28 de 2019 (acceso a Internet: marzo 2019)

Revista Ferronales, num. 9, tomo XLVI, 1966

Revista Ferronales, num.2, tomo IL (*Fe de erratas. Tal vez la edición quiso suscribir esta cifra: XLIX-49 en árabe*), febrero 1969

Revista Ferronales, Año I, Tomo LXXIV, mayo-julio 1989

Revista digital- Mirada Ferroviaria-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio

SOPORTES DIGITALES

[Sistema de Información Cultural SIC](http://sic.conaculta.gob.mx), en <http://sic.conaculta.gob.mx> (acceso a Internet: julio 2017)

http://sic.conaculta.gob.mx/index.php?table=fnme&l=&estado_id= (Elaborado en 2004-consulta 10/05/2018)

<https://www.pinterest.com.mx/gabyarredondoca/fotos-antiguas-irapuato> (acceso a Internet: septiembre 2019)

<https://mexico.pueblosamerica.com/pp/cumbres-de-maltrata>,

<https://mexico.pueblosamerica.com/i/cumbres-de-acultzingo/>

<https://informnapalm.org/es/convoy-con-los-pertrechos-militares-en-el-pueblo-de-la-region-de-rostov-pokrovskoe/>

[http://4.bp.blogspot.com/--](http://4.bp.blogspot.com/--M1euu6R40M/URCBcuUZGtI/AAAAAAAAAdmE/q3FyAfilgPw/s320/DSCF4092.JPG)

[M1euu6R40M/URCBcuUZGtI/AAAAAAAAAdmE/q3FyAfilgPw/s320/DSCF4092.JPG](http://4.bp.blogspot.com/--M1euu6R40M/URCBcuUZGtI/AAAAAAAAAdmE/q3FyAfilgPw/s320/DSCF4092.JPG)