

MIRADA Ferroviaria

REVISTA DIGITAL

Año 2013, Enero - Abril No. 19



▲ Estaciones

El renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010

▲ Cruce de Caminos

Testimonios ferrocarrileros en el Archivo General Municipal de Puebla.

Directorio

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

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

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

Ana Belén Recoder López
Jefa del Departamento de Comunicación Educativa
 Tel.: (222) 774 01 05
 brecoder@conaculta.gob.mx

María de la Paz González López
Jefa del Departamento de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos
 Tel.: (222) 774 01 14
 m_gonzalez@conaculta.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

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

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

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

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

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

Oficinas en Puebla

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

Oficinas en México

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



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

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

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



Índice

▲ PRESENTACIÓN	2
▲ ESTACIONES	4
El renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010. Francisco Javier Gorostiza	
▲ TIERRA FERROVIARIA	10
¡A cocinar con <i>Ferronales!</i> Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista , 1930-1965 (primera parte). Covadonga Vélez Rocha	
▲ CRUCE DE CAMINOS	38
Testimonios ferrocarrileros en el Archivo General Municipal de Puebla. Felicitas Ocampo López y María Aurelia Hernández Yahuitl, Archivo General Municipal de Puebla	
▲ SILBATOS Y PALABRAS	48
El vagón de los milagros. Jesús Ferrer González	
▲ VIDA FERROCARRILERA	56
Testimonio de la señora Margarita Castro. Primera parte. Patricio Juárez	
▲ ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES	78
Archivo histórico Biblioteca especializada Fototeca Planoteca Control y depósito de bienes muebles históricos	
▲ LOS TRENES HOY	82

Presentación

En esta ocasión *Mirada Ferroviaria* pone a su disposición interesantes artículos de variados temas. En el primero, el ingeniero Francisco Gorostiza, técnico ferroviario, presenta en la sección “Estaciones” el artículo “El renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010”, en el que analiza el funcionamiento del servicio ferroviario nacional en el periodo citado, a partir de que el Estado mexicano cambió las condiciones de operación. Así, señala que el proceso de privatización ha traído mejoras en aspectos relacionados con la eficiencia operativa, la productividad y la reducción de accidentes.

En “Tierra ferroviaria”, Covadonga Vélez nos ofrece la primera entrega de su investigación titulada “¡A cocinar con *Ferronales!* Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista, 1930-1965”. Ella plantea que desde los primeros años de la revista *Ferronales*, los editores se ocuparon de crear secciones y publicar artículos de interés para toda la familia ferroviaria; en particular, algunos de ellos se dirigieron a las esposas de los ferrocarrileros, como fue el caso de la sección de cocina, que apareció en distintas décadas, y que sirvió para promover, mediante un concurso de recetas, la cocina ferroviaria.

En esta ocasión, la sección “Cruce de caminos” contiene una interesante investigación documental. La ciudad de Puebla cuenta con su Archivo General Municipal, donde se resguardan actas de cabildo, planos, leyes, decretos y periódicos oficiales que se refieren a la construcción y operación de los ferrocarriles en esa localidad. Felicitas Ocampo y María Aurelia Hernández, en “Testimonios ferrocarrileros en el Archivo General Municipal de Puebla”, principalmente de los hombres que integraron la Junta Organizadora del Cuerpo de Voluntarios en 1912, sacan a la luz testimonios fehacientes de las políticas emprendidas por el Ayuntamiento de Puebla en el citado año, caracterizado por la incertidumbre y violencia que se extendía entonces por gran parte de las regiones del país ante la carencia de una prometida reforma política y agraria que beneficiara a los sectores medios y bajos, lo que motivó sublevaciones contra el gobierno de Madero.

Jesús Ferrer, por su parte, hace un aporte literario en “Silbatos y palabras” con su cuento “El vagón de los milagros”; ahí narra cómo, en un tren que no salió de Buenavista, le ocurrió un milagro a Joaquín Méndez que afectaría el resto de su vida.

Más adelante, en “Vida ferrocarrilera”, presenta la primera parte de la historia de vida de la señora Margarita Castro a su paso por Ferrocarriles Nacionales de México.

Por último, en “Archivos documentales y de bienes” se ofrece una muestra de los acervos que resguarda el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, evidencia de los impor-

tantes materiales que resguardan cada una de sus cuatro áreas para el estudio de temas ferrocarrileros de acuerdo con diversos enfoques y perspectivas.

Recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos a sus aportaciones, las cuales, consideramos, darán una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.



Tren con carros tienda, ca. 1955. Fondo Ferronales. Fototeca. Conaculta/CNPPCF/CEDIF.

El renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010

por Francisco Javier Gorostiza

El propósito de este artículo es hacer un balance de los logros alcanzados por el sector ferroviario mexicano a quince años del inicio de su proceso de privatización, cuyo desempeño ha sido muy exitoso a nivel internacional y constituye un verdadero renacimiento de este importante modo de transporte.

Pero partamos del principio. En la segunda mitad del siglo XIX, durante el nacimiento de las empresas privadas extranjeras, se gestaron diversos problemas en los ferrocarriles mexicanos que dieron lugar, en 1908, a la creación de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), con participación estatal mayoritaria.

Ya en el siglo XX, la Revolución mexicana provocó enormes estragos en la red ferroviaria que frenaron su desarrollo; además, hubo abusos y se establecieron prácticas administrativas nocivas imposibles de erradicar que permanecieron latentes hasta finales de ese siglo. Los esfuerzos de reconstrucción y para hacer frente a la deuda acumulada alentaron su expropiación en 1937.

Después del término de la Segunda Guerra Mundial, en el país se estableció la llamada "política de estabilidad económica", que consistía en promover la industrialización y la sustitución de importaciones, entre otras cosas, a partir de mantener a bajo precio los servicios públicos. Se invirtió mucho en la reconstrucción de vías y en compras excesivas de locomotoras y carros. El tráfico de carga alcanzó una capacidad superior a la necesaria, con base en enormes subsidios y endeudamiento creciente. En la segunda mitad de la década de 1980, a pesar de los aumentos tarifarios por encima de la inflación y de que parte importante de la deuda ferroviaria fue asu-

mida por el gobierno federal, FNM mostraba pérdidas crecientes y círculos viciosos difíciles de romper, por lo que avanzaba hacia una crisis.

Ante esa situación y preparándose para el cambio, entre 1991 y 1994 FNM establece un Programa de Cambio Estructural. Con la modificación del cuarto párrafo del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en 1995, los ferrocarriles dejaron de ser un área estratégica en manos exclusivas del Estado para abrirse a la participación social y privada.

Después de analizar varias alternativas de apertura al sector privado, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tomó la decisión de adoptar el modelo de segmentación regional de la red, para que fuera operada por empresas privadas integradas verticalmente. Las licitaciones constituyeron la parte más compleja y prolongada del proceso. En primera instancia, las concesiones se otorgaron a las empresas públicas regionales en las que se subdividió FNM, expresamente constituidas con ese propósito, para luego vender las acciones representativas de las mismas a la empresa privada que ofreciera la mayor contraprestación al Estado.

El patrimonio que se licitó estuvo conformado por el título de concesión para prestar servicio



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México

público de transporte ferroviario, además de locomotoras, equipo de arrastre y bienes necesarios para la operación. De acuerdo con la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el Estado debe preservar en todo momento el dominio sobre las vías generales de comunicación. Por esa razón, al término de las concesiones la infraestructura y el derecho de vía se reintegran en buen estado operativo a la nación.

El sector ferroviario, mediante la participación decidida de las empresas concesionarias, usuarios del servicio de carga, trabajadores, proveedores, industria auxiliar ferroviaria y autoridades de la SCT, ha logrado cumplir con el objetivo de avanzar hacia un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo, en favor de la sociedad y la economía del país, propósito fundamental de su apertura a los particulares.

La privatización de los ferrocarriles mexicanos, a casi quince años de su inicio, ha sido muy exitosa y marca el renacimiento de este indispensable medio de transporte. En ese lapso, el tráfico ha crecido con un dinamismo sin precedentes, la calidad del servicio ha mejorado en forma notable y, hoy, las nuevas empresas ferroviarias privadas obtienen utilidades, pagan impuestos (ISR) y una contraprestación anual conforme a la Ley Federal de Derechos.

Los principales beneficiarios directos de la apertura de las vías férreas al sector privado son los usuarios del servicio de carga. Las cuotas son muy competitivas en relación con el autotransporte y se equiparan a las que cobran los principales ferrocarriles estadounidenses para embarques similares. El crecimiento del transporte de carga ha sido sostenido y ha experimentado

cambios relevantes en sus características y estructura.

Entre 1995 y 2010 el volumen movilizado casi se duplicó al pasar de 37,600 millones de toneladas-kilómetro a 78,800 millones de toneladas-kilómetro, con un incremento de 5.1% anual en promedio. El transporte ferroviario de mercancías creció en ese lapso en mayor proporción que la economía en conjunto y que el transporte carretero de carga. Después de más de cincuenta años de ir en declive, la participación del ferrocarril en el mercado del transporte terrestre registró una notable recuperación, al pasar de 19% en 1995 a 25% en 2010.

Los ferrocarriles privados mexicanos han establecido una nueva cultura comercial dirigida a satisfacer las necesidades logísticas y de transporte de sus clientes. En el presente, el usuario puede programar sus embarques con la certeza de que se le brindará un servicio diseñado con horarios y calendarios rigurosos, en los que se incorpora eficientemente al ferrocarril en sus cadenas de abastecimiento y distribución. Los embarcadores pueden planificar y controlar el flujo de mercancías de manera coordinada, confiable y consistente, y con la puntualidad y seguridad requeridas por sus negocios.

Los servicios ferroviarios mexicanos de carga son ahora de clase mundial, capaces de responder al dinamismo comercial que requieren los clientes. Los tiempos de recorrido han disminuido significativamente, con servicios intermodales, bajo el esquema de “justo a tiempo”.

En la actualidad se transporta un importante volumen de mercancías de y hacia Estados Unidos y Canadá. Las empresas privadas de transporte por vía férrea ofrecen a sus clientes importadores y exportadores tarifas competitivas y lo indispensable para que sus mercancías lleguen a su destino en las mejores condiciones a través de una amplia y completa red nacional, con muchas alternativas de conexión internacional. En todo momento se ha buscado aprovechar las relaciones con socios y aliados comerciales de los grandes ferrocarriles de Estados Unidos, con la finalidad de tener acceso a las mejores prácticas comerciales y operativas utilizadas en la industria del transporte ferroviario de mercancías más importante del mundo.

La competencia entre ferrocarriles enfrenta en México –igual que en el resto del mundo– las naturales limitaciones de la ubicación geográfica de las líneas. Aunque en muchos casos, sobre todo en lo que respecta al tráfico internacional, hay alternativas para los usuarios. Asimismo, los

clientes tienen a su alcance el conocimiento de las tarifas del transporte ferroviario en todo el país, puesto que en los precios de la oferta ferroviaria no hay diferencias significativas para productos y distancias semejantes. Además, de acuerdo con la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, siempre existe la posibilidad de que intervenga la SCT si se llegaran a presentar prácticas monopólicas.

Significaría un gran potencial que las diferentes empresas ferroviarias sumaran sus fortalezas para competir entre ellas y coordinarse con el autotransporte, a través del uso racional y rentable de los derechos de paso y arrastre contemplados en la legislación. La SCT ha establecido el requisito de que las cuotas permitan a los titulares de las concesiones recuperar las inversiones pagadas por las líneas. En fechas recientes se han celebrado acuerdos en la materia, cuya generalización llevará a los ferrocarriles privados a continuar por la senda del progreso y la modernización, aprovechando al máximo los recursos de la infraestructura patrimonio de la nación.

La eficiencia operativa en el uso de los recursos y la productividad se han incrementado de manera notable. Los costos de transportación han bajado y las empresas privadas son ahora más eficientes que el extinto FNM. Los ahorros en costos obtenidos se han canalizado a la formación de capital en beneficio del aumento y modernización de la capacidad. Hoy, el sector invierte cantidades superiores a las comprometidas en el plan de negocios en infraestructura, equipo y mejoramiento de las operaciones. Al mismo tiempo, se detectan nuevos espacios de participación en la industria auxiliar mexicana, con la consecuente mejora en la eficiencia del sector en su conjunto.

Después de la desaparición de FNM, los ferrocarriles privados han aprovechado al máximo los avances científicos y tecnológicos disponibles en el mercado para apuntalar la seguridad y la eficiencia operativa, entre los que destacan la



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México

automatización del despacho de trenes, sistemas de información operativa en tiempo real, identificación automática de los carros, dispositivos electrónicos para monitorear las condiciones del equipo y frenos de los trenes, cambios automáticos de vía, carros para carga especializada, y locomotoras más eficientes y con mayor capacidad.

El ferrocarril es uno de los medios de transporte más seguros del mundo. El avance en la seguridad operativa es uno de los logros más importantes desde que se inició la privatización del sector. Los accidentes generales a trenes se han reducido a la quinta parte, y los ocurridos en cruces a nivel con carreteras y vialidades urbanas a menos de la mitad.

Los recursos humanos han sido también un factor fundamental en el renacimiento de los ferrocarriles mexicanos. La clave del éxito ha consistido en aceptar los cambios y asimilar la nueva cultura laboral, basada en la disciplina y la productividad. Se incorporó a la filosofía laboral el concepto de calidad, el sentido de urgencia y la necesidad de operar en condiciones de seguridad, al tiempo de maximizar el aprovechamiento de los activos. Las transformaciones tecnológicas y los nuevos sistemas operativos obligaron a las administraciones ferroviarias privadas a priorizar las tareas de capacitación del personal en todas las ramas de la actividad ferroviaria. De este modo, la productividad de los trabajadores

Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México

ferrocarrileros se quintuplicó a partir del inicio de la privatización.

Es preciso afirmar que en todo momento se ha garantizado la soberanía y la rectoría del Estado en la actividad ferroviaria. La SCT se ha fortalecido como autoridad en la materia e invierte en proyectos de seguridad y convivencia de los ferrocarriles en áreas urbanas; asimismo, apoyó firmemente el establecimiento de un tren suburbano del área metropolitana del valle de México. Con excepción de algunos servicios de pasajeros en zonas incomunicadas y marginadas, el gobierno federal ha dejado de subsidiar innecesariamente a los ferrocarriles, con lo que ha liberado recursos para la atención de otras actividades de índole social preferentes.

Continuar el proceso de renacimiento de las vías férreas mexicanas, mediante la promoción de su desarrollo más acelerado y perseverancia en su modernización, constituye un reto y una meta prioritaria para el país. Las empresas ferro-

viarias privadas y el gobierno deben prepararse con un enfoque prospectivo y de largo plazo, a fin de garantizar contar con capacidad suficiente y satisfacer la creciente demanda que se presentará. La necesidad de ahorrar energéticos, reducir los costos de transportación, abatir el congestionamiento de las carreteras y disminuir las inversiones que se requerirían para ampliar y recuperar el rezago existente en materia de infraestructura vial hará que los umbrales se sigan recorriendo a favor del uso más generalizado del ferrocarril.

Para ello, es imprescindible perseverar en la optimización de la calidad y avanzar hacia servicios integrales sin costuras. También se requerirá de grandes inversiones privadas y públicas, eficacia empresarial de las compañías ferroviarias y establecimiento de adecuadas políticas públicas para garantizar su competitividad.

En un escenario de desarrollo económico conservador y con la meta de alcanzar una partici-



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México

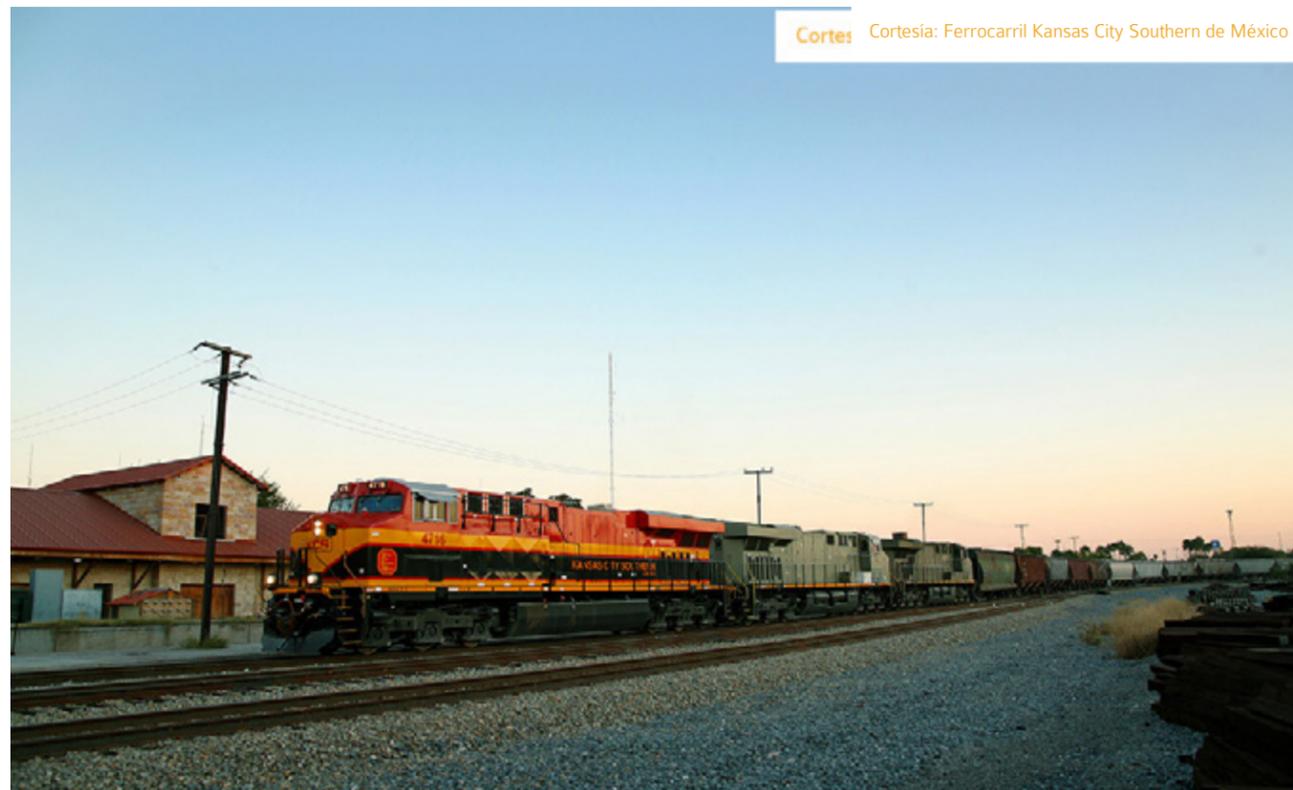
pación de 35% en el mercado del transporte, el tráfico ferroviario de carga en México en 2025 ascendería a cerca de 150 mil millones de toneladas-kilómetro, poco más del doble movilizado durante 2010. De lograrse un crecimiento más dinámico, del orden de 5% anual en promedio del PIB, el transporte de mercancías por vía férrea se elevaría a unos 200 mil millones de toneladas-kilómetro, muy cerca del triple del volumen actual. Sin duda, el tráfico internacional de carga seguirá creciendo con enorme vitalidad. En el mercado interno, la promoción del tráfico doméstico de contenedores y productos industriales a grandes distancias en coordinación con el autotransporte constituye un alto potencial.

El país debe asegurarse de que los distintos modos de transporte operen con la mayor eficiencia. El gobierno es el responsable de corregir los elementos que distorsionen las ventajas de algunos de ellos, lo que repercute en su competitividad. Hoy, los temas ambientales y sociales han adquirido relevancia y cada vez se hará más difícil usar modos de transporte que generen externalidades más allá de lo que la sociedad está dispuesta a tolerar.

Las políticas gubernamentales deben orientar en sus decisiones a los distintos actores públicos y privados que participan en las actividades del transporte. Éstas deben buscar, con base en

los instrumentos fiscales y legales para lograrlo, un equilibrio entre las diferentes alternativas de transporte y garantizar el desarrollo sostenible de la economía. En su instrumentación deben considerarse las ventajas técnicas y económicas de cada uno de ellos, sus áreas de mayor competitividad, las interacciones y posibilidades de coordinación, las economías de escala, y los costos sociales y ecológicos de su funcionamiento.

Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México



¡A cocinar con *Ferronales*!

Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista *Ferronales*, 1930-1965 (Primera parte)

Covadonga Vélez Rocha
Departamento de Fototeca
cvelez@conaculta.gob.mx

*Entrar a tu mundo es estar más cerca de ti.
Para mi Guti (†), donde quiera que se encuentre.*

Introducción

En esta tercera entrega sobre el tema de la gastronomía y los ferrocarriles dejamos a un lado a las vendedoras y restaurantes de las estaciones, así como el coche comedor del tren de pasajeros, para adentrarnos en un medio de comunicación importante –además del telégrafo– entre el gremio ferrocarrilero: la revista *Ferronales*, con el objetivo de buscar en sus páginas lo relacionado con la gastronomía.

La revisión de *Ferronales* en un periodo de 35 años –de 1930 a 1965– arrojó una serie de materiales importantes para el estudio de este tema. En un primer momento, sólo se pensó en abordar la sección de cocina y presentar las numerosas recetas que aparecieron mes con mes, pero conforme se avanzó en la búsqueda fueron revelándose materiales significativos que cambiaron el rumbo inicial. En un inicio, se consideró revisar todos los números de la revista, que abarcaban de 1930 a 1991, pero la abundancia de temas en la sección de cocina llevó a la consideración de hacer el corte en 1965, año en el que ve la luz la última entrega del libro *Rutas Gastronómicas* de Mariano Dueñas.

Una vez delimitado el periodo a estudiar, se separaron los materiales para su análisis. De un lado quedaron las secciones con las que la revista *Ferronales* comienza a introducir al lector en el tema de la cocina y la nutrición, así como las recetas que van apareciendo en cada número, y el otro,

el concurso de recetas que lanzó entre sus lectores en el año 1959, cuyo producto final fue un singular recetario, además de la sección denominada *El amor entra por la cocina*, a cargo de Josefina Velázquez de León, una de las mujeres más representativas del ámbito culinario en México en las décadas de 1940 a 1960, y para finalizar, las 10 rutas gastronómicas descritas por Mariano Dueñas, amplio conocedor del tema y coleccionista de recetarios antiguos. Es precisamente en ese orden como abordaremos el estudio, y en esta primera parte nos ocuparemos específicamente de los dos primeros puntos referidos.

Lo más viable ahora sería comenzar por relatar, para quienes no la conocen, la historia de la revista *Ferronales*, publicada por la extinta empresa Ferrocarriles Nacionales de México. Sin embargo, en este caso nos limitaremos a presentar un breve relato que permita ubicar al lector y dar entrada al tema, ya que en otro momento se ha escrito un artículo exclusivo sobre la revista y su acervo fotográfico, publicado también en *Mirada Ferroviaria*.¹

Pasemos entonces a conocer a la revista *Ferronales*, para después centrarnos en la manera como, durante casi cuatro décadas, una publicación especializada en el tema ferroviario aborda el ámbito gastronómico en nuestro país.

La revista

Ferronales sale a la luz pública en junio de 1930. Sus editores, los señores Francisco M. Riveroll y César R. Alcaraz, trabajadores del Departamento de Express de Ferrocarriles Nacionales de México, manifestaron que los objetivos fundamentales que se debían alcanzar con la publicación eran, en primer lugar, convertir a la revista en un elemento que indujera al gremio ferrocarrilero al estudio de los ferrocarriles; en segundo lugar, fomentar las relaciones cordiales entre los diversos departamentos de la empresa, sin distinción de categorías y con base en uno de los lemas pugnados por su presidente ejecutivo, el ingeniero Javier Sánchez Mejorada, que rezaba: “¡Uno para todos, todos para uno!”, y finalmente, estrechar los vínculos entre los trabajadores, lo que permitiría obtener magníficos resultados en los ferrocarriles.²

Durante las primeras dos décadas de su publicación, la revista se distinguió por presentar artículos vinculados específicamente con el tema fe-

¹ Covadonga Vélez Rocha, “Una mirada al acervo fotográfico de la revista *Ferronales*, órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Mirada Ferroviaria*, revista digital, Sección *Tierra Ferroviaria*, núm. 9, México, septiembre-diciembre de 2009. Véase también Diego Noel Ramos Rojas, “La revista *Ferronales* y sus 60 años de historia”, tesis de licenciatura en Ciencias de la Comunicación, Tuxtla Gutiérrez, Universidad Autónoma de Chiapas, 2011.

² *Ferronales*, Órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México, núm.1, t. 1, México, junio de 1930, p. 3.

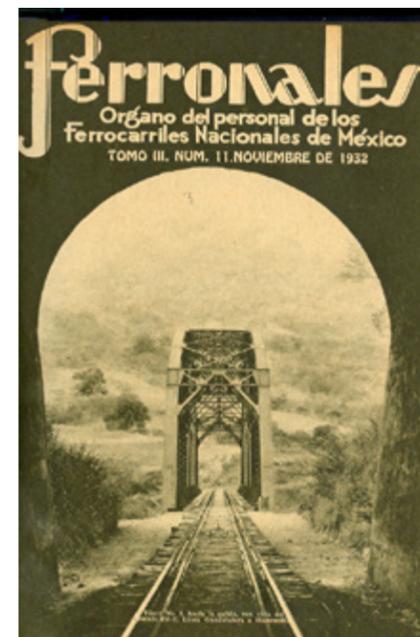
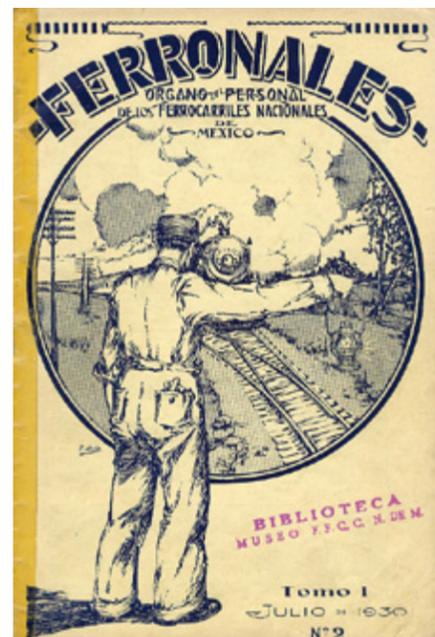
roviario: aspectos técnicos, estudios científicos, noticias del sistema ferroviario, descripciones de cada uno de los departamentos que lo conformaban, biografías del personal, edificios o locales que ocupaba la empresa, para lo cual publicaban fotografías; relaciones de inventos producto de la experiencia de los mecánicos; opiniones sobre sistemas de servicio, y por supuesto, las secciones que acompañaban, tales como “Editorial”, “Sociales” y “Del hogar ferrocarrilero”, en la que aparecían fotos de los familiares de los ferrocarrileros que ellos mismos enviaban, ya sea de los bebés, los 15 años de la hija, la familia, y muchas de niños desnuditos y niñas vestidas con trajes de china poblana. En la sección “Para el hogar ferrocarrilero” se enseñaba a las amas de casa labores de tejido y bordado, mientras que en “De utilidad en el hogar” se daban consejos sobre qué hacer en caso de enfrentar percances domésticos.

La revista incluía recetas de cocina y –no podía faltar– una sección deportiva con narraciones sobre las actividades que llevaba a cabo el gremio ferrocarrilero, ya sea torneos de tenis y de ciclismo o juegos de béisbol, entre otros. Como toda revista miscelánea, en *Ferronales* se podían encontrar crucigramas y un apartado dedicado al humor, en el que se incluían dibujos realizados por los propios ferrocarrileros, así como chistes.

Muchos artículos fueron escritos por los propios trabajadores, aunque también hubo otros que se tomaron de revistas diversas. Por supuesto, los editores también echaron mano a la pluma.

Conforme la revista se fue posicionando en el gusto de los lectores y se recibieron más colaboraciones, comenzaron a llegar fotografías con contenidos de gran calidad, de modo que poco a poco *Ferronales* se convirtió en una publicación con amplio contenido visual.

El tiraje inicial de *Ferronales* fue de diez mil ejemplares de distribución gratuita. Posteriormente, hacia 1935, comenzó a venderse entre



los trabajadores del gremio y hasta llegó a tener suscripciones con descuento en la lista de raya.³ En esos años, la empresa Ferrocarriles Nacionales de México contaba con cerca de cuarenta mil trabajadores.⁴

Durante la década de 1950 se respetaron las normas editoriales de la publicación, pero la estructura y el concepto de la misma experimentaron una transformación radical, pues de ser una revista netamente ferroviaria dio un giro para convertirse en una revista miscelánea con temáticas que nada tenían que ver con los ferrocarriles. De hecho, los temas ferroviarios se redujeron a una sola sección que durante los años cincuenta se denominó “El Ferrocarril” y que después cambiaría su nombre a “Ferroviarias”. El resto de la revista estuvo dedicado a las secciones de variedades, las cuales incluían artículos de temáticas variadas: “Ajedrografías”, para los amantes del ajedrez; “Hogar y espectáculos”, donde podían leerse noticias de la farándula mexicana, además de las ya conocidas recetas de cocina y las manualidades propias de las amas de casa de los hogares ferrocarrileros. Posteriormente, en la década de 1960, se incluiría una sección más denominada “Lecturas”.

De las cuarenta páginas con las que comenzó a editarse *Ferronales*, las cuales estaban dedicadas en su mayoría al tema de los ferrocarriles, para la década de 1960 la revista contaba con 128 páginas, en las que sólo una cuarta parte de ellas se enfocaba en el tema ferroviario.

En esas décadas de renovación de la revista y hasta el final de su ciclo, los trabajadores ya no colaboraron con artículos, que ahora estuvieron a cargo de un grupo de redactores, entre los que figuraban Mario Alonso Cedillo, Max Aub, Alí Chumacero, Mario Moya Palencia, Mariano Ondorica, Francisco L. Procel, Gutierre Tibón y Edmundo Valadés, entre otros. Además, comenzó

³ *Ferronales*, nueva época, publicación bimestral, México, Gerencia de Comunicación Social de Ferrocarriles Nacionales de México, septiembre-octubre de 1991, p. 3.

⁴ Diego Noel Ramos Rojas, *op. cit.*, p. 73.

a formarse un grupo de corresponsales en toda la República, en su mayoría trabajadores de la empresa, que reportaba las noticias del sistema ferroviario nacional.

A principios de la década de 1970 el Departamento de Relaciones Públicas e Información, encargado de publicar la revista, se encontraba en el piso 12, ala C, del edificio administrativo de Ferrocarriles Nacionales de México en Buenavista, ciudad de México. El equipo responsable de la edición de *Ferronales* estaba conformado por el editor, el jefe de fotógrafos, los dibujantes, el responsable del Archivo del Departamento de Relaciones Públicas y los redactores. También contaba con colaboradores externos, además de corresponsales y agentes en los diferentes estados de la República.

Desde esa década hasta casi el final de esa época, la revista no presentó modificación alguna, aunque debe mencionarse que no obstante que el equipo de trabajo permaneció intocado por muchos años, sin proyecto de renovación, la dirección de la revista sí cambió de manos continuamente.⁵

En 1991 salió a la luz pública la nueva época de la revista *Ferronales*, cuya periodicidad sería bimestral. El primer número cubrió los meses de septiembre y octubre, el cual, como señalan los editores en la editorial de ese primer número, no se trataba de un producto terminado sino de un proyecto que debía afinarse en la marcha con el apoyo de los lectores, quienes con sus comentarios ayudarían al buen desarrollo de la revista.⁶ Pero algo sucedió, ya que después de ese número no existe otro ejemplar que indique que *Ferronales* siguiera editándose.

La cocina hace su aparición en *Ferronales*

Después de esta semblanza de la revista, es momento de regresar a la década de 1930, a los primeros años de su edición, cuando comenzaba

a circular entre el gremio ferrocarrilero con gran aceptación, de tal forma que en dos años aumentó su tiraje de diez mil a dieciocho mil ejemplares.⁷ Esto se convirtió en un incentivo para la creación de secciones y artículos que serían de interés para la familia ferrocarrilera, algunos de ellos especialmente dirigidos a las esposas de los ferrocarrileros.

Desde los primeros números, los editores procuraron insertar algunos artículos sobre temas referidos a la alimentación, entre ellos cabe destacar la producción de frutas, la conservación de alimentos perecederos, los valores nutritivos de los alimentos y otros más que permitieron a los lectores y lectoras adquirir un conocimiento muy general acerca de dichos temas. Llama la atención, entre todos ellos, un artículo cuya temática se aleja de lo que comúnmente se veía entre las páginas de la revista, ya que más que un artículo de cultura general es un mensaje que refleja el pensamiento predominante sobre las mujeres en la década de 1930. El artículo está enfocado en la responsabilidad de llevar un hogar y, por supuesto, en saber cocinar. El título que acompañó al escrito fue muy sugerente "Hay que aprender a cocinar", cuya autora era Dorothy Dix.

Ella planteó en sus líneas que la felicidad de un hogar dependía de que la esposa tuviera la casa limpia y ordenada, y como es obvio, que supiera cocinar. Argumentaba que debía considerarse una falta de honradez por parte de la mujer casarse sin saber cómo dirigir una casa, por lo que constituía además un peligro tanto para ella como para el esposo porque, mientras se daba a la tarea de aprender, el esposo terminaría por perder el ideal que se había formado sobre ella. En cuanto a los conocimientos y la práctica culinaria, especificaba:

⁵ *Ferronales*, nueva época, publicación bimestral, México, Gerencia de Comunicación Social de Ferrocarriles Nacionales de México, septiembre-octubre de 1991, p. 4.

⁶ *Idem*.

⁷ Diego Noel Ramos Rojas, *op. cit.*, p. 79.

Cuando un hombre se casa, pone en manos de la esposa, no solamente su corazón sí que también su estómago, su porvenir y felicidad, todo depende de ella. Y alguien ha dicho que nosotros somos lo que comemos, de manera que el optimismo o el pesimismo, la amabilidad o el mal humor de un hombre, su energía o falta de carácter dependen en gran parte de su mesa. Un hombre con dispepsia a fuerza de comer platos mal hechos e indigestos o poco nutritivos es hombre al agua [...]⁸

Con objeto de complementar el artículo, los editores incluyeron algunas recetas de cocina para reforzar el mensaje de lo importante que era saber cocinar, sobre todo si se quería llevar un buen matrimonio. En números posteriores no se volvieron a incorporar este tipo de artículos.

Asimismo, los editores de la revista incorporaron secciones que, desde su punto de vista, ayudarían a las esposas de los ferrocarrileros a mantener su hogar bien arreglado y facilitarían la labor de cocinar en el hogar. En ese sentido, se incluyó una sección denominada “Cosas que conviene saber”, en la cual se daban consejos sobre la limpieza de la casa, el mantenimiento de objetos, la conservación de perecederos, además de sugerencias sobre lo que se podía hacer con determinados alimentos: “Con la leche ácida pueden hacerse excelentes bizcochos o queso”, “Las papas cocidas pueden freírse y hacer con ellas buñuelos o croquetas. Pueden usarse para ensalada, o calentarlas y servir las con salsa blanca o salsa ‘maitre d’ hotel’”. También deshechas pueden cubrir un pastel de pescado o carne”, “Las zanahorias, coliflor, etcétera, pueden echarse en la sopa, en el guiso o en el estofado”.⁹

Otra de las secciones, que ya mencionamos en el apartado anterior, es “Para el hogar ferrocarrilero”. Es en ella precisamente donde aparecen las primeras recetas de cocina de la revista, en marzo de 1931. En un espacio pequeño se reseñó la preparación de la sopa de zanahoria y el carnero asado. En septiembre de ese mismo año se insertan de nuevo otras recetas; esta vez, sopa de crema de tomate y huevos a la campesina.¹⁰

Será hasta julio de 1932 cuando los editores introduzcan una nueva sección denominada específicamente “Recetas de cocina”,¹¹ la cual se mantendrá con este título hasta junio de 1937. Durante sus primeros años, la sección presentó recetas muy variadas; en cada número había entre cinco y nueve recetas, lo cual era la costumbre desde principios de siglo,¹² sin constituir un menú como el que ahora conocemos, que puede comprender una sopa, una pasta seca o arroz, un guisado y un postre. Por ejemplo, en el número de junio de 1933 se presentaron las siguientes recetas: pichones en salsa de hígado, sopa de camarón, leche de coco, lampreado¹³ de es-

⁸ *Ferronales*, Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, t. V, núm. 6, México, junio de 1934, p. 36.

⁹ *Ibid.*, núm. 2, t. III, febrero de 1932, p. 26.

¹⁰ *Ibid.*, núms. 3 y 9, t. II, marzo y septiembre de 1931, pp. 40.

¹¹ *Ibid.*, núm. 7, t. III, julio de 1932, p. 36.

¹² José Luis Juárez López, *Nacionalismo culinario. La cocina mexicana en el siglo XX*, México, Dirección General de Culturas Populares-Conaculta, 2008, p. 93.

¹³ El lampreado es la preparación de carnes rebozadas en harina y huevo y luego fritas, típicas del noroeste argentino.

paldilla de puerco, licor de cáscara de naranja, sopa de pescado, bacalao a la marinera, salsa de col o coliflor, y refresco elixir.¹⁴

Buena parte de las recetas mostradas en esta sección denotaba su procedencia de las cocinas de otros países, papas a la maitre d’ hotel, bacalao a la vizcaína, conejo a la francesa, riñones a la andaluza, raviolos, huevos a la española, sopa a la italiana, polenta a la fiamantesa, costillas de carnero a la sueca, macarrones a la inglesa, hot cakes, espárragos a la andaluza, bouillabaisse a la marsellesa, huevos a la Robert, sopa palestina, bollos suizos, espárragos a la parmesana, salsa bechamel, cocada limeña, choux, macarrones al gusto español, cocktail Pompadour, puding de bizcochos, lomo a la provenzal, manzanas a la vienesa, dulce boliviano, flan bávaro, panqueques de caviar, soufflé de banana, queso de Italia, lengua a la española, corderito a la Marengo, entre otras.

No podemos decir lo mismo de la cocina mexicana, ya que su presencia apenas se percibió en algunos números, por lo que sólo encontramos un total de trece recetas: sopa mexicana, guisado mexicano, chiles en nogada, tacos de nata, tostaditas al estilo Guaymas, lomo a la mexicana, pescado a la tampiqueña, sopa poblana, chongos zamoranos, budín de tamales, taquitos, asado mexicano y salsa mexicana. Esto se debió a que apenas en la segunda década del siglo XX comenzó lo que José Luis Juárez López ha denominado “la construcción de la cocina mexicana”,¹⁵ por lo que gran parte de las recetas y recetarios publicados en esa época continuaban otorgando mayor importancia a la cocina extranjera, tradición puesta en práctica desde finales del siglo XIX. Este suceso se reflejó también en otras revistas, aun en las décadas de 1930 y 1940, como el semanario ilustrado *El Hogar*, *La Dama Católica*, *La Familia*, y en los periódicos *El Universal* y *Excelsior* en sus menús del día.¹⁶

En esa misma línea editorial, la revista *Ferronales* continuó publicando las recetas de cocina. En julio de 1937, la sección Recetas de cocina cambió su nombre por *De utilidad en el hogar*,¹⁷ y con ello comenzaron a modificarse los formatos de presentación, donde ya se aprecian algunas imágenes.

La preponderancia de recetas de la cocina internacional prosiguió hasta el final de la década y aún durante los años cuarenta. Surgen las recetas

¹⁴ *Ferronales*, Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, núm. 6, t. IV, México, junio de 1933, p. 32.

¹⁵ José Luis Juárez López, *op. cit.*, p. 94.

¹⁶ *Ibid.*, p. 123.

¹⁷ *Ferronales*, Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, núm. 7, t. VIII, julio de 1937, p. 25.

de postres fríos y horneados, y se publican con mayor frecuencia que en años anteriores; por ejemplo, pastel de queso al refrigerador, pastel *chiffon* de cerezas, budín de queso y manzana, *pie* de limón, pastel de frutas Philadelphia, budín de merengue de limón, de manzana, de piña y zanahoria, de tapioca, tartaleta de cerezas y duraznos o de frutas, panquecitos de naranja, tartaleta de fresas y algunos flanes.

Como otras revistas de la época, *Ferronales*, al presentar estas recetas, daba por sentado que sus lectoras contaban con en su hogar con refrigerador,¹⁸ tal vez con un horno y con todos los enseres necesarios para su elaboración de las mismas. Posiblemente eso no era así para buen número de amas de casa. Sería interesante entrevistar a las esposas de algunos ferrocarrileros para esclarecer esta duda.

En la década de 1940 las recetas aparecieron en la sección con cierta irregularidad. Desde enero de 1940 hasta mayo de 1942 se publicaron regularmente, pero después de ese número se descartaron. No sería sino hasta septiembre de 1944 cuando verían la luz de nuevo en la sección "De utilidad en el hogar", y en enero de 1945 con el título "Recetas de cocina". En estos dos últimos números dicha sección estuvo a cargo de Rosita, en un primer momento, y luego de una persona que se autodenominó *Glotón*.¹⁹

Ocho años después, en enero de 1953, reaparece la sección de recetas de cocina, ahora inmersa en la denominada "El hogar ferrocarrilero" y con el subtítulo "Recetas para el ama de casa".²⁰ Al parecer, en ese lapso el estilo culinario en nuestro país había cambiado, porque la línea editorial contrastó por completo con la anterior. En la sección ya no fueron tan comunes las recetas de cocina internacional y buena parte de ellas eran, sobre todo, de cocina mexicana. Atrás quedaron el bacalao a la vizcaína, el conejo a la francesa, la sopa a la italiana, las costillas de carnero a la sueca, los macarrones a la inglesa y los hot cakes, para dar paso a lo nuestro: sopas con frijoles, enfrijoladas rellenas de chicharrón, frijoles veracruzanos, cochinita pibil, enchiladas, nopalitos rellenos, chiles poblanos con guacamole, quelites con rajas, taquitos de rellena y mucho más.

¿Qué sucedió? ¿Por qué después de ocho años se retomó la sección de recetas, pero ahora con una tendencia completamente distinta? La respuesta nos la da José Luis Juárez López cuando señala que es precisamente en el año de 1953 cuando el tema de la cocina mexicana entra de lleno en los terrenos de la historia, en el sentido de que se busca revalorar la cocina prehispánica, se ubica a la cocina mexicana en el contexto mundial

¹⁸ Sandra Aguilar Rodríguez, "La mesa está servida: comida y vida cotidiana en el México de mediados del siglo xx", en *Hib. Revista de Historia Iberoamericana*, publicación semestral, vol. 2, núm. 2, 2009, p. 76.

¹⁹ *Ferronales*. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México, núms. 9 y 1, ts. XV y XVI, septiembre de 1944 y enero de 1945, p. 40.

²⁰ *Ibid.*, núm. 1, t. XXII, enero de 1953, p. 47.

y se realiza una apreciación histórica de ella.²¹ Esta tendencia, apoyada por intelectuales del país, permitiría dar el impulso necesario para la consolidación definitiva de la cocina mexicana.

Ferronales se unió a esa tendencia. De 1953 a 1965, año en el que finaliza nuestra investigación, serán de comida mexicana las recetas que prevalezcan en la sección correspondiente.

La sección continuó cambiando de nombre. De agosto a diciembre de 1954 se denominó "Para la mesa del ferrocarrilero", pero desde el año 1956 hasta 1960 el nombre cambió una y otra vez: "Todo para mi casita", "Mi casita", "Todo para mi cocina", "Mi plato favorito", "Y ahora vamos a cocinar", "¡Vamos a cocinar!" y "Para mi casita". De 1960 a 1965 sólo encontramos el título "El amor entra por la cocina", pero además otros espacios destinados a las recetas.

En varios años de la revista es recurrente encontrar en el número de diciembre recetas alusivas a la temporada. El tradicional pavo, el ponche, ensaladas, pasteles, buñuelos y más. Vale la pena mencionar que, para mostrar esas recetas, en algunos casos recurrieron al lugar específico donde las preparaban. Por ejemplo, en el número de diciembre de 1961 se presenta la receta "Pavo navideño deshuesado *Premier*" del *chief* (sic) Antonio Valencia del Hotel Premier en la ciudad de México. La receta se acompañó de la foto del chef en la cocina del hotel, cuyo *pie* indica que a él se debe esta receta, la cual preparó especialmente para los lectores de la revista.²² Lo mismo sucedió con la receta del pastel navideño, ocasión para la que acudieron a la pastelería El Molino en la ciudad de México, donde captaron en imágenes la elaboración del pastel en forma de árbol de navidad que estuvo a cargo del señor Eugenio Bueno, jefe de producción de la pastelería.²³

En esos años, la sección de recetas se complementó con otras enfocadas especialmente en la cocina regional. Éstas se titularon, de acuerdo con la región de procedencia, "Cocina oaxaqueña", "Cocina campechana" y "Cocina bajacaliforniana", y estuvieron a cargo, la primera y la tercera, de una persona llamada Mily, y la segunda, de Paty, sin más datos que sus nombres. En "Cocina oaxaqueña", Mily presentó mole de gallina y patas de cerdo en escabeche,²⁴ y en "Cocina bajacaliforniana", sopa de pecho de caguama, tortuga estofada y ensalada de pescado.²⁵

Por su parte, Paty presentó en "Cocina campechana" "Dzotolchay" (tortillas de masa preparada con maíz, manteca, chile y sal, las cuales se cuecen al vapor en hojas de chaya y se sirven con polvo de pepita y chiltomate), pámpano empapelado y cebada colada.²⁶

²¹ José Luis Juárez López, *op. cit.*, p. 161.

²² *Ferronales*, núm. 12, t. XXXIX, diciembre de 1961, p. 66.

²³ *Ibid.*, pp. 68-69.

²⁴ *Ibid.*, núm. 9, t. XLI, septiembre de 1962, p. 89.

²⁵ *Ibid.*, núm. 8, t. XLII, agosto de 1963, p. 69.

²⁶ *Ibid.*, núm. 7, t. XLIII, julio de 1963, p. 51.



Es importante resaltar aquí cómo diversos platillos provenientes de la cocina popular, transmitidos en forma oral de generación en generación, sobre todo por mujeres, ahora se buscaba divulgarlos por escrito para estandarizarlos; en palabras de Sarah Bak-Geller Corona: “Los chilaquiles, las enchiladas, las quesadillas, platillos provenientes de una cocina ordinaria, sin grandes pretensiones y generalmente relacionados a costumbres gastronómicas callejeras y del pueblo, después de ser sometidos a los requerimientos impuestos por el discurso culinario escrito, ocuparán un lugar remarcable en los libros de cocina mexicana”.²⁷

Al final, la cocina mexicana adquiere gran importancia en las páginas de la revista durante esos años, pero para el decenio de 1960 aún se introducen ciertos señalamientos que contradicen un poco lo que se ha venido mostrando. Al respecto, abordaremos el tema de un pequeño artículo que aparece en el número de diciembre de 1963 intitulado “Aprenda a comer”, cuyo subtítulo era “Platillos de todo el mundo”. Este escrito llama la atención porque a pesar del empuje y la difusión que en esos momentos se le dan a la comida mexicana, se vuelve a presentar a la cocina internacional como la mejor opción para agasajar a los invitados. En él se hace un llamado a las amas de casa para que no se ciñan sólo a la comida del país, porque de vez en cuando es importante enriquecer el acervo culinario con recetas de procedencia extranjera, sobre todo europea, especialmente cuando se tienen visitas en casa. Se acompaña el escrito con dos recetas, una de comida italiana (pollo con camarones a la Positano) y otra de comida española (pollo a la chanfaina).²⁸ Este tipo de artículos no volverán a aparecer en números posteriores, así que las recetas de comida mexicana retomaron su lugar preeminente en la sección de cocina.



Pasemos ahora a otro tema culinario encontrado en las páginas de la revista *Ferronales*, el recetario del concurso anual convocado por la propia revista, el cual es un testimonio del rescate de recetas de cocina provenientes de las propias familias ferrocarrileras a finales de los años cincuenta.

El recetario del concurso de la Revista Ferronales

La convocatoria
Los editores de *Ferronales*, conscientes de que la cocina mexicana había adquirido gran importancia en el ámbito culinario del país, quisieron recuperar en el medio ferrocarrilero aquella comida que formaba parte de la vida cotidiana de los trabajadores, pero que además fuera elaborada por sus esposas y familiares.

Con ese cometido, lanzaron en enero de 1959 la convocatoria del concurso de recetas de cocina.²⁹ En el párrafo introductorio, los argumentos para realizarlo se centraron en tres aspectos que deben considerarse. En primer lugar se planteó que los recetarios de los cocineros famosos eran imprácticos y que no estaban al alcance de todos los bolsillos; en segundo, y esto es muy importante, que en cada país y profesión existía una cocina determinada, razón ideal para poder crear un recetario para ferrocarrileros, y en tercer lugar, que dentro de la categoría de comida para trabajadores también existía una gran diversidad de platillos cuya existencia obedecía a diversos factores: la capacidad económica, el gusto, la técnica y hasta la fantasía de cada ama de casa:

Los recetarios confeccionados por los más famosos cocineros contienen miles de fórmulas para preparar platillos en general bastantes complicados y no siempre al alcance de todos los bolsillos. Tanto equivale a decir que no son absolutamente prácticos.

²⁷ Sarah Bak-Geller Corona, “Los recetarios ‘afrancesados’ del siglo xix en México”, en *Anthropology of Food* (online), 56, diciembre de 2009, p. 11.
²⁸ *Ferronales*, núm. 12, t. XLII, diciembre de 1963, p. 92-93.

²⁹ *Ferronales*, núm. 1, t. XXXV, diciembre de 1959, p. 89.

En cada país y en cierto modo en cada profesión, existe una cocina determinada, pues no suelen ser iguales los menús que se preparan a un obrero de la construcción que los ideados para un trabajador ferroviario. Pero dentro de la cocina que parece corresponder a una determinada categoría de trabajadores y empleados, hay bastante variedad de acuerdo con las posibilidades de cada uno y también según el gusto, la fantasía o simplemente de la técnica culinaria de cada ama de casa. En cualesquier caso todas tienen su experiencia personal y no deja de ser útil intercambiar los resultados que logran los que hacen de preparar la comida a sus allegados, un verdadero arte.³⁰

Una vez planteados los argumentos del concurso, en la convocatoria se presentaron las bases para quienes quisieran participar. En la primera se comentó que sería a partir de ese número de la revista que comenzaría el concurso, remarcando que se llevaría a cabo entre los parientes de los empleados de los Ferrocarriles Nacionales de México y que los puntos a calificar serían el económico y el arte culinario. En la segunda se señaló el monto de los premios, que eran de veinte, treinta y pesos para las que salieran publicadas cada mes, y para las anuales, dos mil, un mil y quinientos pesos para el primero, segundo y tercer lugares, respectivamente. La tercera puntualizaba que las recetas debían llevar un título de carácter ferroviario. La cuarta informaba a las concursantes que debían enviar las recetas en sobre cerrado con todos los datos de la participante, y las que fueran premiadas serían propiedad de la revista. Por último, en la quinta base se señalaba a los que conformarían el jurado del concurso, en este caso el director de la revista, Miguel Ángel Bayardi, más dos de los redactores, y que su fallo sería inapelable.³¹

30 Ídem.

31 Ídem.



Comienzan a llegar las recetas

En el siguiente número de febrero de 1959, en la sección "Para mi casita", apareció publicado un texto que se tituló "De nuestro concurso de recetas de cocina". En él se hicieron algunos señalamientos a las participantes, porque al parecer las primeras recetas que llegaron a la redacción no cumplieron con los requisitos establecidos en las bases:

En nuestra edición anterior publicamos las condiciones a que debían sujetarse nuestras lectoras deseosas de participar en el concurso de recetas de cocina, a los fines de constituir con las seleccionadas una bolsa de fórmulas culinarias que estuvieran de acuerdo, en general, con los gastos y las posibilidades económicas del público que nos lee. No se aspira en efecto a que entre las concursantes salga un "Cordon bleu" [sic] sino que lo que se quiere es disponer de una serie de platillos nada complicados y que estén a tono con los ingresos de nuestros trabajadores. Para ello, las amas de casa se supone que atesoran una experiencia que las sitúa en posibilidad de contribuir a este objeto. Los estímulos que Ferronales concede a nuestras lectoras, también se fijan en nuestro número anterior. Ya hemos recibido algunas recetas de las cuales publicamos dos que no responden exactamente al propósito que perseguimos, pues tienen cierto carácter suntuario, aunque no dejan de ser prácticas. Rogamos a las señoras que se disponen a concursar que titulen sus recetas o platillos que propongan con nombres que aludan al ferrocarril en la forma que ya explicamos. 32

Las recetas a las que se hace referencia se titularon "Payasito" y "Canastilla itacate". En efecto, como se señala, no eran recetas de platillos sino adornos comestibles que podían servir como centros de mesa o recuerdos para fiestas infan-

32 Ibid., núm. 2, t. XXXV, febrero de 1959, p. 93.

tiles. El primero estaba hecho a base de una galleta maría, un cono para helado, una almendra para formar la cara y tul para modelar el cuello, y en el segundo, la canastilla se formaba con una mantecada, alambre forrado de mantequilla con cocoa y pastillaje para adornar. Ambas recetas fueron enviadas por la señora Juana Pérez Sarabia de la ciudad de México.³³ En el número de marzo apareció de nueva cuenta la convocatoria, y en un pequeño recuadro titulado “De nuestro concurso” se insertó sólo una receta: “Róbalo a la conductor”, que envió la señora Refugio Quintero de Cedillo, también de la ciudad de México.³⁴ En abril, la revista mostró otra vez la convocatoria, pero ahora sin ninguna receta, lo mismo sucedería en el número de mayo. A partir de junio y en los meses sucesivos de ese año aparecen bajo diferentes títulos de la sección de cocina las recetas de las participantes y la convocatoria. En el cuadro 1 se presentan las recetas publicadas por la revista con el nombre de su autora y su lugar de procedencia.

MES	SECCIÓN	RECETA	AUTOR	PROCEDENCIA
JUNIO ³⁵	“Mi Casita”	Spaghetti o macarrón a la diesel, Ensalada Pullman, galletas económicas “Express”.	Graciela R. de Sánchez.	No se indicó su lugar de origen.
		Chiles rellenos a la “Express”.	Genoveva E. de Baizábal.	Jalapa, Veracruz.
		Pollo a la locomotora.	Ma. de Jesús Lozano de Espinoza.	Zacatecas, Zacatecas.
		Pan de fogonero.	A. Rojas de Vega.	Jalapa, Veracruz.
		Sopa “oficinista”, arroz “a la maquinista”, cochinito “a la Express”.	Carmen Jiménez de Figueroa.	No se indicó su lugar de origen.
		Tostadas Diesel.	María de Lourdes García Roldán.	Ciudad de México.
		Papas Pullman.	Sara Cornejo.	Veracruz, Veracruz.
JULIO ³⁵	“¡Vamos a cocinar!”	Hojaldras peón de vía.	Silvia Consuelo.	Iguala, Guerrero.
		Rajas a toda máquina.	María Celia G. de García.	Ciudad de México.
		Roscas Motrices.	Gloria Sánchez.	Veracruz, Veracruz.
		Pastel de chocolate (con luz roja).	Joaquina Hernández.	Ciudad de México.
		Cemitas Terminal del Valle.	Silvia Medrano.	Ciudad de México.

◀ Cuadro 1

³³ *Ibid.*
³⁴ *Ibid.*, núm. 3, t. XXXV, marzo de 1959, p. 95.
³⁵ *Ibid.*, núm. 6, t. XXXVI, junio de 1959, p. 95.
³⁶ *Ibid.*, núm. 7, t. XXXVI, julio de 1959, p. 92.

MES	SECCIÓN	RECETA	AUTOR	PROCEDENCIA
AGOSTO ³⁷	“¡Vamos a comer!”	Sopa rielera, Hamburguesas al “Águila Azteca”.	Juvencia Ángeles de García.	San José Atlán, Huichapan, Hidalgo.
		Mole Punteros.	Rosa Cárdenas de Hernández.	No se indicó su lugar de origen.
		Lomo a la Maroma.	Juana María B. de Cornejo.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Carne fría de “Primera Clase”.	Luz María G. Valdés.	Saltillo, Coahuila.
		Campechanas a la ferrocarrilera, Galletitas “C.T.C”, “Rosca via libre”.	María de Jesús Lozano de E.	Zacatecas, Zacatecas
SEPTIEMBRE ³⁸	“¡Vamos a cocinar!”	Sopa de papa a la crucero de nivel, Botana mexicana (a la jefa de patio).	María de Jesús Pérez de Ortiz.	Ciudad de México.
		Gallina o guajolote relleno “Abanderado” (para cena de Navidad).	María del Carmen V. viuda de Salinas.	Acámbaro Guanajuato.
		Pollo en su jugo (a la lagartija) (tren número 50 entre Acámbaro y Escobedo).	Ema Contreras.	Acámbaro Guanajuato.
		Cabrito a la conductor.	Tomasa R. de Castillo.	Monterrey, Nuevo León.
		Pastel “Águila Azteca”, crema pastelera, merengue italiano, “cocadas rieleras”, “Bacalao garrotero”.	Guadalupe Domínguez M.	Ciudad de México.
		Galletas súper económicas a la “Maquinista”, lomo relleno a toda máquina.	Josefina O. de Vázquez.	Zacatecas, Zacatecas.
		Rosquillas a todo tren.	María Felipa P. de Zavala.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Aguacates “Señales Verdes”.	Juana María B. de Cornejo.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Macarrón con hígado de res al estilo “Aceitera”.	Berta F. de Luna.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		OCTUBRE ³⁹	“¡Vamos a cocinar!”	“Chiles Sección número 11”, Pastel “Fogonero de fija”.
“Cabrito de Primera Clase”.	Ma. Guadalupe Montesinos de Estévez.			Irapuato, Guanajuato.
“Pescado Express”.	Ma. Esperanza Estévez Montesinos.			Irapuato, Guanajuato.
Pinchones a la autovía, Liebre a la C.T.C	Lucila Cansino Alonso.			Ciudad de México.
Pavo relleno de nochebuena y Crema de espárragos a la “Nacozari”, ensalada especial “Héroe de Nacozari”.	Socorro Hilda Ferretiz.			San Luis Potosí, San Luis Potosí.
Chiles en nogada a la “Nacionales de México”.	Lucía Palacios de Romo.			Puebla, Puebla.

³⁷ *Ibid.*, núm. 8, t. XXXVI, agosto de 1959, p. 90.
³⁸ *Ibid.*, núm. 9, t. XXXVI, septiembre de 1959, pp. 89-91.
³⁹ *Ibid.*, núm. 10, t. XXXVI, octubre de 1959, pp. 90-93.

MES	SECCIÓN	RECETA	AUTOR	PROCEDENCIA
NOVIEMBRE ⁴⁰	"¡Vamos a cocinar!"	Adobo a toda máquina, asado a la guardavía, taquitos zacatecanos locomotora, salpicón vía libre, cabrito.	Manuela R. de Zavala.	Ciudad de México.
		Tortas Pullman.	Ricardo Rossas Thomas (el único hombre participante en el concurso)	Ciudad de México.
		Cuñete a la Niágara.	Consuelo Ordóñez de Rea.	Estado de México.
		Pastel locomotora, carnero sobre rieles, albóndigas garroteras.	Lucía Gloria Tapia.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Sopa Express.	Gloria S. de Pacheco.	Acámbaro, Guanajuato.
		Revoltillo de boletas de despacho.	Josefina V. de Estévez.	Irapuato, Guanajuato.
		Pastel Gerencia (platillo muy mexicano).	María Antonieta Manzano C.	Jalapa, Veracruz.
DICIEMBRE ⁴²	"¡Vamos a cocinar!"	Pavo a la rielera, cena para navidad rielera.	Juana María B. de Cornejo	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Guajolote a la fogonero, carne de puerco a la mayordomo de patio, pollo a la garrotero.	Josefina S. de Reséndiz.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Crema de frijoles cuadrilla sisternal	Lila Flores Jacobo.	Aguascalientes, Aguascalientes.
		Tortas "Planta impregnación", Mole de Olla a la carro tienda.	Carlota Frausto de Guerrero.	Durango, Durango.
		Bollo de papa a la diesel, tortitas de rabo de cebolla a la estopa saturada, sopa de macarrón a la Express..	Carolina G.de Elías.	Puebla, Puebla.
		Nopalitos casa redonda.	Fabiola R. de Rodríguez.	San Luis Potosí, San Luis Potosí
		Gallina en pulque, garbanza de vía, Pastel de almenras "A todo tren", molletes de nuez "Garrotero".	Marta Ferrer M.	Acámbaro, Guanajuato.
Espagueti a la sección número 13.	Carolina Carranza de Torres.	Matías Romero, Oaxaca.		

Ahora bien, en el número de agosto se publicó la sección con el título "¡Vamos a comer!" y el subtítulo "¡Mi receta!", donde se incluyó un pequeño texto que hizo alusión a la importancia de que las recetas que se enviaran al concurso fueran económicas, y que los títulos incluyeran términos rieleros:

Recordemos a quienes deseen participar en este certamen que es requisito indispensable el que los platillos sean económicos, es decir, que los elementos para su condimentación estén al alcance de todos nuestros trabajadores, así como que sus títulos deben estar inspi-

rados en términos rieleros, por ejemplo, "Sopa Express", Ensalada "con luz verde", etcétera.⁴²

En este número también reconocen a las amas de casa participantes su interés y buen gusto por los guisos, platos y bocadillos rieleros, y las exhortan a seguir participando, por lo que incluyen de nueva cuenta la convocatoria, la cual aparece con el título "Concurso permanente de cocina".⁴³

Durante septiembre y octubre la revista continuó convocando a las amas de casa a participar en el concurso, aun cuando la respuesta era positiva, ya que habían estado recibiendo "copiosa correspondencia de nuestras lectoras, deseosas de participar en nuestro certamen permanente de recetas de cocina".⁴⁴

En la edición del mes de noviembre, *Ferronales* anunció que sería la última vez que se publicarían las recetas de cocina, debido a que el jurado había comenzado "... a dar su fallo y a experimentar sus platillos. En enero usted conocerá el resultado de este concurso ¡usted puede ser la triunfadora! ¡Suerte!".⁴⁵

Sin embargo, en la edición de diciembre se publicaron más recetas en la sección "¡Vamos a cocinar!", con el encabezado "De nuestro concurso". Al parecer continuaron recibiendo más recetas, por lo que no tuvieron más opción que publicarlas.

Comenzó el año 1960 y la revista sacó su primer número en enero. La sección de cocina no cambió de nombre, siguió titulándose "¡Vamos a cocinar!". El concurso terminó y se esperaban los resultados, pero como en esta edición no aparecieron, dio la siguiente explicación:

Formamos estas páginas de nuestra tradicional sección de cocina con las recetas que como colaboración nos han sido enviadas por nuestras lectoras durante los últimos días del mes de diciembre. Estas ya no forman parte de nuestro certamen, pero las incluimos como estímulo a sus autoras. Pronto el jurado dará su fallo y, mientras tanto ¡vamos a cocinar!⁴⁶

La revista de enero publicó las recetas de dos señoras, la primera de Sabinas, Coah., quien mandó dos recetas: "Empanaditas de arroz de leche a toda máquina" y "Galletas de limón 'Sobre rieles'", y la segunda de la ciudad de México, la señora Carmen G. de Q. de Saucedo, quien envió más recetas al concurso: "Espinazo a la 'Fogonero de camino'", "Mole a la 'Cabo de similares'", "Crema de reina a la Gerente", "Galletitas de jocoque a la 'conductor'", "Pollo alcaparrado a la 'autovía'" y "Filetes de pescado con crema y salsa catsup a la 'jefe de patio'".

⁴² *Ibid.*, núm. 8, t. XXXVI, agosto de 1959, p. 90.

⁴³ *Ibid.*, p. 91.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 90.

⁴⁵ *Ibid.*, núm. 11, t. XXXVI, noviembre de 1959, p. 95.

⁴⁶ *Ibid.*, núm. 1, t. XXXVII, enero de 1960, p. 94.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 94-96.

⁴¹ *Ibid.*, núm. 12, t. XXXVI, diciembre de 1959, pp. 93-95.

Los números de la revista correspondientes a los meses de febrero y marzo no mostraron información alguna sobre los resultados del concurso. En la sección de siempre, “¡Vamos a cocinar!”, se incluyeron recetas que no tenían nada que ver con el certamen. Sólo se encontró en el mes de febrero un pequeño anuncio:

Obsequio. Solicite usted con nuestro agente de “*Ferronales*” en su localidad, el pequeño pero valioso folleto “Recetas de cocina” que contiene todo el recetario publicado en estas páginas durante un año, y que es debido a las esposas de nuestros compañeros, si usted es suscriptor, exija con su talón este obsequio.⁴⁸

En efecto, con la edición de ese número se regaló el recetario del concurso, del cual hablaremos más adelante.

Las ganadoras del concurso

Es importante señalar que en este anuncio, publicado en el mes de febrero, no se especificó que precisamente en el folleto se encontraban los resultados del concurso anual de recetas de cocina. Quienes no lo solicitaron, debieron esperar hasta la edición de abril para conocer el veredicto.

En un pequeño reportaje incluido en la sección Noticias del sistema, titulado “Nuestro concurso anual de recetas”,⁴⁹ se explicó que los resultados del certamen se habían publicado ya en la revista y en el folleto, pero la revisión detallada de los números anteriores a esta edición, sobre todo de febrero y marzo, no arrojaron información al respecto, como ya se comentó con anterioridad.

Volviendo al reportaje, éste se realizó por la presencia de la ganadora del tercer lugar en las oficinas de la revista *Ferronales*. En él se señala que las ganadoras del primero y segundo lugares fueron las señoras Juana María B. de Cornejo y María de Jesús L. de Espinosa, respectivamente, quienes ya se habían comunicado para hacer efectivo su premio, el cual sería les sería entregado por los representantes de la revista en las ciudades de Aguascalientes y Zacatecas.

La ganadora del tercer lugar, oriunda de San José Atlán, Huichapan, Hgo., fue la señora Juvencia A. de García, quien se presentó en la redacción acompañada de su esposo y de su pequeño hijo a recoger su premio, el cual consistía en 500 pesos. Ella relató en las oficinas la forma como se había enterado de que había sido una de las ganadoras; indicó que un amigo de su esposo apodado El Diablo les había dado la noticia, y de acuerdo con el reportaje, “Gustosa hacía planes para aprovechar con cordura ese dinero para bien de su familia...”.⁵⁰ Finalmente, una vez cobrado el premio, la pareja se despidió y dejó las oficinas de la revista.

⁴⁸ *Ibid.*, núm. 2, t. XXXVII, febrero de 1960, p. 27.

⁴⁹ *Ibid.*, núm. 4, t. XXXVII, abril de 1960, pp. 10-11.

El recetario

María de los Ángeles Pérez Samper afirma que los recetarios son eslabones de la larga cadena mediante la que se transmiten los saberes domésticos, dígame de alimentación, salud y belleza; pero asimismo son “una fuente valiosa para completar la reconstrucción de la historia moderna en su sentido más total, pues proporcionan múltiples indicaciones sobre la economía, la sociedad, la mentalidad y la cultura de la época”,⁵¹ y de igual forma, “recogen los modelos gastronómicos de cada periodo...”.⁵² El folleto recetario de la revista *Ferronales*, producto de su concurso anual de recetas de cocina es muestra de ello, con la particularidad de que constituye un recetario de y para el gremio ferrocarrilero.

Este singular recetario tiene en su muy decorada portada el título Concurso anual de recetas de cocina. Revista *Ferronales*. La siguiente página presenta el escudo de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo lema era “Unir-Servir”, para después pasar al índice que contiene 76 recetas, primero las recetas ganadoras y después el listado de recetas publicadas en las que se volvió a incluir a las ganadoras, en buena medida apegado al orden en que se habían publicado en la revista.

Después del índice, el folleto da comienzo con un mensaje del director general de la revista, Miguel Ángel Bayardi, que dice:

Compañero y amigo:

Este pequeño volumen, primero de una serie, debes conservarlo con singular cariño, ya que es en su conjunto, una breve, pero gran obra, que recoge todas las experiencias de nuestras compañeras, nuestras esposas, las madres de nuestros hijos.

Ellas recurrieron al llamamiento que les hizo nuestra Revista *Ferronales*, para dar a conocer parte de ese gran acervo, tan variado y exquisito de nuestra cocina mexicana.

Nuestras compañeras, al enviar sus recetas de cocina, han dado una clara, valiosísima prueba de cordialidad, de amistad sin límites, cuando han permitido conocer, a las esposas de los ferrocarrileros, cuáles son los platillos, que a ti, estimado compañero, son los guisos que más te gustan, los que por sabrosos has querido siempre compartir con tus seres queridos.

Ferronales, recoge un recetario valioso que no es otra cosa que las experiencias de la mujer mexicana para regalar mejor el paladar de “su” hombre y de sus hijos, que ponemos hoy al alcance de todos,



⁵⁰ *Ibid.*, p. 11.

⁵¹ María de los Ángeles Pérez Samper, “Los recetarios de mujeres y para mujeres. Sobre la conservación y transmisión de los saberes domésticos en la época moderna”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Servicio de Publicaciones ucm, 1997, núm. 19, p. 121.

⁵² María de los Ángeles Pérez Samper, “Recetarios manuscritos de la España moderna”, en *Cincinnati Romance Review*, núm. 33, invierno de 2012, p. 27.

con el legítimo orgullo de contribuir en esta sencilla y limpia forma a estrechar a la gran familia ferroviaria de México.⁵³

El documento comienza con las recetas de los primeros tres lugares, enmarcadas con una guía de hojas. La receta ganadora, "Lomo a la maroma", fue elaborada por la señora Juana María B. de Cornejo, quien vivía en la colonia Ferrocarriles, en los números 17 y 18, de la ciudad de Aguascalientes.⁵⁴ La receta que seguía, "Pollo a la locomotora diesel", obtuvo el segundo lugar y fue elaborada por la señora María de Jesús L. de Espinosa, quien vivía en Avenida Morelos número 155 en la ciudad de Zacatecas.⁵⁵ El tercer premio fue para la receta "Hamburguesas al 'Águila Azteca'", de la señora Juvencia A. de García, vecindada en San José Atlán, Huichapan, Hgo.⁵⁶ Después de otorgar un lugar preponderante a las recetas ganadoras del concurso, las demás se presentaron bajo el título ¡Vamos a cocinar!, y se incluyeron tal como aparecieron en la revista, junto con los datos de sus autoras. Los gráficos que acompañan a las recetas representan amas de casa ya sea junto a sus esposos, portando una charola de comida, poniendo la mesa, pensando qué hacer de comer, caminando rumbo al mercado, cocinando, llevando a la mesa la comida o mostrando sus platillos recién elaborados. Además, incluye el dibujo de un chef con su salero y, por supuesto, dibujos de los ingredientes comúnmente utilizados en la cocina. Algo interesante de resaltar es el dibujo de la china poblana que acompaña a la receta de los "Chiles en nogada a la 'Nacionales de México'".

Las recetas

La lectura de cada una de las recetas aporta mucha información para el estudio de este recetario de marcada tendencia ferroviaria, no sólo por proceder de las propias familias ferrocarrileras sino por los términos empleados para construir los títulos de cada una de ellas.

Sabemos que en la convocatoria se señalaron las pautas a seguir para la manufactura del recetario, pero es importante señalar que en algunos casos la creatividad de que hicieron gala las amas de casa y, posiblemente, sus familiares, rebasó las expectativas de los convocantes; debió haber sido muy difícil llegar al veredicto final.

Las 76 recetas que conformaron el recetario provinieron de 42 mujeres y un hombre, que fue el único que participó. Consideramos que la mayoría de las señoras era amas de casa, por supuesto, esposas o familiares de trabajadores ferrocarrileros. Algunas de ellas participaron sólo con una receta, pero otras ostentaron su amplio repertorio culinario.

Las participantes enviaron sus recetas desde distintos puntos del país, sobre todo desde donde se ubicaban centros ferroviarios, como Aguascalientes, Acámbaro, Monterrey, San Luís Potosí, Jalapa, Puebla, Veracruz,

⁵³ Ferronales, Concurso anual de recetas de cocina, México, 1960, p. 5.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 6.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 8.

Zacatecas y la ciudad de México, entre otros. En ocasiones, entre los datos personales de las señoras se apreciaban los nombres de las colonias donde vivían, las cuales eran, al menos en su denominación, completamente ferroviarias. Por ejemplo, la señora Juana María B. de Cornejo, de Aguascalientes, residía en la colonia Ferrocarriles; María Celia G. de García, de la ciudad de México, en la colonia 7 de Noviembre (fecha en que se conmemora el día del ferrocarrilero); Gloria Sánchez, del puerto de Veracruz, vivía sobre la calle Héroe de Nacozari; la señora Carlota F. de Guerrero vivía en la casa número 4 para trabajadores de la planta de impregnación de durmientes en Durango, y también está el caso de la señora Lucía Palacios de Romo, quien anotó como su domicilio el taller del Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Puebla e incluyó, para mayor referencia, el nombre de su esposo, Francisco Romo Díaz.⁵⁷

Si las colonias donde residían algunas de las participantes tenían nombres ferroviarios, los títulos de las recetas estaban provistos de ellos. Es importante detenerse en este punto, porque aunque fue uno de los requisitos para participar en el concurso, los términos empleados en las recetas denotaron, en algunos casos, un amplio conocimiento del argot ferroviario.

Los términos ferroviarios de los títulos se pueden organizar por palabras, frases, nombres o siglas. En el caso de las palabras, se utilizaron Pullman, oficinista, fogonero, diesel, motrices, rielera, puenteros, abanderado, garrotero, express, aceitera y gerencia. Las frases fueron las más utilizadas por las participantes: a la conductor, a la diesel, a la express, a la locomotora diesel, a la maquinista, ¡a toda máquina!, a la maroma, a la crucero de nivel, a la jefe de patio, ¡a todo tren!, a la autovía, a la locomotora, a la rielera, a la carro tienda, a la estopa saturada, a la mayordomo de patio, a la garrotero, a la fogonero, a la tren especial y a la lagartija, así como tren número 50 entre Acámbaro y M. Escobedo, Gto. Los nombres empleados fueron: Águila Azteca, Terminal del Valle, Nacionales de México, Héroe de Nacozari, boletas de despacho, Planta de impregnación, Casa redonda, Sección número 13, Cuadrilla sistemal, Garrotero de patio y Sección número 17. En el caso de las siglas, sólo se utilizó C. T. C. en dos recetas, que significa Control de Tráfico Centralizado (véase glosario anexo)

Numerosos títulos fueron muy sugerentes para saber a qué tipo de platillo aludían, pero en algunos casos el título podía no ser tan exacto, como el de "Tortas 'Pullman'", del señor Ricardo Rossas Thomas. A simple vista se pensaría que es una receta para preparar tortas con bolillos, teleras o cualquier pan, o tortitas de carne deshebrada de res o pollo, pero no, son panecillos cocidos a baño María:

Bátase la mantequilla, agregándole el azúcar y la harina, que previamente se habrán cernido con los polvos de hornear.

⁵⁷ *Ibid.*, pp. 6, 12, 22 y 27.

Alternativamente se irán poniendo también, la leche, las claras de huevo se baten hasta que endurezcan. Se incorporan a la masa se baten hasta que adquieran consistencia.

Con la mezcla resultante se llena hasta la mitad de las tazas que se engrasarán previamente, cubriéndolas con papel engrasado, y se ponen a baño de María durante media hora.⁵⁸

Otro caso similar, sobre todo por el título, fue el de la receta enviada por la señora Carlota F. de Guerrero, quien al igual que el anterior participante la intituló "Tortas 'Planta Impregnación'". En este caso, el título fue un poco más exacto, ya que se trataba de tortas de papa confeccionadas con queso, huevo, harina, sal, ajo y pimienta.⁵⁹

Otros requisitos adicionales para las participantes eran que sus platillos no fueran complicados en cuanto a ingredientes y elaboración, y que estuvieran apegados a los ingresos de los trabajadores, es decir, que fueran de bajo costo.

Las concursantes enviaron recetas que, efectivamente, incluían pocos ingredientes, comunes, y eran de rápida elaboración, por lo que se reducía el costo del platillo. Por ejemplo, la señora Josefina V. de Estévez envió la receta "Revoltillo de boletas de despacho", en la que explicaba:

En la manteca caliente se acitrona la cebolla, se le añaden los chiles y el jitomate, cuando esté bien frito, se agregan los frijoles escurridos, al secarse se añaden los huevos todos a la vez y sin batirse, la sal y la pimienta. Se cuece hasta que los huevos se cuajen, revolviéndose de vez en vez y se sirve caliente.⁶⁰

Esta receta se componía sólo de huevos, jitomate, cebolla, chiles y frijoles, es decir que era semejante a unos huevos a la mexicana pero con frijoles incluidos. Cabe mencionar que hubo excepciones, es decir, recetas con mayor número de ingredientes y más alto costo; me refiero a las de platillos navideños, entre las que había pavos rellenos y bacalao; o las de postres, como es el caso de los pasteles, en las que la concursante envió no sólo la receta del pan sino también la del relleno y la cobertura, con los títulos "Pastel 'Águila Azteca'", "Crema Pastelera", y "Merengue Italiano".⁶¹ Igualmente, se encontró el caso de dos recetas que incluyeron carnes poco comunes en el consumo diario, a menos que se radicara en una zona rural: "Pichones a la Autovía" y "Liebre a la C. T. C.". Para la elaboración de la primera se requieren 16 palomas o pichones, y de la segunda, una liebre grande y medio litro de pulque suave⁶² (en otra receta también se utiliza el pulque como ingrediente, aunque no suave sino fuerte).

La lectura del recetario permite observar dos aspectos. El primero, que las recetas fueron redactadas por las propias concursantes o por alguno

⁵⁸ *Ibid.*, p. 24.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 27.

de sus familiares, y el segundo, que la revista respetó la redacción y el estilo original en su publicación. La descripción de las recetas es sencilla y concisa, en un lenguaje coloquial sin palabras rebuscadas, y además, con la intención de incorporar en la forma de preparar el platillo parte del título. Fue el caso de la receta "Rajas ¡A toda máquina!", en la que la señora María Celia G. de García escribió:

Se pone aceite en una cazuela, en donde se fríe la cebolla cortada en ruedas y el ajo picado a que se doren. Se agrega el jitomate picado y una vez que todo está bien frito, se agregan las rajas de chiles poblanos, los que de antemano se habrán asado y pelado; las pasas y las almendras que se remojan antes, y se pelan, así como una rajita de canela, un clavito y por último se agrega la carne de cerdo cocida. Se sazona todo con el caldo en que se coció la carne y... quedan A TODA MÁQUINA.⁶³

La señora Joaquina Hernández, en su "Pastel de Chocolate (con luz roja)", a su vez, anotó:

En una cacerola, póngase al fuego el chocolate con agua, cuando esté disuelto agréguese la leche condensada y las yemas, moviendo fuertemente hasta que queden bien incorporadas. Cuando suelte el hervor, sepárese y déjese enfriar. Cuando empiece a cuajar, agréguese la crema y la vainilla. Póngase a cuajar nuevamente. En un molde para pan, engrasado con mantequilla póngase la mitad del helado, cúbrase con soleta y el resto del helado. Espolvoreese con nuez picada y métase al refrigerador o entre hielo picado, dos horas antes de servirse. Al llevarse a la mesa, póngale LUZ ROJA, es decir, adórnelo con cerezas.⁶⁴

También incorporaron notas explicativas al final de sus recetas, como la señora A. Rojas de Vega en "Pan de Fogonero":

Se bate la mantequilla con el azúcar hasta que acrete, se le agregan los huevos enteros y se sigue batiendo, se le agrega la harina cernida con el polvo de hornear incorporado todo muy bien, agregando por último, la leche para formar una pasta suave. Se vacía en un molde engrasado y enharinado y se cuece a horno regular.

Nota: Este pan dura varios días sin perder su suavidad ni sabor, es excelente para [el] camino.⁶⁵

Es interesante la nota que incluye esta participante porque explica que es una receta de pan que sirve muy bien para aquellas esposas de ferrocarrileros que andaban en camino, como las tripulaciones de los trenes de vapor de las que formaba parte el maquinista, el fogonero, el conductor, el garrotero, etcétera.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 25.

⁶¹ *Ibid.*, p. 18.

⁶² *Ibid.*, p. 21.

⁶³ *Ibid.*, p. 12.

Todas y cada una de las recetas contenidas en el recetario son una muestra de la comida que, tanto a diario como en ocasiones muy especiales, eran degustadas por las familias de los trabajadores ferrocarrileros de diversas regiones del país.

Finalmente, queda decir que las recetas con sus títulos ferrocarrileros constituyeron una línea editorial para la sección de cocina de *Ferronales*, ya que en números posteriores al concurso se retomaron algunos de los títulos para recetas que no tenían nada que ver con el certamen.

Glosario de términos ferrocarrileros

Abanderado: el garrotero abanderado es un empleado que en un momento determinado habrá de actuar para conseguir la seguridad de sus trenes. Durante las paradas de los trenes de pasajeros en las estaciones, el abanderado con linterna y bandera roja en mano estará parado en la vía, cerca de la parte posterior del tren, pero visiblemente separado de él. En los trenes en movimiento, la colocación correcta del abanderado es en la parte posterior del último carro del tren. Es necesario que el abanderado tenga una idea general acerca de la distancia para que sus señales se puedan distinguir con claridad y que esté atento a las condiciones atmosféricas.

Águila Azteca: tren de pasajeros de lujo que estuvo compuesto de un coche de primera estándar; dos coches de primera de lujo (con asientos numerados y servicio de baño tibio); dos coches dormitorios con secciones y alcobas, provistos también de baño; un coche de alcobas y gabinetes con baño privado; un carro comedor con 44 asientos, y un carro bar-observatorio. Agregados a este tren había dos carros de segunda clase y uno para correo y equipaje.

Boletas de despacho: órdenes para el camino proporcionadas a los conductores de trenes. Ningún tren debe salir de su estación inicial o del lugar donde empiece su marcha en un distrito sin su boleta de despacho. Ésta faculta a un tren para que asuma el itinerario indicado en la misma, y debe ser autorizada por el despachador, excepto en el caso de interrupción de las comunicaciones con este empleado, que es cuando los telegrafistas quedan autorizados para expedirla.

Casa redonda: taller de forma semicircular en donde se realizaba el mantenimiento de las locomotoras.

Conductor: trabajador responsable de la conducción, gobierno y dirección de los trenes dentro de los límites de seguridad que exigen los reglamentos respectivos, pero no del manejo de la locomotora propiamente dicho.

⁶⁴ Ídem

⁶⁵ *Ibid.*, p. 11.

Control de Tráfico Centralizado: sistema de control de trenes mediante señales que los despachadores de trenes manejan desde un centro de control. Despachador: empleado dedicado a controlar los trenes a nivel de División mediante órdenes de tren o cartas diarias de ejecución.

Crucero a nivel: los cruceros a nivel entre carreteras y vías protegidas que con señales rojas luminosas, eléctricas y automáticas advierten con suficiente anticipación a los conductores de vehículos en las carreteras de la aproximación de un tren hacia el cruce.

Cuadrilla: grupo de trabajadores dirigidos por un mayordomo.

Diesel: combustible que utilizan las locomotoras diesel-eléctricas en los ferrocarriles.

Express: servicio de transporte de mercancías, bultos y paquetería a bordo de carros agregados a trenes de pasajeros.

Fogonero: ayudante de maquinista en la locomotora de vapor que cuidaba la combustión del fogón y el nivel de agua de la caldera; los había de camino y de patio según donde desarrollaran su labor.

Garrotero: se encargaba de los frenos del tren (para lo que en un principio se utilizaba un garrote) y de cargar y descargar en las estaciones donde no había cargadores.

Garrotero maromero: garrotero de camino adicional a la tripulación regular de un tren; llevaba a cabo los servicios correspondientes al trabajo que desempeñaba, sujeto a un contrato de trabajo, con base en su reglamento de labores y el Reglamento de transportes.

Jefe de patio: estos trabajadores se encargaban de la peligrosa labor de armar los trenes o prepararlos para el camino. Las categorías en el escalafón de los patios comenzaban desde los llamadores hasta llegar al jefe de patio, autoridad máxima del área, quien recibía instrucciones del superintendente.

Jesús García El héroe de Nacozari: trabajador ferrocarrilero de la compañía minera The Moctezuma Copper Co. A base de esfuerzo llegó a ser maquinista en el ferrocarril de la compañía que corría de Pilares a Nacozari. El 7 de noviembre de 1907, tras ver que en la estación de Nacozari comenzaba un incendio en un tren cargado con toneladas de dinamita, Jesús García puso en marcha el tren y logró sacarlo del lugar, con lo cual salvó a la población, aunque él falleció.

Locomotora diesel: aquella cuya potencia se origina en un motor diesel.

Maquinista: trabajador que, de acuerdo con los reglamentos, tenía a su cargo el manejo y conducción de la máquina o motor, solos o con tren.

Mayordomo de patio: entre las categorías intermedias entre los llamadores y el jefe de patio se encontraba el mayordomo de patio, quien podía ascender a jefe de patio.

Motrices: ruedas de la locomotora que son movidas por la máquina.

Nacozari: pueblo de Sonora que se halla enclavado en un pequeño valle formado por una serranía del mismo nombre; está a 120 kilómetros de Agua Prieta.

Oficinistas: empleados de escritorio que la empresa requería para desempeñar labores de administración y operación, así como algunas otras no propiamente de escritorio, pero sí relacionadas con la administración.

Planta de impregnación: lugar donde se lleva a cabo el tratamiento de la madera para durmientes, puentes, pilotes o para construcción. Allí se empleaban todos los sistemas en uso para los tratamientos con creosota o creosota con mezcla de petróleo combustible.

Puentero: en el sistema ferroviario mexicano, los trabajadores encargados de construir puentes pertenecen al servicio de Puentes y Edificios del Departamento de Vía y Estructuras. Se agrupan en las categorías de puenteros, albañiles, pintores, remachadores, soldadores, carpinteros, mayordomos de cada una de estas especialidades, grupo de grúa, sobrestantes de puentes y edificios, y remachadores, entre otros.

Pullman: nombre de la compañía fundada por George M. Pullman, empresario estadounidense que creó los primeros coches dormitorio y comedores en la segunda mitad del siglo XIX.

Secciones: representan, mediante los acuerdos de sus respectivas asambleas, los intereses sindicales y profesionales de sus socios.

Sección 11 – Irapuato, Gto.

Sección 13 – Matías Romero, Oax.

Sección 17 – México, D.F.

Tren especial: el de servicio exclusivo del C. Presidente de la República, sus exploradores, los ocupados por Oficiales del ferrocarril o gobierno, y los contratados para cualquier servicio de pasajeros.

Valle de México: terminal ferroviaria de la ciudad de México que funciona como centro reordenador del movimiento sistematizado del flete. Su patio de clasificación automatizada con perfil de descenso es único en México, así como el resto de sus instalaciones.

Bibliografía

Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, Boletín DI-3 del Departamento de Instrucción, México, 1945, 130 pp.

Aguilar Rodríguez, Sandra, "La mesa está servida: comida y vida cotidiana en el México de mediados del siglo XX", en *Hib. Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 2, núm. 2, 2009, pp. 52-85.

—, "Alimentando a la nación: género y nutrición en México (1940-1960)", en *Revista de Estudios Sociales*, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de los Andes, Bogotá, núm. 29, abril de 2008. Versión en línea.

Bak-Geller Corona, Sarah, "Los recetarios 'afrancesados' del siglo XIX en México. La construcción de la nación mexicana y de un modelo culinario nacional", en *Anthropology of Food (Online)*, S6, diciembre de 2009, 15 pp. En línea desde el 20 de diciembre de 2009. URL: <http://aof.revues.org/6464>

Contrato colectivo de trabajo celebrado entre la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México y anexos y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Prevenciones generales para la especialidad de trenistas de camino, conductores, maquinistas, garroteros, fogoneros y pasa carbón, México, 1942, 226 pp.

Contrato colectivo de trabajo celebrado entre Ferrocarriles Nacionales de México y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, México, Editora Halcón, 1992, 840 pp.

Ebergenyi Magaloni, Ingrid, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México, 1917-1936*, México, INAH (Cuaderno de trabajo, 49), 1986, 234 pp.

Entre destinos. Puentes ferroviarios de México (catálogo de exposición), Conaculta/MNFM/FotoSeptiembre, 2003, 56 pp.

Ferrocarriles Nacionales de México, *Nuevos trenes del Águila Azteca* (folleto), México, Talleres Gráficos de la Nación, 1953, 28 pp.

—, *Programa de operación de los "carros - tienda"*, México, Talleres Gráficos de la Nación (Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, 9), 160 pp.

—, *Reglamento de conservación de vía y estructuras para los ferrocarriles mexicanos*, 1966, 450 pp.

—, *Reglamento de transportes*, reimp., 1976, 264 pp.

Jesús García Corona "Héroe de Nacozari" (tríptico), SCT/FNM, 1990.

Juárez López, José Luis, *Nacionalismo culinario. La cocina mexicana en el siglo XX*, México, Dirección General de Culturas Populares--Conaculta, 2008, 360 pp.

Montanari, Máximo, *La comida como cultura*, Gijón, Trea (La comida de la vida), 2004, 126 pp.

Pérez Samper, María de los Ángeles, "Los recetarios de mujeres y para mujeres. Sobre la conservación y transmisión de los saberes domésticos en la época moderna", en *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM, 1997, núm. 19 (monográfico), pp. 121-154.

—, "Recetarios manuscritos de la España moderna", en *Cincinnati Romance Review*, num. 33, invierno de 2012, pp. 27-58.

Ramos Rojas, Diego Noel, "La revista Ferronales y sus 60 años de historia", tesis de licenciatura en Ciencias de la Comunicación, Tuxtla Gutiérrez, Universidad Autónoma de Chiapas, 2011, 155 pp.

Revista *Ferronales*, Concurso anual de recetas de cocina, México, 1960, 33 pp.

STFRM, *Constitución y estatus aprobados por la XI Convención Nacional Sindical Ordinaria*, México, 1970, 246 pp.

Testimonios Ferrocarrileros, México, MNFM/Síntesis, 1994, 112 pp.

Vélez Rocha, Covadonga, "Una mirada al acervo fotográfico de la revista, órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México", en *Mirada Ferroviaria*, revista digital, Sección *Tierra Ferroviaria*, núm. 9, septiembre-diciembre de 2009.

Yanes Rizo, Emma, *Testimonios. José María López Escamilla "Don Chema"*, México, Conaculta/BUAP/Síntesis/trans Intermodal, 2004, 180 pp.

Revistas

Ferronales, órgano oficial de los *Ferrocarriles Nacionales de México*, 1930-1965.

Ferronales, nueva época, publicación bimestral, Gerencia de Comunicación Social de Ferrocarriles Nacionales de México, septiembre-octubre de 1991.

Testimonios ferrocarrileros en el Archivo General Municipal de Puebla

Felicitas Ocampo López
María Aurelia Hernández Yahuitl
Archivo General Municipal de Puebla

Introducción

El Archivo General Municipal de Puebla, órgano dependiente de la Secretaría del Honorable Ayuntamiento, uno de los repositorios documentales más importante del país, cuenta con documentación desde el año 1532 hasta nuestros días. En términos de organización, el archivo se divide en dos jefaturas internas, la Jefatura del Archivo Histórico y la Jefatura del Archivo de Concentración.

El archivo histórico del que hablaremos está entre los más importantes archivos municipales de América Latina, debido a que cuenta con series documentales prácticamente completas y en buen estado de conservación.

Para desarrollar este capítulo, se estructuró en dos partes; la primera habla de las series documentales mencionadas que tratan el tema del ferrocarril en Puebla, y la segunda versa sobre los ferrocarrileros inscritos en el Cuerpo de Voluntarios de la ciudad de Puebla en 1912.

I. Presencia del ferrocarril en el Archivo Histórico Municipal

Los testimonios ferrocarrileros que registra el Archivo General Municipal poblano en sus principales series son muy relevantes y posibilitan diversas líneas de investigación. Hasta el momento se ha localizado información en cinco de ellas referentes a los ferrocarriles y temas laterales que guardan relación con la presencia de ese transporte en la historia de la ciudad de Puebla y de su entorno regional (véase cuadro 1).

Cuadro 1. Series documentales con información sobre los ferrocarriles

Serie / Secciones	Años
Actas de Cabildo	1532-hasta nuestros días
Expedientes	1951-hasta nuestros días (DC. 1591-1910)
Leyes y Decretos	Siglo XIX
Impresos Varios	Siglo XIX
Periódico Oficial	1847-2012

Serie Actas de Cabildo

Durante todo el periodo novohispano el Ayuntamiento fue la institución encargada del gobierno y la administración local. Los acuerdos tomados se registraban en los libros de cabildo –conocidos también como Libros becerro–, que recopilan las diferentes reuniones del Ayuntamiento, llamadas cabildos. Hay varios tipos de sesiones de cabildo: ordinaria, extraordinaria, secreta y solemne. Las actas de cabildo aluden a la documentación emitida por la autoridad municipal desde el siglo XVI hasta la actualidad. Los temas incluidos son de orden político, económico, social, cultural y administrativo de la vida del municipio.¹

Sobre el tema que nos ocupa, se han localizado diferentes noticias que remiten a la participación del gremio de ferrocarrileros en diferentes actividades cívicas organizadas por la Comisión de Festividades del Ayuntamiento de Puebla, tal es el caso de los aniversarios por la Independencia de México, la Revolución mexicana y aniversarios luctuosos. Por ejemplo, el 17 de febrero de 1915 dicho gremio participó en el desfile cívico conmemorativo del segundo aniversario de la muerte del llamado Primer Apóstol de la Democracia, Francisco I. Madero, y del vicepresidente José María Pino Suárez.²

Asimismo, destaca su participación en los desfiles organizados por los aniversarios de la Independencia, tal es el caso del celebrado el 12 de septiembre de 1918; las actas de cabildo dan fe del paseo cívico realizado e indican que el gremio de ferrocarrileros salió junto con otras agrupaciones del palacio de gobierno para recorrer las calles 1ª y 2ª de Cosme Furlong; 9ª, 10ª, y 12ª de Francisco I. Madero; Portal Hidalgo, y la Avenida Zaragoza hasta llegar al Paseo Bravo, donde se llevó a cabo la ceremonia oficial.³

Las actas de cabildo ofrecen un importante número de programas cívicos, a través de los cuales podemos seguir la presencia de los ferrocarrileros. Por ello, constituye una importante fuente de información acerca de la

¹ *Guía General del Archivo Histórico Municipal de Puebla* (edición electrónica), México, H. Ayuntamiento de Puebla/ADABI de México/Fundación Alfredo Harp Helú, 2007.

² Archivo General Municipal de Puebla (en adelante, AGMP), *Actas de Cabildo*, vol. 181, f. 663 fte, 17 de febrero de 1915.

³ AGMP, *Actas de Cabildo*, vol. 184-a, ff. 195-197 fte, 12 de septiembre de 1918. Las agrupaciones que acompañaron el desfile fueron; banda de policía; niños y niñas de las escuelas; vecinas de los barrios; inspectores de sección; Confederación Nacional del Trabajo; representantes de los ramos mercantiles e industriales; gremios de ferrocarrileros; comisiones de las sociedades mutualistas y de resistencias; directores y catedráticos de los establecimientos oficiales de instrucción; cámaras agrícolas y de comercio; Defensores de la República en 1847 y Defensores de Puebla en 1862; clubes políticos; empleados y pensionados del gobierno general del estado y del municipio; Ayuntamiento con su presidente; secretario general de gobierno; gobernador y comandante militar del estado, así como ayudantes y tropa formada con sus respectivas bandas.

presencia social y en la cultura cívica de aquellos trabajadores, lo que también revela el grado de reconocimiento del que disfrutaban en esa sociedad, como sector económico y laboral a la vez que como ciudadanos.

Sección Expedientes

Esta sección se genera a finales del siglo XVI, en 1591. Comprende manuscritos que se estuvieron sueltos o agrupados en legajos durante todo el periodo novohispano. Fue en la segunda mitad del siglo XIX cuando el señor Manuel Aguilar y Covarrubias, secretario del Ayuntamiento, dedicó varios años a ordenar los documentos. En un primer momento los clasificó por asuntos y por ramos, en orden cronológico, y por último dispuso su encuadernación con el título genérico de Expedientes. Con posterioridad a la aportación de este personaje, la ordenación de los expedientes se realizó en diferentes épocas por distintas personas y con criterios de organización poco homogéneos.⁴

Precisamente en esta sección se encuentra una gran variedad de asuntos sobre el ferrocarril. Hasta el momento se han localizado alrededor de 156 referencias, entre las que destacan solicitudes para la instalación del ferrocarril, convenios entre el Ayuntamiento y la empresa ferroviaria, peticiones de vecinos para el arreglo de calles por el paso de los trenes, entre otros temas de interés. Resalta una publicación periódica que realizaba el Ayuntamiento, con la finalidad de dar a conocer noticias importantes sobre el ferrocarril, la cual se intitula Semanario Municipal. Se tiene constancia de que durante un año (marzo de 1971 a junio de 1972) la publicación del semanario apareció cada quince días de manera ininterrumpida y en algunas ocasiones cada semana. En el semanario se publicaron varias sesiones de cabildo y se dieron a conocer asuntos relacionados con la incursión del ferrocarril en la ciudad de Puebla.

⁴ *Guía General del Archivo Histórico..., op. cit.*

Otros temas comprendidos en esta sección son los contratos de la Junta Directiva del Ferrocarril de Puebla y Matamoros, en que se solicita al Ayuntamiento la concesión de algunas calles para la construcción del tren, y convenios sobre el Ferrocarril Nacional de México a Veracruz. Además, se aprecian diversos planos y croquis que presenta la compañía encargada de realizar la obra ferroviaria (cuadro 2).

Cuadro 2. Series documentales con información sobre los ferrocarriles

Núm.	Vol.	F. Anterior	F. Actual	Fecha	Descripción
1	136	206	206	14/02/1881	Plano topográfico del terreno para construir la estación del ferrocarril en Izúcar de Matamoros.
2	233	130	144	16/04/1881	Plano de la estación del Ferrocarril Nacional de Texmelucan, estación de Matamoros y estación del Ferrocarril Mexicano para recuperar las 3 calles llamadas "Huertas del Ojo"
3	342	216	223	9/01/1890	Plano topográfico que presentan los señores Read y Campbell para levantar el nivel de la calle que pasa por la estación del Ferrocarril del sur en Puebla
4	342	219	226	22/01/1890	Plano de los señores Read y Campbell que indica la alteración que se propone llevar a cabo en la calle que esta frente a la estación del Ferrocarril del Sur
5	362	67	67	26/08/1890	Plano formado con los oficios de Juan de Cordero, para aprobación del trazo que contiene la plazoleta que ha de quedar para el movimiento de carruajes en la estación del Ferrocarril Interoceánico
6	362	61	61	15/07/1899	Plano formado para explicar la clausura de unas calles inmediatas a la estación de Matamoros en las inmediaciones del Ferrocarril Interoceánico, entre las calles de las huertas de San Pablo y la del Cascajo. La solicitud la presentó Juan de Cordero en representación del señor Delfín Sánchez
7	398	395		2/02/1896	Croquis de la plazuela de la estación del Ferrocarril Mexicano del Sur. Ilustrado en color.

Colección Leyes y Decretos

Esta colección abarca el periodo que va de 1800 a 1921. Resguarda documentos que se generaron fuera de la esfera del gobierno municipal y que se conservaron en el Archivo Municipal. Los materiales están ordenados de manera cronológica y por volúmenes. La colección resguarda documentos jurídicos de diferentes tipologías, como reales cédulas, reales provisiones, reformas, edictos, convocatorias, mandamientos, reales órdenes, proclamas, avisos, informes, noticias, manifiestos, circulares, oficios, actas, bandos, reglamentos, leyes y decretos del estado de Puebla, así como leyes del gobierno federal y del estado.⁵

En Leyes y Decretos se nos devela el tema ferroviario en cuanto a presupuestos, concesiones otorgadas para la construcción del ferrocarril, donaciones, apertura de caminos, presupuesto y rutas. En cuanto al ámbito geográfico, abarca los siguientes lugares: Chihuahua, Xalapa, Perote, Apizaco, Tulancingo, Acaxochitlan, Huachinango, Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas, Nayarit, Jalisco, Michoacán, Matehuala y Veracruz.

Una de las primeras noticias sobre el ferrocarril, halladas en esta serie, es el decreto emitido por el emperador Maximiliano, con fecha 6 de septiembre de 1866, en el cual indica la protección del gobierno a la compañía anónima denominada "Compañía Imperial Mexicana", cuyo objetivo fue construir y explotar los ferrocarriles en los departamentos de Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas, Nayarit, Jalisco, Michoacán y Matehuala.⁶

Más adelante, en el año 1869, se localiza el decreto emitido Rafael J. García, gobernador constitucional del estado de Puebla, en el que da a conocer, a su vez, el decreto expedido el 23 de mayo de 1868 por el Congreso de la Unión, referente a la autorización concedida en favor de Ramón Zangroniz para continuar por su cuenta con la construcción y explotación durante 75 años de un ferrocarril entre Veracruz y Puebla que pasaba por Xalapa y Perote.⁷

En relación con la apertura de caminos, se localizó el decreto expedido el 23 de mayo de 1868 por el Congreso de la Unión que indica la apertura del camino carretero desde la estación del ferrocarril de Apizaco, pasando por Zacualtipan y Huejutla, hasta Tantojón; asimismo, se anuncia el nombramiento de una comisión de ingenieros para designar el presupuesto destinado a la apertura del camino.⁸

⁵ Ídem.

⁶ AGMP, Serie Leyes y Decretos, vol. 27, f. 33 fte.

⁷ AGMP, Serie Leyes y Decretos, vol. 29, f. 94 fte.

⁸ AGMP, Serie Leyes y Decretos, vol. 29, f. 90 fte.

Colección Impresos varios

Se trata de una colección facticia compilada por el responsable del archivo en turno por razones de conservación e información. Comprende el periodo que va de 1743 a 1863. No se dispone de la fecha exacta de la encuadernación de estos documentos; sin embargo, por datos contenidos en otra colección similar, debe datar de finales del siglo XIX.

Comprende los comunicados y publicaciones impresas que recibía el Ayuntamiento y los avisos que giraba a sus habitantes. Se encuentra en ella todo tipo de noticias y temas atinentes a la historia de México y Puebla como el Consejo de Indias; diputados a Cortes; diputación provincial; educación; comunicados de guerra; milicia; ejército de reserva; noticias procedentes de España y Texas; alistamiento del cuerpo patriótico; aduanas marítimas; decretos y circulares del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, etcétera.

Respecto el ámbito geográfico hay comunicados de las ciudades de Veracruz, Guadalajara, Colima, Durango, San Luis Potosí, Querétaro, Oaxaca, Chihuahua, Chiapas, Tabasco y Tlaxcala.⁹

Del tema ferroviario destacan varios asuntos, entre ellos una breve exposición del proyecto de la Compañía Mexicana para la construcción del ferrocarril entre México y Veracruz, del año 1868. Asimismo, un discurso pronunciado por el señor Gabriel Mancera, diputado por el distrito de Huauchinango y presidente de la Primera Comisión de Industria del Congreso de la Unión, en la sesión del 19 de noviembre de 1872 sobre el Ferrocarril Interoceánico. Todas las series hasta ahora mencionadas aportan diversos aspectos del transporte ferroviario, en especial en la de Impresos Varios se localiza una variedad relevante de ilustraciones del ferrocarril.¹⁰

Serie Periódico oficial

Se trata de una colección de periódicos que contiene información acerca de comisiones del Congreso estatal, asuntos de hacienda, seguridad pública, avisos, disposiciones del gobierno general, fomento, instrucción pública, estadística, beneficencia e higiene, decretos y leyes. Su registro va de los años 1847 a 2013.¹¹

Entre las noticias publicadas por el *Periódico Oficial*, destaca "Crónica de la visita del presidente de la República, licenciado Benito Juárez García a la ciudad de Puebla", quién llegó a esa capital en septiembre de 1869 para conmemorar la Independencia de México y proceder a la inauguración del ramal Apizaco-Puebla del Ferrocarril Mexicano.¹²

⁹ *Guía General del Archivo Histórico...*, op. cit.

¹⁰ AGMP, Serie Impresos Varios, vols. 20 y 21

¹¹ *Guía General del Archivo Histórico...*, op. cit.

¹² AGMP, *Periódico Oficial "El Libre Pensador"*, vol. 20, f. 224 fte, 30 de septiembre de 1869

A través de este breve recorrido por algunas de las series que resguarda el Archivo Histórico Municipal aportamos datos sobresalientes e interesantes sobre un hecho que marcó la historia de nuestra ciudad: la incursión del ferrocarril; sin embargo, estos temas son tan sólo un ejemplo de la riqueza documental que sobre el tema resguarda el acervo histórico de nuestra ciudad.

II. Ferrocarrileros en el Cuerpo de Voluntarios de la ciudad de Puebla, 1912

En este espacio presentamos testimonios elaborados en 1912 por la Junta Organizadora del Cuerpo de Voluntarios, los cuales permanecieron inéditos durante mucho tiempo, dispersos en diferentes cajas sin ordenación alguna.¹³ Contienen testimonios fehacientes de las políticas emprendidas por el Ayuntamiento de Puebla en el citado año, caracterizado por la incertidumbre y violencia vivida en la gran mayoría de las regiones del país, propiciadas por la carencia de las prometidas reformas política y agraria que repercutieran favorablemente en los sectores medios y bajos, lo que motivó sublevaciones contra el gobierno de Madero.¹⁴

Conformación del Cuerpo de Voluntarios de la ciudad de Puebla

En 1912 la ciudad de Puebla se mantuvo prácticamente sitiada por las fuerzas zapatistas.¹⁵ Ante el ambiente de zozobra por la amenaza constante de los insurrectos, la corporación municipal dispuso la creación de un "cuerpo de voluntarios de la ciudad, donde sus habitantes mostraran su valor y nobleza [...] al defender el orden, asegurar sus intereses propios [...] contra las chusmas que quisieran levantarse, a las sombras de las circunstancias para cometer deprecaciones".¹⁶ La respuesta a la convocatoria fue favorable, ya que para marzo estaban registradas más de cuatrocientas personas.¹⁷

¹³ Son 326 formatos impresos que constituyen parte de los volúmenes 536 B y 536 C de la Serie Expedientes. Se publicaron en el libro *Cuerpo de Voluntarios del Municipio de Puebla, 1912* (Puebla, BUAP/H. Ayuntamiento de Puebla, 2010).

¹⁴ David La France sostiene que el alcance de las reformas de los maderistas en Puebla fue bastante reducido; ninguna significó cambios efectivos porque no atacó las estructuras fundamentales. El costo para Madero fue perder el apoyo de amplios sectores de la población. David G. La France, *Madero y la Revolución Mexicana en Puebla*, Puebla, BUAP, 1987, pp. 171-173.

¹⁵ Véase Leticia Gamboa Ojeda, "El movimiento revolucionario, 1906-1917", en Carlos Contreras Cruz (comp.), *Puebla. Una historia compartida*, 2a. ed., Puebla, BUAP/H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2008, p. 330.

¹⁶ Sesión de cabildo del 6 de marzo 1912, AGMP, Serie Actas de Cabildo, vol. 179, f. 51.

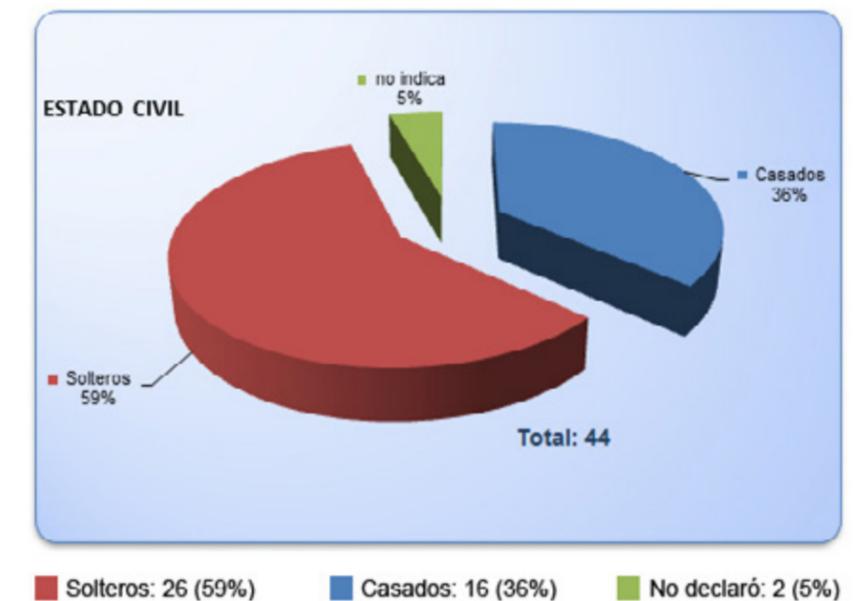
¹⁷ AGMP, Sección Expedientes, vol. 524, f. 325, marzo de 1912.

Los registros

Los 326 formatos de inscripción¹⁸ que ahí se hallan contienen diversos datos del voluntario, como son: fecha del registro, nombre del voluntario, nacionalidad, edad, domicilio, estado civil, ocupación, lugar de trabajo, nombre y domicilio de la persona que certifica su honradez, así como las firmas del simpatizante y de quien avaló su aptitud para el ingreso. Las formas se elaboraron en la imprenta de Osorio Viadas, ubicada en la calle del costado de San Pedro núm. 9.¹⁹

La mayoría de los formatos cuentan con un elemento de enorme valía, la fotografía del voluntario, que permite observar rasgos físicos, de personalidad e indumentaria. Éstos constituyen un valioso testimonio visual sobre algunos poblados de principios del siglo XX. El primer registro data del 20 de febrero y el último es del 21 de noviembre, y fue en marzo cuando se presentó el mayor número de voluntarios. Uno de las variables fue la edad de los afiliados, cuyo promedio fluctuó entre los 18 y 25 años. Sin embargo, aunque la convocatoria señalaba como edad mínima para ingresar 18 años, hay registros de personas de 15 años, lo cual permite advertir que no se acató el requisito.

Gráfica 1. Estado civil reportado



¹⁸ No podemos asegurar que se cuenta con todas las inscripciones hechas en su momento, aquí sólo se presentan las que actualmente existen en el archivo municipal.

¹⁹ El 26 de marzo de 1912 el cabildo autorizó la cantidad de 40 pesos, con cargo a la partida de gastos extraordinarios, para el pago de las impresiones hechas con motivo de la creación del Cuerpo de Voluntarios. agmp, Serie Actas de Cabildo, vol. 179, f. 66 vta.

Ferrocarrileros inscritos

Para el caso específico de trabajadores ferrocarrileros, el hallazgo de la inscripción de 44 de ellos en el Cuerpo de Voluntarios permite conocer información precisa de estos ferrocarrileros poblanos.

El primer apunte es que todos esos trabajadores prestaban sus servicios en el Ferrocarril Interoceánico.

Por lo que respecta al estado civil reportado por los ferrocarrileros, éste se muestra en la gráfica 1.

De ese total, las edades extremas son 16 y 53 años, y el promedio de edad es de 25.6 años. Con el dato de ocupación se pudo conocer las actividades que desempeñaban (cuadro 3).

Cuadro 3. Ocupación de los ferrocarrileros

Carpintero	19
Mecánico	11
Pintor	3
Fundidor	2
Pailero	5
Herrero	3
Operario	1
TOTAL	44

El registro del domicilio permitió saber dónde vivían; así, tenemos que algunos habitaban en el barrio de San Antonio, en particular en las calles de Mesones, Del Padre Ávila, de la Aduana Vieja, Belem, Palafox y Mendoza, San Agustín y Analco, entre otras.

Interesante resulta que el formato lo suscribe la persona que tiene a bien recomendar “la honradez y laboriosidad” del recién inscrito. Entre quienes recomendaron a trabajadores de los ferrocarriles se cuenta a Luis G. Benítez, Eduardo Gamboa, Vicente Rojas, Benjamín Castillo y otros.

Lo anterior es apenas un esbozo de la riqueza informativa que contienen estos documentos, que sin duda esperan ser soportes de diversas líneas de investigación en torno a la fuerza laboral ferrocarrilera. Ése es el objetivo de presentarlos en este foro.

Gracias por la oportunidad de compartir estos testimonios ferrocarrileros



Inscripción de José Peña, carpintero del Ferrocarril Interoceánico, 8 de marzo de 1912. AGMP, Serie Expedientes, vol. 536 B, f. 3.



Inscripción de Juan Torres, mecánico de 16 años del Ferrocarril Interoceánico, 4 de octubre 1912. AGMP, Serie Expedientes, vol. 536 C, f. 136.

¹⁹ El 26 de marzo de 1912 el cabildo autorizó la cantidad de 40 pesos, con cargo a la partida de gastos extraordinarios, para el pago de las impresiones hechas con motivo de la creación del Cuerpo de Voluntarios. agmp, Serie Actas de Cabildo, vol. 179, f. 66 vta.

El vagón de los milagros¹

Jesús Ferrer González

El dolor era constante y sus lágrimas rodaban copiosamente sobre sus mejillas, cuando fui a despedirme de ella tenía mi corazón estrujado, la impotencia de no poder hacer algo más para ayudarla me ahogaba; besé su frente y sus manos, después de darme la bendición con mucha dificultad apenas esbozó un “te quiero”.

Salí de la habitación, tomé mi maleta para el viaje y salí resignado para abordar el taxi que me llevaría hasta la estación. En el camino sólo pensaba en lo injusta que es la vida cuando a personas tan buenas les manda enfermedades; no quería dejarla, no quería hacer este viaje pero ahora más que nunca urgía el dinero para medicinas y doctores.

Llegué a Buenavista y subí al tren de las 18:00 horas. Con destino a Querétaro pero mi mente no se apartaba de ella, si bien un doctor la vería esa misma noche y mis dos hijas eran responsables, por dentro era presa de angustia y de tristeza. Apenas me acomodé en mi lugar un sueño pesado se apoderó de mí, tantas noches de desvelo cuidándola al fin me vencieron. En mi sueño pude verla tal cual la conocí, con esas trenzas negras y gruesas que caían por sus hombros y esos ojos pardos siempre sonrientes. No sentí a qué hora arrancó el tren, como si caminara entre nubes mi sueño fue cobrando realidad insospechada que me reveló visiones que me exaltaron, que me envolvieron y sustrajeron de mi entorno.

Yo la veía radiante con ese vestido de manta que tanto me gustaba y que solía usar cuando íbamos de compras al pueblo, de pronto la escuché...

—¿Cuándo vas a reparar la puerta del patio? —y me dejé llevar.

—Me faltan unos tornillos que pienso comprar en la ferretería.

—Tú me prometiste que sería esta semana —insistió entre lisonjas.

—Sí, Blanquita, y te voy a cumplir.

Y así, inmerso en mi fantasía clarito sentí como se arremolinó en mi brazo, así caminamos por las calles y entre la gente, juntos y enamorados.

De pronto se nubló mi visión y empecé a escuchar el llanto de una criatura, era el de mi hija Patricia, la mayor.

¹ Texto tomado del Octavo certamen literario de cuento sobre rieles, edición 2007. Monterrey, Nuevo León, México, Consejo para la Cultura y las Artes de Nuevo León/Casa de la Cultura de Nuevo León/Museo del Ferrocarril, 2008, pp. 27-33.

Y de súbito, aparecimos en la clínica donde la atendieron cuando se cortó sus dedos; Blanca le sostenía la mano y yo observaba la escena mientras le suturaban las heridas.

Sentí que el tren se movió y después de un rato me llegó un acompasado ritmo que se meció con mi sueño y por un momento percibí el sonido de las ruedas que sistemáticas tronaban al pasar por cada unión de los rieles emplanchuelados.

Recobré por un momento la conciencia y sin abrir los ojos me sumí en el asiento para proseguir con mi sueño, mismo que volvió situándose cuando bautizamos a Paty.

Blanca ya estaba embarazada de Anita, nuestra segunda hija; la fiesta la hicimos en la quinta de mis suegros; barbacoa de pozo y tamales fueron las viandas ofrecidas por doña Chabela, mi suegra, y por capricho de mi hermano Alfredo que fue el padrino llevamos dos mariachis. Todo el mundo feliz, todos bailando, riendo y principalmente brindando por la ocasión; bien claro tengo cuando Félix mi cuñado le pidió al mariachi que le acompañara la de “Si nos dejan”.

Nunca me reí tanto, Félix es buen carpintero, de los mejores que haya conocido, pero la cantada no se le da; el mariachi debió reiniciar la canción tres veces porque nomás no entraba a tiempo; cuando al fin empezó a cantar, lo hizo tan desafinado que parecía interpretar una ópera más que una canción ranchera y para terminar, cambió la letra de la canción y acabó cantando los últimos versos de “Paloma querida”. Aplausos y abrazos le llovieron a Félix, que se dejó querer por todos pero sin soltar su anforita de Don Pedro. En eso estábamos cuando sentí el abrazo cálido de mi Blanquita.

—Te quiero Joaquín Méndez, eres buen hombre —Ah, cómo me callaron esas palabras, bien hondo me las dejó clavadas.

—Yo a ti Blanca Soria y lo sabes.

—Sí, lo sé, sólo me falta darte un varoncito para que estemos completos, ¿verdad? —me replicó al tiempo que posaba una de sus manos en su vientre.

—Mira mujer, que sea lo que Dios quiera nomás que venga sanito.

Y así me quedé mirándola por largo rato, quizá jamás me sentí tan enamorado de mi esposa, quizá nunca la vi tan guapa y así embarazada, me gustaba más.

—Con permiso, con permiso —me despertó de golpe una voz chillona.

—¡Pase señora, pase! —le respondía otra voz urgente.

Ese escándalo rompió mi espejismo y de golpe retorné a la realidad, volteé a ver de qué se trataba tanto barullo y me encontré con una

mujer de esas que viajan cargando hasta con la jaula del perico y que de paso llevan innumerables morrales, bolsas y maletas. La mujer estaba atorada en el pasillo haciendo emparedado a otro pasajero que irónicamente llevaba un pequeño maletín.

Volví a la comodidad de mi asiento y al fin suspiré al notar que la tristeza que me venía atormentando se había disipado; así que otra vez cerré los ojos y sin forzar el sueño éste reapareció de inmediato. Para ese momento creí que habían transcurrido tres horas, pensé que habíamos pasado la estación de Tula o que andábamos por la de Pachuquilla. Pero no, después me enteré que ni a Huehuetoca habíamos llegado.

Dentro de la magia de mi sueño aparecí junto a la cama tomando su mano; ella, postrada como había estado las tres últimas semanas y se veía pálida, ojerosa pero con brillo en los ojos.

–Cuida de nuestras hijas Joaquín –dijo apenas en un susurro.

–No digas eso, tú aún tienes mucho por hacer, ellas te necesitan y yo también.

–Sí, lo sé... pero esta enfermedad me domina y tengo miedo de que me venza.

–Nada mujer, verás que el doctor nos dará buenas noticias y con los medicamentos te sentirás mejor y pronto te pondrás de pie.

Ese diálogo me hizo vibrar, sentí el corazón en la garganta y unas irrefrenables ganas de llorar; traté de contentarme lo más que pude pero me ganó el sentimiento.

–Despierte amigo. ¿Qué le pasa? –me sorprendió una voz que acompañada de unas sacudidas interrumpió mi siesta.

– ¿Qué? ¿Qué pasa? –pregunté.

–Tiene usted una pesadilla, está gimiendo y llorando –el hombre que me hablaba me parecía conocido, pero no lo identifiqué de momento.

–Ah, pues sí, me parece que sí, gracias.

–¿Se siente bien amigo?

–Sí, bien, ya estoy bien, gracias.

–Pues nos dio un susto oiga, estaba tranquilo y de pronto comenzó a sollozar y luego empezó con un llanto que nos espantó a todos.

–Pues disculpe.

–No hay problema. ¡Seguro se siente bien? –repitió amablemente—. Si se le ofrece estoy en el asiento de al lado.

–Sí, de verdad estoy bien, le agradezco.

El hombre se fue a su lugar y yo me quedé tranquilo pero confundido; discretamente de reojo traté de verlo nuevamente a ver si podía re-

conocerlo pero no, a pesar de su apacible y singular rostro no podía ubicar de dónde lo había conocido.

“

–Oiga, ¿ya habremos llegado a Polotitlán o nos faltará mucho?

–No, mi amigo, no hemos salido del patio, aún estamos en Buenavista, tómelo con calma.

–¿Qué hora tiene el reloj?

–Las seis con cuarenta minutos, ya estamos por salir, amigo, relájese que Dios sabe lo que hace.

¡Caramba!, pues estaba asombrado, perdí la noción del tiempo y hubiera jurado que habían pasado horas en vez de minutos.

”

Bueno, pues según mis cuentas ya estaríamos cerca de Polotitlán y con pretexto de observarlo mejor me dirigí al hombre para confirmar mi deducción.

Siguiendo la sugerencia de aquel buen hombre me tomé las cosas con calma, saqué los papeles que llevaba para revisar que no me faltara nada y antes de leer la mitad de una página en un santiamén caí en el espejismo de mis sueños. Esta vez el escenario era la cocina, ahí estaba mi Blanquita calentando unas tortillas, mis hijas tomando su desayuno y yo alistando las bisagras de la puerta del patio.

Pero en esta ocasión me rehusé a continuar bajo el influjo de ese letargo y me desperté. Sentí un impulso terrible por ver a mi familia; me asomé a la ventana y vi que aún estábamos cerca de los andenes.

Me levanté y tomé mi maleta para bajarme, pero antes volteé para despedirme de aquel hombre que me había despertado, pero no estaba. Pregunté a otros pasajeros pero nadie me supo dar razón de dónde se había ido. No me esperé, me bajé del carro y me fui corriendo hasta la calle sin detenerme.

Abordé el primer taxi que se detuvo y me fui pidiéndole a Dios que esto no fuera un mal presagio.

Al llegar a la casa vi las luces encendidas y Anita me recibió a la entrada.

—¿Por qué regresaste papá? —espetó la mozueta.

—¿Ya llegó el doctor? —pregunté sin responder a su cuestionamiento.

—Sí, está adentro con mi mamá y Paty, ¿ya no te vas a ir?

—Sí, pero quise regresar, mañana puedo tomar el otro tren.

Cual fue mi sorpresa, cuando al entrar a la habitación vi al mismo hombre que me ayudó en el tren.

—¿Es usted el esposo de la enfermita? —preguntó al verme.

—Sí, sí señor, digo... sí doctor —Estaba confundido, parecía ser una alucinación.

—Pues no es para que se preocupe, pero le tengo dos noticias, amigo.

—¿No es usted...? ¿No nos vimos...? —traté titubeante de aclarar mi desvarío.

—¿De qué habla? —preguntó gentil.

—Sólo que yo, bueno, pues ¿nos conocemos, verdad?

—Quizá, yo atiendo a mucha gente pero acabo de llegar de revisar a otros enfermos y es la primera vez que ustedes me llaman.

—Perdón, es que yo creí... Pero no me haga caso doctor, seguro estoy confundido, dígame ¿cuáles son esas noticias?

—La primera noticia es que la enfermedad de su esposa no es grave, pero debe guardar reposo absoluto; la segunda es que esta enfermedad se le va a quitar en algunos meses pues está embarazada. Lo felicito amigo, usted pronto será padre por tercera vez.

No podía articular palabra alguna, aún estaba perturbado por la aparición inexplicable de este personaje, el cual podía yo jurar estaba en el mismo tren conmigo; sentía ganas de reír y de llorar; mis hijas se abrazaron a mis piernas y Blanca desde su lecho me lanzó una mirada de amor que llevo aquí en mi pecho.

—Gracias, doctor, mil gracias, no esperaba yo esta noticia.

—No se apure amigo, sólo cuídela mucho.

—Sí, así lo haré doctor, gracias.

—“Relájese que Dios sabe lo que hace” —la misma frase que me dijo cuando estábamos en el vagón.

Ya no sabía si lo había soñado o no, presa de mis temores había embrollado la realidad con mi delirio. Sé que lo vi en el tren, que hablamos... ¿o lo soñé?

Los meses pasaron y afortunadamente la salud de Blanca mejoró culminando con el nacimiento de mi hijo. Ahora cada vez que abordo un tren, inconscientemente busco en la gente a esa persona... y es hasta hoy que entiendo que esa persona sigue ahí, que está en cada uno de los que veo, por eso jamás olvidaré ése que ahora llamó, en el vagón de los milagros.

“Aquí Estación Central, ¿me escucha?”.

“Aquí oficina telegráfica receptora, le escucho claro y fuerte, adelante compañero recibo su mensaje...”

La oficina telegráfica de la terminal de Tierra Blanca, Veracruz, fue de primera clase en el sistema. Ofrecía servicio de mensajería y telegrafía; tenía instalado un telegráfono para establecer la comunicación con los trenes¹ y un juego de repeticiones Ghegan para que las subdivisiones del Nacional de Tehuantepec y Panamericano pudieran comunicarse directamente con la oficina Colonia en la capital de la República.

En noviembre de 1932 la oficina telegráfica² se renovó en su totalidad: se pintó y se montó un sistema moderno de telecomunicaciones que funcionó hasta noviembre de 1966, cuando se desalojó y sus servicios pasaron a la recién inaugurada Estación Tierra Blanca.³ Por aquel año dicha población se consideraba el centro de una importante región agrícola y ganadera en la que el ferrocarril era vital para el transporte de productos de primera necesidad y cuya zona de influencia se extendía hasta Veracruz, Córdoba y el importante bastión del Istmo.

A dicha estación se la dotó del sistema telefónico selectivo para facilitar el movimiento de trenes. El circuito telefónico, según se estableció en el artículo 1 de las *Reglas para el despacho de trenes por teléfono*,⁴ debería usarse exclusivamente para la expedición y repetición de órdenes de tren, el despacho de trenes y todo lo relacionado con el movimiento de éstos. Se señaló que en las casetas telefónicas había solamente un switch que debía conectarse para hacer uso del teléfono y desconectarse cuando ya no se utilizara. Cabe señalar que podía hablarse con el despachador en cualquier momento. Para tal efecto, ya sea desde una oficina telegráfica, en una caseta telefónica o con un teléfono portátil, el empleado que quería

¹ “Oficina telegráfica en Tierra Blanca”, en *Revista Ferronales*, t. 2, núm. 12, diciembre de 1931, pp. 15-16.

² “La nueva oficina telegráfica en Tierra Blanca, Veracruz”, en *Revista Ferronales*, t. 3, núm. 4, abril de 1933, pp. 21 y 24.

³ “Inauguración de la estación de Tierra Blanca”, en *Revista Ferronales*, t. XVI, núm. 11, noviembre de 1966, pp. 65-67.

⁴ Instituto de Capacitación Ferrocarrilera, *Reglas para el despacho de trenes por teléfono. Operación de semáforos provistos de equipo “BEA”*, Biblioteca técnica ferrocarrilera 109, México, Editorial Rabasa, 1966.

hablarle tenía que llevarse un audífono al oído y escuchar antes de hablar para no interrumpir, a menos que el asunto a tratar fuera más importante. Se sugería que los empleados que usaran el teléfono tenían que colocar los labios a una distancia aproximada de 2 centímetros de la boquilla del transmisor y emplear el mismo tono de voz de una conversación personal, esforzándose por hablar con claridad y firmeza; además, el audífono debía colocarse en el gancho respectivo cuando ya no se hiciera uso de él. En su trato telefónico, los despachadores, telegrafistas, conductores, maquinis-

tas y otros empleados debían expresarse en términos comedidos y corteses porque si no lo hacían serían sancionados por la empresa.

La Superintendencia de Electricidad y Telégrafos era la responsable de los aparatos telefónicos y en general de todo el equipo del sistema telefónico selectivo. Esa superintendencia se encargaba de solicitar el mobiliario y los aparatos de telecomunicaciones a las compañías proveedoras. Una de esas empresas fue Ericsson, dedicada a la fabricación, construcción e innovación de todo lo relacionado con los servicios de comunicación. Ericsson, cuyo nombre completo es Telefonakiebolaget L. M. Ericsson, es una empresa multinacional de origen sueco dedicada a ofrecer equipos y soluciones de telecomunicaciones, principalmente en los campos de la telefonía y como innovación, la telefonía móvil. La compañía fue fundada en 1876 por Lars Magnus Ericsson, originalmente como un taller de reparación de equipo de telegrafía. Fue precisamente por ese servicio que comenzó una estrecha relación de trabajo con los ferrocarriles en México.⁵

Muy importante fue el hecho de capacitar, con un serio afán modernizador, a los trabajadores de las oficinas telegráficas de los ferrocarriles en México. La tarea no fue sencilla ni se dio en poco tiempo, pero la habilidad cotidiana para manejar la red constituyó un plus que los trabajadores utilizaron en favor de la actualización y eficiencia del sistema.

Ya para 1939 los teléfonos selectivos eran comunes tanto en las oficinas como en la red de vías y estructuras; no era raro que los mismos trabajadores solicitaran la reparación o cambio de aparatos cuando comenzaban a fallar o se volvían obsoletos.

Dentro de las colecciones del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, los teléfonos selectivos han sido, son y serán de las piezas con mayor popularidad entre el público que ha tenido el privilegio de mirarlos de cerca; la mayoría se sigue preguntando cómo un servicio tan bueno y eficaz como los ferrocarriles puede parecer cosa del pasado con tecnologías tan del futuro.

⁵ En 1930 la compañía Ericsson se mudó a Estocolmo y creó algunas subcompañías en Europa y América; entre los principales países donde sus servicios eran requeridos se encontraban Francia, Italia, Australia, Inglaterra y Alemania, y por el otro continente, Estados Unidos y Argentina, pero debido a la demanda de trabajo de Ferrocarriles Nacionales, decidió crear una oficina de servicios telegráficos y telefónicos en México. Eso no sólo aceleró los procesos en ferrocarriles, sino que también aseguró a Ericsson la compra de diferentes aparatos de telegrafía de última generación, como los selective phone. Aunque ya desde finales de 1936 la empresa fabricaba y distribuía aparatos telefónicos, no fue sino hasta 1938 que consolidó en el mercado internacional los teléfonos selectivos, aparatos utilizados principalmente para tareas de campo en donde existiera una línea telegráfica, aunque también eran muy solicitados para las tareas de oficina.

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1. NÚMERO DE REGISTRO: No es visible.
 NÚM. DE INVENTARIO CNCA: H57
 NÚM. DE INVENTARIO FNM: FNM09195001000C4506000000016.
 NÚM. DE COLOCACIÓN EN ALMACÉN:
 Planta baja, estante b, cajón 42, andén 4, Almacén de Bienes Muebles Históricas del CNI¹/CF/MNFM.
 CLAVE PRONARE: MNFM2CG00091G93
 INSTITUCIÓN - BM - INV/GADOR - NÚMERO - LÍNEA - KILÓMETRO.
 OTRO NÚM. (especificar): FR & Company 90503-WRA/ISA

2. LOCALIZACIÓN:
 Estado: Veracruz.
 Municipio: Tierra Blanca.
 Localidad: México

3. NOMBRE DEL OBJETO: Teléfono selectivo.

4. NOMBRE DEL FABRICANTE: Ericsson, R. M.

5. MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Madera y plástico.

6. INSCRIPCIONES: Para uso exclusivo de la empresa.

7. MEDIDAS:
 Alto: 22 cm.
 Largo: 25 cm.
 Ancho: 16 cm.
 Diámetro:
 Peso aprox.: 3 kg.

8. LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ:
 Talleres de Tierra Blanca, Veracruz.
 Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique ()

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

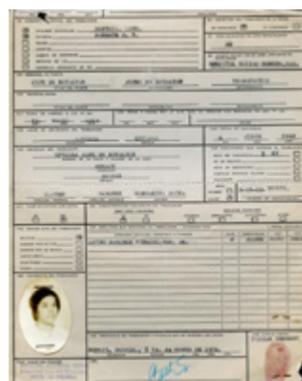
10. REGISTRO FOTOGRÁFICO
 Sí (X) No ()

9. NOTAS Y OBSERVACIONES (función, descripción detallada, historia, etc.)
 Aparato de comunicación que conformaba el equipo telegráfico dentro de Ferrocarriles Nacionales de México. La empresa Ericsson fue por muchos años la que se hacía cargo de este tipo de mecanismos y de su mantenimiento. La importancia del teléfono selectivo radica en la facilidad con que este aparato genera la comunicación directa entre equipos mecánicos e informático-telegráficos "sin más dificultad que la de colgarse de la red telegráfica". La transmisión de los datos en la red se realizaba a una velocidad muy baja, exactamente 50 segundos, y a través de la clave Morse. El procedimiento era el siguiente: el emisor u operador del teléfono selectivo se "colgaba" de la señal telegráfica y transmitía un mensaje; el receptor, que era telegrafista, recibía el mensaje y lo escribía en clave Morse para luego interpretarlo y escribirlo en una hoja de órdenes.

11. REGISTRÓ: PRONARE
 FECHA: 1995



Testimonio de la señora Margarita Castro. De telegrafista a jefe de estación. Primera Parte



Entrevista a la señora Margarita Castro¹ realizada por Patricio Juárez, jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, el 22 de mayo de 2012 en la estación Contreras, Distrito Federal.

Transcripción: Patricio Juárez

Tengo un tío que trabajó creo que 50 años en Ferrocarriles, pero ahorita ya está muy grande, está muy malito. Me hubiera gustado que lo entrevistara a él para saber cuáles eran sus pensamientos, que le contara sus vivencias, es muy interesante, porque, ¿sabe qué?, él fue un empleado que desde jovencito comenzó desde abajo, llegó hasta la gerencia porque estuvo allí en el administrativo trabajando. Mire soy una persona de tercera generación de ferrocarrileros: mi abuelito, mi papá y yo. Soy de la tercera generación y mis hermanas también, todos entramos a Ferrocarriles. Nací en un campamento de ferrocarrileros. ¿No sé si conozca usted los campamentos? El campamento en el que trabajaba mi papá era de remachadores de puentes, eran los que remachaban los puentes ¿Nunca vio usted remachar un puente? Son unas trabes grandes, grandes y haga de cuenta como que llevan tornillos, entonces con un aparato especial, para que quedara bien asegurada una plancha con la otra, de fierro le metían ese remache; se detiene el remache así y entonces ra, ta, ta, ta. Para hacer ese trabajo creo que se necesitaba mucha fuerza. Bueno mi papá trabajó ahí.

P. J. ¿Cómo se llaman sus padres?

M. C. Mi papá Antonio Castro Díaz y mi mamá Virginia Sánchez Cruz. Él trabajó mucho tiempo en Ferrocarriles.

P. J. ¿En qué lugar nació usted, en qué campamento?

M. C. En el de remachadores de puentes.

P. J. ¿En dónde estaba?

M. C. Estaba aquí en el norte, como esas cuadrillas que le llamaban sistemales, que podían estar en cualquier lugar, donde los necesitaban allí iban. Nací en Arriaga, en Arriaga, Chiapas. Pero nada más fui a nacer allá, rápido me trajeron otra vez al campamento; por eso desde que tengo uso de la razón viví y me crié en los campamentos.

P. J. ¿Dice que su abuelo también fue ferrocarrilero?

M. C. Mi abuelo Elías era jefe de vía, allá en el sur, en el sureste; de hecho, no sé si todavía exista un lugar que se llama [estación] Elías Castro Ortega, entre Arriaga e Ixtepec.

P. J. ¿Conoce usted el sureste?

M. C. Sí, de Salina Cruz, luego Ixtepec como estación de entronque, de Ixtepec para Tapachula, antes de llegar a Arriaga hay una estación de bandera que se llama Elías Castro Ortega, así le pusieron en honor a él porque él anduvo trabajando muchos años y era jefe de vía mi abuelito.

P. J. ¿Tuvo más hermanos trabajando en ferrocarriles?

M. C. Somos cuatro hermanas. Una trabajó en el departamento de vía; otra en el departamento de agua y combustibles. Ambas trabajaron como oficinistas.

P. J. ¿Dónde pasó la primera etapa de su niñez, a dónde andaba, en dónde estuvo?

M. C. En los campamentos. En Matías Romero hice el primero y segundo año de primaria, allí estaba el campamento de mi papá; el tercero y cuarto año los hice en Arriaga, porque nos dejaron con una tía, dos años. Parece que no le funcionó a mi papá dejarnos allá y nos fueron a traer después; entonces el quinto y sexto año de primaria lo hicimos en Monterrey, ya estando con mi mamá y mi papá otra vez. De allí, de Monterrey, mandaron a mi papá a Reynosa, pero como nosotros estábamos en la escuela ya no pudimos ir a Reynosa con él y nos dejaron allí; entonces allí hice lo que le llaman, finalizando los años 50, carrera comercial, donde

¹ El expediente de la señora Margarita Castro se conserva en el Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias/CNPPCF/Conaculta. Exp. 384/Fondo Matías Romero-Transportes.

enseñaban taquigrafía, mecanografía, redacción, todo lo relacionado con la oficina. Estuve allí en la escuelita; pobrecito mi papá porque pues con muchos sacrificios, creo yo, porque ya empezábamos todas a pedir que zapatos, ya cosas más de señorita. Entré a trabajar allí por primera vez en una relojería en Monterrey, mi hermana más grande y yo. Me acuerdo que llegaba mi papá del trabajo y ya teníamos que estar allí, porque nos decía que si fuéramos a trabajar nos tenían que dar una autorización para que mi papá viera el lugar donde trabajábamos. Mi papá era alto y fornido. Creo que heredé el físico de él. Estaba un poquito alta y fornidita, y en lugar de parecer de 13 o 14 años parecía que tenía 17. Para ir a la relojería, el señor dijo que fuéramos presentables, así que llevaba medias y zapatitos de tacón y un vestido más o menos de mostrador. Luego, como entraba a estudiar en la escuela en la tarde, llegaba corriendo, medio comía, me ponía mis tobilleras y mis zapatitos de escuela, ya parecía una niña y me iba a la escuela así. Entonces ya cuando le dije a mi papá, porque veía que en el campamento la vida era muy dura, veía que los señores tomaban mucho licor, mi papá no tanto pero sí tomaba también, que las derramas de dinero se iban allí. Ahora me admiro porque las muchachas ya no piensan, pero antes decía ¡cómo me voy a casar y voy a seguir aquí! Tengo que hacer algo, tengo que trabajar en algo, no puedo seguir aquí como estas señoras a las que sus maridos les gritonean. Había una cosa que se me rebelaba en el interior. Estuve mucho tiempo cavilando y pensando ¡tengo que trabajar!, pero de oficinista no me gusta, porque para esto mi papá era un jefe muy estricto; mi hermana empezó a trabajar con él en la oficina.

Mi papá había estudiado preparatoria, persona de las de antes con preparatoria, era una persona preparada, porque la preparatoria de antes es como si usted hubiera cursado licenciatura. Venía sus calificaciones de él: clases de Moral, Ortografía, Caligrafía, había otra materia que a mí me hacía gracia, que ahora ya no dan, creo que Comportamiento, qué desenvolvimiento tenía la persona, entonces mi papá era muy estricto, eso pensaba. Le hablé a mi papá, me armé de valor. Primero fui a hablar con un jefe de estación.

Teníamos cerquita al jefe de estación que era compañero y amigo de mi papá. Un día le habló a mi mamá si le daba una comida y mi mamá le dijo que sí. Desde aquel día el jefe llegaba a comer a la casa, una sola comida al mediodía. Cuando lo vi dije: me animo, me animo, entonces le dije: "¡Oiga, jefe, quiero aprender el telégrafo, cómo le hago!". Él me dijo: "Ay Mago, ¿está de acuerdo su papá?, es que necesita decirle a su papá". A de haber dicho me voy a meter en un lío. Le respondí "No, no le he dicho, pero me encargo de decirle. Quiero que usted me enseñe". "Pero es que necesita decirle a su papá primero", ha de haber dicho que no me dejaría ir. Le dije: "Yo me encargo de decirselo a mi papá, mañana le digo pero mientras déme lo que voy a empezar a hacer, déme usted algo que me voy a aprender". Él como que la pensaba. Finalmente me dio el abecedario. Bien, al día siguiente ya me sabía el abecedario y lo fui a ver. Él me dijo: "¿Qué le dijo su papá?". "Todavía no le he dicho, pero ya me sé el abecedario; ahora dígame cómo le hago para conseguir el aparato para empezar a practicar". Y que me dice: "¡Pero dígame a su papá!" Bueno pues voy y le digo y así lo tenía, y ya me consiguió el aparato y unas pilas para que comenzara a trabajar con el abecedario. Finalmente le dije a mi papá. ¡No!, pego el grito en el cielo y que me dice: "¡No mi hija!". Mi papá no era grosero ni nada, fíjese que él sabía ser papá en su momento y amigo en otro momento. Entonces me dijo: "¡No mi hija! ¡Aquí hay puros hombres, cómo se va usted a meter allí, usted que es tan delicada!". Nosotros no sabíamos decir una grosería en la casa, él nunca decía una grosería en la casa. "¡Usted que no está acostumbrada a oír una grosería en su casa allí me la van a hacer llorar! ¡Porque allí dicen muchas leperadas!". Pero, le digo, haré pues un trabajo que a mí me gusta y a mí me gustaba el telégrafo. Entonces le dije: "Quiero, papi, aprender a trabajar, ¡quiero trabajar en algo!". Él dijo que lo íbamos a ver, "vamos a ver eso". No me dijo ni sí ni no. Mientras ya empecé a aprender el telégrafo.

P. J. ¿En Monterrey?

M. C. No, en un lugar que se llama Yerbanis, Durango; en esas fechas él ya estaba trabajando entre

Durango y Torreón. Yerbanis está en medio, exactamente a la mitad; en toda esa línea iba a trabajar él. El jefe que era de allá del sur era muy buena gente. ¿No sé si lo llegó usted a oír alguna vez?, ¿usted fue ferrocarrilero? Alguna vez oyó usted el nombre de Nardo Martínez Olivera. Era de allá del sur, tehuano. Bueno, él ya empezó a enseñarme. Mi papá dijo que sí a las quinientas, que bueno, que estaba bien que trabajara, porque él tal vez pensaba: esta muchacha se va a conseguir un novio, se casa y ya se le olvida eso; eso pensó él. Pero no, porque mi pensamiento era otro. Yo decía: tengo que ayudar a mi mamá, quiero ser alguien y ayudar a mi mamá. El amor a mi mamá es el que me motivó. Empecé a trabajar y a ir a practicar; a los tres meses empecé a oír las letras, ya en el aparato, en la línea telegráfica. Oía ya cuando llamaban al jefe, la llamada de Yerbanis, en SBS, corría y le hablaba al despachador. “¡Ay, Margarita, ya oye usted, ya oye usted!”. “Sí, ya oigo, ya se me está educando el oído”. Entonces ya después cambiaron a mi papá a un lugar que se llama Pedriceña, más cerquita de Torreón, allí también seguí practicando en la oficina. Los jefes de estación eran correctos conmigo porque me veían jovencita y estaba allí con ellos, se portaban muy bien, nada más que el jefe era muy canijo. Un día me había ido de Pedriceña, tenía la costumbre de que cuando estaba uno más distraído se iba a la bodega sacaba una pistola y disparaba. ¡No!, la primera vez que oí eso casi me tira del asiento, sí, sí, y el corazón me hacía tas, tas, y luego él a las carcajadas: “¡No se espanten, hombre!, ¡no se espanten!”, decía; era muy canijo. Y de allí mandaron a mi papá a Aguascalientes. Allí tuve que ir a hablar con el jefe; iba sola porque mi papá no fue, porque el decía que si me iba mal era culpa mía. Pero qué bueno que fue así porque fijese que desde siempre aprendí a arreglar mis asuntos sola. Decía, por qué voy a confiar en alguien, no. Entonces ya fui a Aguascalientes y le hablé al jefe de la oficina telegráfica, que era una oficina grande, bastante grande, y le dije que si me iba a recomendar con un telegrafista para que hiciera mis prácticas. Allí en Aguascalientes empecé a oír todos los telegramas, todo lo relacionado con ferrocarril. Allí en Aguascalientes se trabajaba con México, con San Luis Potosí, con casi todas las estaciones grandes.

P. J. ¿Más o menos en qué año fue eso?

M. C. Fue en 1960, en el 1961, porque en 1962 se casó una de mis hermanas en Aguascalientes, fue en el 1961. Allí estuve practicando varios meses, a mi papá no lo dejaban un año completo en un lugar. Luego la secundaria y la parte de prepa que hice, ya la hice trabajando, porque tenía miedo; mi aspiración era ascender en ferrocarriles y decía: con la pura primaria y el cursito ése que tomé, pues como que no, pensé que no, aunque mi papá me dijo prepárate, nos compraba muchos libros, pero de todas

maneras decía qué tal que cuando vaya a hacer el examen no pase por alguna razón. Esa era mi preocupación; entonces me fui a la secundaria e hice el tercer semestre de prepa, porque me quitaron la que estaba cerquita de donde vivíamos nosotros y ya no le pude seguir porque entonces ya me llamaron a hacer el examen aquí. Aquí estuve un año y seis meses de capacitación. El ferrocarril tenía su departamento de instrucción para sus empleados; entonces aquí estuvimos pasando el examen para telegrafista primero, luego regresamos. Regresé al año, otros regresaron a los pocos meses, pero regresé al año a examinarme como jefe de estación.

P. J. ¿Dónde percibió por primera vez su sueldo?

M. C. La primera vez, qué lindo, la primera vez, en Jesús Carranza, Veracruz, aunque asenté escalafón aquí en Tlatilco. Como mi tío me ayudó bastante, mi tío Elías, que era ferrocarrilero, fue jefe de despachadores, ya luego jefe del departamento de personal; entonces él me dijo: “¡Mira Margarita, asientas escalafón aquí y luego te vas a tu división, para trabajar allá, porque allá hace falta mucho personal!”. Entonces asenté escalafón aquí el día 1 de marzo de 1963, aquí trabajé por primera vez un turno para que sentara escalafón.

P. J. ¿En qué turno estaba?

M. C. Ese día trabajé de 7 a 15 en Tlatilco. Fue un sacrificio, se me hizo el turno más largo. Tenía miedo, cada que me llamaba el despachador, estaba temblando, temblando, sabe por qué, porque en esa oficina se atendía a dos despachadores: uno de la división Pacífico y otro de la división México, y cuando llamaban no sabía ni quién me estaba llamando; a uno lo atendía por el selectivo y al otro en el telégrafo. En todo el turno el que me llamó más fue el del telégrafo, que era el que quería que no me llamara tanto. Decía me voy a poner nerviosa y no voy a oír bien la orden, y cuando me llamaban que me iban a dar un telegrama allí estaba tiembla y tiembla pero mi tío se echaba sus vueltas al turno mientras estuvo conmigo, se puede decir. De allí me mandaron a mi división. Mi papá estaba por allá por Chiapas, en Pijijiapan, entre Tonalá y Tapachula. Entonces me mandaron a Pijijiapan; el calor me estaba afectando, empecé a trabajar pero creo que estaba un poco anémica, tuvieron que darme medicinas porque me sentía muy mal y ya vino mi papá porque casi no comía y estaba nada más tome y tome agua —como casi todo el tiempo habíamos andado por aquí por el norte donde la temperatura es templada, es sabrosa, estuve mucho tiempo en San Luis—. En San Luis Potosí vivimos mucho tiempo, entonces ya cuando me mandaron allá me puse como anémica, tuvieron que llevarme al médico. Estaba muy jovencita, se puede decir, cuando llegaron las instrucciones de que me fuera a trabajar. Tenía un poco de miedo,

tenía miedo hasta de ir sola, no estaba acostumbrada a estar sola; siempre andaba con mis hermanas y mis papás. Entonces me dijo mi papá: "No, no puede ir tu madre, que se vaya Gela contigo". Le dije: "Quiero que vaya mi mamá". Entonces la primera vez que trabajé fue en Jesús Carranza, Veracruz, allí estuvo mi mamá conmigo.

P. J. ¿Mientras su papá estaba en otra división?

M. C. Si, él estaba en el Panamericano; él estaba allá en Pijijiapan y mi mamá estaba conmigo en Jesús Carranza, pero como tampoco estaban acostumbrados a estar separados, pues mi mamá vino a ver cómo iba a quedar instalada acá y que ya luego se viniera mi hermana mayor conmigo. La primera vez que cobré fueron 913 pesos. ¡No, hombre, yo no cabía de orgullo porque mi papá ganaba menos!; mi papá ganaba como 600 y fracción como mayordomo, ya estaba como mayordomo de remachadores, se supone que ése era un puesto bueno, pero mi sueldo como telegrafista, porque allí en esa estación fue cuando abrieron la estación de Medias Aguas, Veracruz, como subterminal; entonces, como Jesús Carranza no tenía señal de órdenes, forzosamente le daban una hora de tiempo extra al telegrafista por atender el Centroamericano que pasaba en la noche rumbo a Tapachula. Como el tren no tenía señal de órdenes, tenía que pararse allí y tenía que darle su boleta de despacho para que siguiera su camino, sino allí se quedaba anclado, porque no había señal de órdenes, porque acababa de pasar todo, todo, a Medias Aguas; mientras no ponían la señal de órdenes le estaban pagando al telegrafista una hora extra diaria, una hora de tiempo extra. Entonces cuando veo mi raya: 913 pesos y cachitos, moneditas, que me dieron en esa ocasión, pero para mí se me quedaron grabados los 913 pesos. Decía: ¡Tanto dinero!, ¡qué voy a hacer con tanto dinero! ¡Cobré! ¡Creo que ni las gracias le di al pagador!, ¡ya me pasó! Salí con mi dinero y fui corriendo, corriendo, corriendo a ver a mi mamá. "¡Mami, mami, esto es todo suyo!". "¡Hay hija, ya cobrastel!", mi mamá hasta lloró de contenta. Sí, me dijo ella: "Pues es tu dinero, ese dinero es tuyo". Que le digo: "Quiero que usted esté bien, nada más voy a agarrar los 13 pesos y usted agarra los 900

restantes". Por eso fue que a mi mamá le dio mucho gusto. Seguí trabajando allí varios meses y de allí me mandaron a Medias Aguas.

Estuve también en Medias Aguas pocos días porque era una estación ya de segunda para telegrafista, no daban buen sueldo y como apenas había entrado me fueron a relevar rápido y de allí me mandaron a Hibueras. Ahí sí demoré ocho meses porque nadie quería ir, ¡había una de zancudos, Dios mío!, no había luz y nos alumbrábamos con quinqué. El peor turno era de 0.1 horas a 7. Me dejaron. La primera vez que trabajé de 0.1 a 7 no me levanté al día siguiente, puro dormir, hasta mi hermana estaba espantada, me decía: "¡Qué tienes, qué tienes!", pues que no dormí toda la noche, nunca estaba acostumbrada a desvelarme así.

Sí fueron cosas tremendas, muchas cosas me pasaron a mí cuando estaba de telegrafista, de nueva, porque me mandaban a puros lugares inhóspitos. Luego a mi papá lo cambiaron de Chiapas y lo mandaron a Acámbaro. Entonces dije: pues me voy también, no podía estar lejos de mi papá, era hija de familia. Pedí mi cambio luego, luego, y me vine para acá con mi papá. Anduve trabajando en Huehuetoca, en El Salto y en Acámbaro también de telegrafista. De allí me vine a México al examen de jefe de estación. Me aventé otro round con mi papá, que me dijo: "Para qué quieres ser jefe de estación, al ratito te vas a casar y vas a dejar todo, vas a aventar todo al diablo", y le respondí: "Y si no me caso, y si me quedo soltera, hay muchos solteros en la familia, y si el marido me sale mal y ya no lo soporto, si me quiere pegar". Entonces se quedó pensando y me dijo: "¡Pues haga lo que quiera, pero no tengo dinero para mandarle, para que esté allá un año, dos o tres, no sé cuántos se va a estar allá!". Le dije: "Mire, mi tío Elías ya me ofreció su casa, voy a estar en la casa de mi tío Elías. ¡Y me voy con la raya de mis vacaciones!". Iba a cobrar mis primeras vacaciones; me decía, es muchísimo dinero, con esto la hago, pero no la hice porque aquí en México se gasta mucho: pasaje para allá, pasaje para acá, fue duro estar aquí, sin trabajar. Sólo trabajé uno que otro turno nada más.

Pero me pasó algo, digo que bonito porque iba a ver las oficinas del Valle y en Buenavista salía un camión con ferrocarrileros, ¿cómo le llamaba? el , ¿no? Entonces la familia de mi tío vivía cerca del metro Revolución, en Puente de Alvarado. Allí vivían. Mi abuelito tenía una casa de huéspedes y allí vivía mi tío Elías con su familia. Allí se veían todos, allí llegué; ya no tenía dinero para terminar los últimos meses de instrucción y no podía pedirle a mi tío, no y no, por qué tenía que pedirle. No y no, porque mi papá me dijo claramente que no me iba a mandar nada. Dije: ni modo tengo que ir al Valle a ver si hay un lugar disponible; ya ve usted que siempre hay telegrafistas que decían: “Oye, trabájame el domingo que no quiero trabajar y te doy a la mano tanto, ¿no?”. Entonces dije voy a ver si hay un turnito así. Me fui y me dijeron: “¡No, hombre, el que siempre está tomando y quiere que le trabajen es el de Tlatilco!” y dije: Tlatilco, ya más o menos sé como es el movimiento. Bueno dije: voy a ir a Tlatilco, pero me tenía que ir en el . Tomé el para ir al Valle de México para informarme. Se acomodó conmigo un muchacho que me andaba echando los piropos, se quiere meter y se me caen los libros que llevaba del Departamento de Instrucción.

Nada más los levanté y seguí platicando con él; ya cuando me iba a bajar, otro señor que venía sentado atrás me dijo así como molesto –ha de haber dicho esta por venir platicando ni cuenta se dio–: “¡Hey, se le cayó su bolsa y su dinero!”. Y que volteo a ver, en total eran 400 pesos que estaban tirados allí, ha de haber sido la raya de un pobrecito, quién sabe quién fue, hijole, y los vi y dije: ay Diosito lindo, creo que fue diosito que me los mandó, lo agarré y los guardé. “¡Ya no los guarde en los libros! –me dijo el señor todavía molesto–, ¡no los guarde en los libros porque los va a perder!”. Ha de haber dicho ¡esta mensa por venir con el novio ni cuenta se da!, pero no, no era mi novio, ni nada, él nada más andaba allí de pega, pega. Y ya él dijo: “Tu dinero”. “Sí se me cayó, lo acabo de recibir de mi papá”. Con ese dinero terminé los meses que me faltaban. Los 400 pesos fueron para esos meses aunque no pagaba nada en donde estaba pero tenía otros gastos. Las clases se me fueron así como muy amenas, los del Departamento de Instrucción eran muy buenos maestros y digo buenos maestros porque ya de allí salimos a trabajar bien. Sí, fíjese.

P. J. ¿Allí en Buenavista?

M. C. No, estábamos donde estaba antes el hospital Colonia, en Serapio Rendón, allí había unas oficinas donde era el Departamento de Instrucción; ahora ya es muy grande, incluso a mí me llamaron, ya estando aquí en Contreras de jefa de estación. Me llamaron para que fuera instructor, que es puesto de confianza, instructor para jefes de estación, pero mi esposo no quiso, que era mucha lata ir hasta Buenavista y regresar, todos los días ir y venir, y el sueldo era una miseria, o sea que no había mucha

diferencia entre el sueldo de jefe de estación de aquí con el sueldo que me iban a pagar.

P. J. ¿En qué fecha y dónde trabajó por primera vez como jefe de estación?

M. C. Fui a tomar la estación el 22 de diciembre de 1964 en un lugar que se llamaba Maravillas. Ya cancelaron esa estación, esa estación Maravillas, Hidalgo. Estaba la estación Tula, luego Leña y después Maravillas. Porque venía Navidad el jefe de estación y él se iba a su casa. Pidió permiso, no sé si 15 o 20 días. Allí sí tenía miedo porque no había nadie; la sección quedaba retirada un poco de la estación y párele de contar, no había nada. En la estación Maravillas, Hidalgo, lo que sí hacían muy sabroso era el chicharrón, de eso sí me acuerdo. Sí, allí fue la primera vez que trabajé como jefe de estación.

P. J. ¿Supliendo?

M. C. Sí, pero ya contaba para mí, prácticamente fui a asentar escalafón como jefe de estación allí. Me quedé 15 días mientras llegaba el jefe de estación y llegó hasta los primeros días de enero de 1965.

P. J. ¿Después a dónde se fue?

M. C. No, ya no trabajé como jefe de estación. No había oportunidad; me fui como telegrafista nada más, me vine aquí a El Salto, El Salto, Hidalgo. Allí se me quedaban mirando los señores rancheros. No me lo va usted a creer pero llegué a trabajar allí con mi petaquita... mi papá estaba en Tula y me fui a El Salto. Allí fui sola, mi papá me preguntó: “¿Te vas a quedar en la casa del jefe de estación?”, porque él me ofreció su casa: “Aquí tenemos un cuarto libre te puedes quedar para que vayas y vengas” porque el horario no se acomodaba con el horario de los trenes. O llegaba tarde o de plano no llegaba a trabajar. Entonces dije tengo que quedarme allá. Mi papá me dijo: “Si tiene a dónde, quédese”. Me quedé. El primer día que trabajé en El Salto, los señores –digo han de haber sido muchachos, sombrerudos– se pusieron en las ventanas; ya ve usted que en las ventanas de las estaciones siempre tenía que estar descubierta para ver los trenes que se aproximaran; en las ventanas había dos señores, acá otros dos señores allá, otros tres por allá, otros dos por allí. Todo lleno de hombres mirándome para ver qué estaba haciendo. Hijole me sentía de lo más incómoda, me decía: a qué hora se van a ir estos. Pensé que estaban esperando el tren y que pasando el tren ya se iban a ir, pero, no, allí se quedaron, allí se quedaron. Hijole ya no sabía ni qué hacer; me decía el jefe de estación: “¡Déjelos, Margarita, si no le están haciendo nada!”. “Pues no me están haciendo nada, pero me siento incómoda, me siento incómoda que me estén mirando”. Pasaron dos o tres trenes, ya les daba sus órdenes o sus boletas de despacho o lo que iba a hacer y ellos allí plantados, mi-

rándome la tarde como si no tuvieran nada que hacer. Creo que en aquella época no había mucha televisión, creo que por eso. Y veían raro que fuera una mujer que estuviera trabajando allí; es como ahora cuando ven a una mujer manejando un camionzote de esos, así creo.

Ahora, cuando llegué a trabajar a Huehuetoca, igual; no, no, era una cosa tremenda, allí me daba miedo, allí sí le tuve que decir a mi hermana: “¿Te vas conmigo manita chula?”. Estaba la estación y la caseta del telegrafista allá unos metros retirado, era un cabús que le dieron al telegrafista para que se durmiera y el baño de la casa del telegrafista estaba afuera, había que salir de la caseta para ir al baño; entonces va a ver lo que pasó: Un día nos acostamos y como a la una de la mañana le digo a mi hermana: “No quiero abrir porque tengo miedo, quiero que me acompañes al baño”. “Ay Margarita, para que cerraste... siempre te duele el estómago, no estés molestando”. “Oye, no seas mala, acompáñame”. Ya me levanté despacito, encendí la luz –allí sí ya teníamos luz–, entonces encendí la luz, pero ya para eso me puse mi batita porque hacía frío allí, que abro la puerta, casi se cae un viejo para adentro, ¡estaba espiándonos! Que le digo a mi hermana: “¡Yo mañana renuncié aquí, ya no quiero estar, ya no quiero estar, no tiene caso ni pelear por esto, son unos salvajes, ya me voy de aquí, ya no quiero estar aquí!”. Que me dice: “¡Pero te vas a quedar sin trabajo!”. “Pues voy a quedar disponible”. Y, fíjese, para mi suerte nunca me quedé disponible, nunca; antes, por ejemplo, se terminaba un interinato y te decían disponible, ya se iba uno a su casa, ya lo llamaban cuando había chamba, ahora sí que como a los actores. Yo no, fíjese que no, a mí se me terminaba aquí y me decían instrucciones para que te vayas a tal lugar y allí iba.

P. J. ¿Y esta hermana que la acompañaba no estaba trabajando en ese momento?

M. C. No, no, pero cuando ella vio que me estaba haciendo independiente, que me compraba mis cosas e iba de aquí para allá, presentó sus papeles a Ferrocarriles, para trabajar en el ferrocarril. Eso es lo

que me da cierta satisfacción, que mis hermanas, una más grande y otra más chica, al verme trabajar decidieron hacer lo mismo. La de en medio que me seguía, ésa rápido se casó; la más chica también se casó aunque ésa me fue a acompañar a donde trabajaba y de allí se casó. Se fue con el novio y se casó, pero le fue mal, entonces regresó para con mi papá y mi mamá, se puso a estudiar y se puso a trabajar en el ferrocarril, o sea que le hizo como yo. Ahorita, bendito sea Dios, tenemos nuestra pensión porque alcanzamos jubilación, alcanzamos jubilación. Ellos viven allí cerquita del metro Ferrería, en casas de ferrocarriles también, allí viven ellos. Sí, le digo, ésas fueron las peripecias que viví en las rancherías. Cuando llegué a trabajar a Donají –que también anduve trabajando mucho tiempo de soltera en Ferrocarriles–, allá en Donají, Oaxaca, cerquita de Matías Romero, allí estuve como jefe de estación muchos años. Después, pero cuando llegué allí de telegrafista vivíamos en una casa cerquita mi hermana y yo, no teníamos luz eléctrica tampoco allí. Cuando llegué a trabajar como jefe de estación en Donají fue que metieron la luz eléctrica.

Allí también me espantaron, porque también allí había un mostrador grande, grande, la señal de órdenes acá, la ventana muy grande, otra ventana aquí y otra ventana allá para ver los trenes, como le digo, son de las estaciones. En una ocasión estaba oscura, oscura, la noche y mi hermana me dijo: “No te voy a acompañar ahora, allá te espero en la caseta porque voy a leer un poco”. Entonces me quedé sola; a mí me gustaba leer, me gustaba tejer, hacer algo para no dormirme, porque siempre he sido de sueño muy pesado; entonces, si me duermo voy a detener el tren aquí y luego; entonces tejía mucho, trataba de no dormirme. Estaba de lo más silencioso, silencioso, porque el radio que teníamos se le quedaba a mi hermana.

Entonces estaba allí todo tranquilo, tranquilo, cuando veo una cosa que se pone en la ventana y luego una cara que me sonrió: “ha, ha, ha”, así, sin dientes adelante; imagínese usted, a las once de la noche, me he llevado un susto, estaba por terminar mi turno, pero todo silencio, tranquilo, el último tren ya había pasado, llega este hombre y me sonrío así,

pues me quedé helada en la silla y estaba a una distancia como la que está usted, que estaba la ventana y yo aquí, había una pared y la ventana, ¡ay! No me podía mover, Virgen santísima, Virgen, cuando oí una voz que decía allá afuera: “Quítate de allí, qué estás haciendo allí”, dije ¡ay!, ¡ay! Al oír esa voz, reaccioné. Era un peón de vía que estaba enfrente que le decía que se quitara. Ya luego me dijo: “¡La vino a espantar éste, verdad! La vino a espantar éste, es un loquito que siempre anda por la carretera, él casi no viene nunca por acá, quien sabe por qué se vino ahora para acá”. Le dije: “Pues ya vino a espantarme, me espantó bastante”. Ya me dijo: “Pero no hace daño, no hace daño a nadie, está un poco malo de la cabeza pero no le hace daño a nadie”. “¡Ah, bueno!”, le dije. Ya me tranquilicé, ya después hasta lo hice mi amigo para que me estuviera apoyando. Sí, hombre, pero qué cosas tan tremendas, muchas anécdotas me pasaron.

Estando trabajando así de telegrafista, como jefe de estación, me dijo mi papá. “¡Para que va usted a trabajar como jefe de estación! ¡Ese trabajo es de hombre, en la estación llegan bultos pesados y quién los va a bajar!”. Yo voy a ver quién los va a bajar, voy a trabajar de jefe de estación porque es más sueldo que como telegrafista, y le dije: “Y qué tal que si no me va bien cuando me case, puedo mantener a mi familia con mi sueldo de jefe de estación”, y decía él: “¡Se está usted proyectando!”, o sea que estaba dando por hecho que me iba a ir mal. Bueno pero ya después él ya me empezó a tener cierto, vamos a decir, como a respetar mis ideas. Me decía: “¡Está bien hija, está bien, pero lo siento por usted, porque usted no va a poder atender el exprés porque los bultos van a ser pesados!” Y le decía: “Voy a ver cómo le hago”. La última vez que sí recordé lo que él me dijo fue cuando estaba trabajando como jefe de estación en Omealca, Veracruz. Allí había un ingenio cerquita y todos los sábados mandaban el dinero para el pago de todos los trabajadores. Una vez se les ocurrió la brillante idea de mandarlo en monedas, hijole, no, no, y ahora me pongo a pensar, qué tal si hubiéramos estado en este tiempo, que recibiera el dinero.

Mandaron tres enormes bolsas, así de ésas de lona de las de antes; claro que venían con su sello de lacre y toda la cosa, y todo lo que usted quiera, pero eran unos bultos así, eran tres y yo apenas podía con uno, no podía con los tres. Tuve que dejar dos a media vía porque allí me los aventó el del exprés, porque no había nadie. Allí aventó los tres bultos y pensé, me voy a llevar uno primero; no me los dejó en el andén porque para mi desgracia allí se encontraron los trenes y el tren que quedó en la otra vía era donde venía el dinero. Ya me dije: ¿ay Diosito, cómo le hago?, a ver sí cuando regrese ya no están estas dos bolsas, decía, pero regresé y allí estaban. Pero mi problema era meterlas al cofre de valores y cerrarlo, pero como era sábado, tenía que hacer entrega de ellos. El dinero no se podía quedar para el lunes; entonces qué hice: metí en la caja de valores el dinero y pues tuve que caminar hasta donde estaban las oficinas del ingenio

para que vinieran a retirarlo y llevar su dinero, así que por mi cuenta me quedé trabajando horas extras, como dos o tres horas, sí, para que llegara la persona a retirar su dinero, si no cómo les pagaban.

Dice él: “Sí, nos demoramos señorita —en ese tiempo todavía era soltera—, porque ya deberían estar los trabajadores allí esperando el dinero; no debería venir usted a avisar que fueran por él, ya deberían estar ellos allá”. Sí, pues eran muchos trabajadores, la cosa era que para mí era mucho dinero. Eran menos de cien mil pesos, pero para mí era mucho dinero. Yo decía qué voy a hacer si se me pierde este dinero. Sí, mi temporada como telegrafista y mi principio como jefe de estación estando soltera fueron puras aventuras que me corrí, puras aventuras.

P. J. ¿Cuándo se casó?

M. C. Me casé en 1967, allá en Chiapas, en Mapastepec, Chiapas. Estaba trabajando en Hibueras, pero mi papá estaba trabajando en Mapastepec, pues me fui a casar a Mapastepec; me casé con un muchacho de Matías Romero, con un tehuano, que tenía sus ideas pero bien metidas. Dijo mi papá muy listo: “¡Usted no la va a hacer con este gordito, piénselo, piénselo, porque no la va a hacer!”. “Por qué —le decía—. Mire no fuma, no toma, es buen hijo, qué más puedo pedir, si es buen hijo va a ser buen papá”. “Pues lo único que le digo es que con él no la va a hacer, sabe por qué. Porque es muy celoso, le va a hacer la vida de cuadros, yo sé lo que le digo, piénselo bien”.

Y todavía una semana después de que me casara me dijo él: “¿Sigue usted en lo mismo, después no se queje?, me dijo. Chin en las primeras de cambio que me enojé con mi esposo en lugar de jalar con mi papá me vine para México, con una hermana; después me reclamó mi papá. “¡Usted por qué en vez de agarrar para acá se fue a arrimar la burrada allá con su hermana! Ha de decir que no vino para acá”. “Acuérdese, usted lo que me dijo: que no me quejara, por eso no le vine a dar lata a usted”. “¡Pero usted no iba a venir a dar lata!”. Ah bueno, nos trataba de usted él, así era él muy respetuoso. “¿Y ahora dígame qué le hizo, qué le hizo el gordito, le pegó?”. “No —le dije—, Dios me libre que me hubiera pegado, pero como cree usted; no se atreve, porque sabe que en la cárcel estuviera ahorita”. Ja, ja, ja. Es que él nos educó así, él nos decía: “Aprendan a hacer sus cosas para que ningún hijo de vecino le venga a poner una zapatería en la calle de la esquina azul”. Qué me quería decir, así era él, tengo muy buenos recuerdos de mi papá, era muy buen papá.

P. J. ¿Cuándo se vino a México estaba en los escalafones?

M. C. Cuando me vine a México pues resulta que sacaban los boletines sistemales ofreciendo tal estación. Entonces mis hijos ya estaban entrando a la adolescencia y estábamos en Lagunas, Oaxaca. Ya ve usted

que Lagunas es un México chiquito, vamos a decirlo así: tiene lo que tiene México en chiquito, está la cementera, el jefe de estación, llegaba un jefe de estación y luego, luego, lo cobijaban, así como de su núcleo, o sea que tenía entrada al deportivo, a la tienda, a todos los eventos del Cruz Azul; mis hijos y yo, bueno la familia del jefe de estación, todos ya íbamos allí, estábamos bien ¿no?, y luego eran muy atentos. Me dieron un terreno del ejido, hicimos una casita allá mi esposo y yo, hicimos una casa bonita y nos dieron el cemento a precio de empleado, muchas facilidades para la construcción. Nos fue muy bien y cuando estuvimos en Donají nos hicimos de un ganadito; mi esposo compró unas vaquitas, al ratito ya eran diez, al ratito ya eran diecinueve, no sé cuantas. Nos fuimos de allí y tuvimos que vender y con ese dinero hicimos la casita allá en Lagunas.

Teníamos una casita. Entonces boletinaron aquí Contreras, boletinaron Contreras y le dije a mi esposo, ya me habían dado de planta Ajusco, como telegrafista, pero mi esposo dijo: "¡No, nos vamos a congelar allá, que es un refrigerador allí; no, no, no, yo no me voy!", y diciendo él yo no me voy, entonces también lo pienso: si él no se va, qué voy a hacer allá sola, bueno porque era Ajusco. Ya para Contreras, en ese tiempo cuando llegó el boletín, estaban checándome a mí la estación allá, aquella era una estación de mucho movimiento también, Lagunas, Oaxaca, en aquella época, mucho cemento salía y llegaba mucho material allá, el que ocupaban; entonces estaba un señor allá checándome la estación y le pregunté "¿Oiga, cómo es Contreras?". "No, pues mire, tiene un bonito edificio, es el D. F., debe de tener un edificio bastante grande, una estación grande, es D. F.". Y me lo creí, ah sí, le dije. "¡Es grande —dice—, allí abajito!". Me imaginé que esto estaba en una loma porque él me dijo: allí abajito está la Universidad, adonde pueden estudiar sus hijos. Y que se me enciende el foquito a mí, porque mis hijos ya estaban, el más grande ya estaba entrando a la secundaria y los otros estaban en primaria y dije: ah, allí está la UNAM. Sí, dice: "CU está allí abajito".

Entonces dije: la estación está en un cerro y se ve la escuela, me imaginé. Hago aplicación y solicito Contreras, y me la van dejando, lo increíble porque había otros más grandes que yo, pero creo que con menos derechos; simplemente el jefe de estación que estaba aquí, don Fernando Sánchez Rodríguez, hasta se enojó porque lo vine a relevar. Me acuerdo, nunca se imaginó porque vieron, Margarita asignada, dónde está Margarita preguntaron, pues está en el sur, cuándo se va a venir para acá, no, nunca se viene, pero lo que no sabían era que ya tenía las maletas hechas. Para esto mi hijo ya había terminado la secundaria, estaba buscando el COBAO allá en Matías Romero. Cuando ya nos llegó la asignación y ya nos veníamos para acá, mi esposo pegó el grito en el cielo y dijo: "¡No, no, yo no me voy!". Entonces le dije: "Pues te quedas, porque yo sí me voy con mis hijos, porque no conviene mandar a los chamacos a estudiar aquí,

porque luego dan malas cuentas". Ya teníamos muchas experiencias de la familia, de las cosas que pasaban cuando se venían a estudiar aquí. Pues él dijo que no y que no y que iba a levantar un acta si abandonaba la casa, ya de fea forma. Yo le dije: "Mira, lo siento, pero sí me voy; razón, Alfredo, es por los chamacos, no es por nosotros; buscamos que los chamacos estudien. Sí, mira, la estación es buena, ya hablé con un jefe de estación que estuvo allí, la estación es buena; no es buena por el sueldo que tiene porque tiene un sueldo de tercera pero tiene muy buena comisión de exprés —aquí llegaba exprés de carro por entero—; el exprés está bueno, así que se compensa el sueldo de jefe de estación con la comisión de exprés que hay". Pero me dice que quien sabe qué, que no sé cuánto: "Bueno pues sí me voy", entonces nos venimos.

P. J. ¿Su esposo en qué trabajaba?

M. C. Era despachador de trenes y le convino a él venirse; a los dos meses ya estaba aquí. Él creyó que no me iba a venir, pero sí me vine; a los dos meses se vino él, entonces le dije: "Mira, ve a ver a tu tío". Tenía un tío bien colocado aquí, él era de fuerza motriz pero tenía muy buen puesto allí mismo en el administrativo y le consiguió a él un puesto muy bueno en el departamento de la gerencia. Le dije: "Saliste ganando, ya ves, por venirte para acá al departamento de instrucción". Él salía, le llamaban para revisar los horarios; antes había en ferrocarriles unas hojas así grandes de horarios y él se encargaba de revisarlos; ése era el trabajo de mi esposo. Porque era despachador de trenes y después fue jefe de despachadores de trenes viajero; lo mandaban a Torreón, a Durango, se salía, por eso le decía te convino venirte acá, te convino porque mis chamacos entraron a la UNAM; ya ve que ahorita casi no entran, pues entraron. El grande no quiso estudiar, se quedó de ferrocarrilero en un departamento al que no quería que entrara: servicios especiales. No, no, no, no me gustaba allí, pero, bueno; creo que allí adquirió todas las malas mañas que tiene. Mis otros dos hijos entraron a la universidad; él [su esposo] estaba contento después, pero como era muy celoso nos llegamos a separar ya estando aquí, era demasiado celoso y no quiso que fuera del departamento de instrucción para dar instrucción a los jefes de estación. Luego no quiso que me examinara como despachador de trenes; se opuso terminantemente pero no le hice caso, porque pensando primero están mis hijos, porque si los descuido se me van a emborrachar, van a agarrar malas mañas. Hasta ahorita mis hijos no toman ni fuman, ninguno de los tres, tengo dos casados y un soltero, que es con el que vivo acá; ni toman ni fuman, bueno, al menos delante de mí. No, no los he visto nunca estar borrachos. El día que mi hijo tuvo un accidente, chocó en la camioneta nueva que tenemos ahorita, fue porque venía muy desvelado, muy desvelado, llegó la policía luego le pusieron el alcoholímetro y nada, lo que pasa es que él se durmió en el volante. Él dijo: "Jamás voy a volver a manejar cansado porque ya sé

que me quedo dormido". Se puso muy nervioso, muy nervioso, muy mal se puso, porque en el carro con que chocó venía una señora embarazada y dice él que nunca se hubiera perdonado si algo le llega a pasar a la señora; bueno ya fue una lección.

Mi esposo y yo nos separamos pero fuimos excelentes compañeros de trabajo. Estando aquí trabajando como jefe de estación sucedió un accidente muy grande aquí abajito, se chorreó un tren, hasta San Jerónimo llegó. En 1990, venía un tren con ayudadora y se quedó sin frenos, así muy pesado y los empleados, los garroteros, el maquinista y el conductor, venían tomando los de atrás, nada más los de adelante venían bien en su juicio; hicieron el movimiento y ya se iban a ir cuando se dieron cuenta que el tren no estaba, ya se les había ido para allá abajo. Fue una tragedia, así por un pelito de mi cabello no me corrieron a mi también; lo que me ayudó fue que estuve muy pendiente en la oficina y cada vez que me hablaba el despachador me decía: "¿No ha llegado el conductor?, ¿no ha llegado José Luis?". Creo que todavía está en la cárcel, no sé si ya salió. "¿No ha llegado José Luis?". "No, no ha llegado". "¿No ha traído las guías?". "No, no las ha traído", siempre le contestaba eso. "Yo le di la llegada del tren y aquí está, ya terminaron de hacer el movimiento pero el conductor no viene y el conductor no viene, ya le dije al maquinista que lo llame con el silbato, a ver si viene, a ver si se presenta aquí y yo le aviso". "¡Avísame, Margarita! —me decía—, avísame cuándo llegue". Todo eso lo tenía anotado el despachador. Todas esas anotaciones me sirvieron para que no me corrieran, pero sí dejaron de traer carros acá.

En la demanda que entró dijeron que quedaba como semiclausurada esta estación; el jefe de estación solamente servía para dar las pasadas de los trenes, trenes de llegada y salida, pero ya ni el exprés me permitieron tener. Un año estuve así castigada, un año sin que trajeran furgones aquí.

P. J. ¿Nada más por el accidente?

M. C. Sí, por el accidente; afectó a las personas de allá abajo, de San Jerónimo, las personas ricas. Hicieron una carta una reclamación de que ya no querían que pasara el tren, que ya no hubiera paso, por ese accidente. ¿No ve usted que hubo muchos muertos?, porque al regreso del tren, hacía ruido por más, hacía ruido, no iba silbando la máquina pero sí hacía ruido, no cumplían, pues, de que si venía algún tren tenía que detenerse, agarró a una combi y no sé que más. Hubo muchas desgracias allí en San Jerónimo, ya no me quiero acordar.

P. J. ¿Cuándo fue eso?

M. C. En 1990, se fue el tren así sobre unas casas, sí estuvo feo. Esa vez estuve trabajando día y noche aquí para cualquier cosa que hubiera. El despachador de trenes me dijo que me quedara trabajando hasta nuevo

aviso; así que me llevé un colchón a la oficina y allí me dormía por ratos. Cada rato me estaban llamando, estuve como una semana trabajando día y noche. Esa fue una tragedia, pues ya fue como mi despedida, porque eso fue en 1990 y en 1998 nos jubilaron a casi todos. En 1997 quitaron esta línea de ferrocarriles. Para eso estuve incapacitada, de aquí de Contreras, mi ex esposo me avisó, ya estábamos separados me dijo: "Oye, fíjate que ya está muy cierto que van a cancelar la vía de San Pedro de los Pinos a Cuernavaca, la línea C". "Ay no me digas —le dije—, infórmate bien, no seas malo". "¡Sí —dice— va a haber un curso para jefes de estación de confianza, si quieres tomarlo, insíbete, para que vengas acá a Buenavista a tomar el curso, van a ser 110 horas intensivas; tú dices si te animas!" Le dije: "Bueno, sí me voy a animar, a dónde me tengo que inscribir". Ya me dijo él todo. La verdad que fue intensivo, tenía que llegar barriéndome y luego barriéndome acá y con la autorización del despachador de trenes, bajaba la señal y ya, no había quién atendiera aquí y ya me iba al curso, casi todo el día estábamos allá en la escuela de jefes de estación y ya de allí cuando salí me dijeron que iba a tomar la estación de Julia, que era una estación que debería tener un jefe de confianza porque había muchos empleados allí y para esto lo boletinaron; entonces me la asignaron, por eso se enojó el jefe de estación que estaba aquí porque lo vine a relevar aquí y lo fui a relevar a Julia, por mis derechos, pues tenía buenos derechos.

Entonces cuando llegué allá que se enoja y no me quería entregar la estación. Dijo que no y que hiciera lo que quisiera pero que no me entregaba la estación que porque él ya había pasado también el examen, que él ya también tenía derechos de estar allá. No le repliqué nada, nada más le dije al jefe de los jefes de estación: "Pues dice tu hermano que no me va a entregar la estación y que le hagan como le hagan, pero que él no me la entrega, que porque ya pasó el examen". Ah, porque para eso él también fue al curso, él y yo éramos compañeros de curso; allí en el curso nos hablábamos bien, pero cuando ya me iban a entregar la estación ya dijo él que no, ya se enojó y no. Le tuvieron que ordenar directamente de allá arriba que entregara la estación porque no pasó el examen, lo habían tronado y al pobre no le habían dicho. Fue tanta su molestia. Después dije pobrecito; solicito su jubilación, así fue como se la dieron, pero como no había trabajado ni un día como jefe de estación de confianza, él creía que sí y que le iban a dar el retiro como jefe de estación de confianza, y no, le dijeron que no porque no había percibido el sueldo de jefe de estación de confianza, que había estado en Julia antes de que fuera oficina de confianza, así se la hicieron, fíjese.

P. J. ¿En ese curso de jefes de estación, cuántas mujeres había?

M. C. Que recuerde nada más era yo; no recuerdo que hubiera habido otra porque me hubiera llevado bien con ella. En el examen de telegrafistas eran 150 muchachos y cinco mujeres, una de cada división.

P. J. En 1997 me tocó la fortuna de conocer a dos jefas de estación, la de la estación Emiliano Zapata y otra.

M. C. Ella vive ahora en Jiutepec, su marido era el jefe de estación de Mango, Morelos.

P. J. Y la otra muchacha.

M. C. Esa muchacha era también del sur, por eso la conozco, es de Chiapas, se llama Sonia; ella se examinó después que yo, unos años después, yo le llevaba en derechos, se vino para acá y conoció a ese muchacho y ya se quedó por acá.

P. J. Otra en Acocotla. Por eso le preguntaba más o menos cuántas mujeres había. Platiqué con una almacenista de Apizaco y es lo que me decía, que entraban con mucho cuidado porque todo alrededor eran puros hombres.

M. C. Para jefes de estación había menos mujeres todavía, porque había estaciones, al principio, no siempre era así pero cuando uno empezaba como jefe de estación pues no había quién le ayudara, no había cargador, quién iba a bajar los bultos, entonces decían las mujeres: pues yo no, pero yo decía consigo a alguien del ranchito y que me vaya a ayudar y le ofrezco un sueldo, aunque sea la mitad de mi sueldo para mí y la otra para el que me ayude a bajar los bultos, pero siempre conseguía a un señor de vía, porque ellos siempre se les ofrecía algo de jefe de estación, que un escrito o que represente usted con esto aquí y allá, y el jefe de estación, como nos enseñaron a nosotros, es jefe de estación las 24 horas, y en un pueblo pequeño o ranchito o lo que sea, los personajes importantes, sí hay pues sacerdote, el maestro de escuela, el jefe de estación y el agente municipal; entonces siempre recurrían a una. Llegaban los peones de vía: "Oiga jefa, mire es que necesito esto, mire que mi permiso dónde debo mandarlo, cómo le hago para hacer un escrito", entonces con el jefe de estación. Que se cayó una rueda de un carro por allá, entonces "Oiga jefa, mire que no quiero que el jefe se entere, cómo le hacemos aquí, para ponerle aquí", entonces les decía "Háblele a los de vía por teléfono o vayan a traerlos para que le vengan a subir ese furgón, que no se den cuenta porque si no ahorita hacen escándalo". Que el descarrilamiento se demoró cuatro horas, que en vez de cuatro sea media hora, traigan a los de vía luego, luego, y ya, que hay que hacer una hoja de accidente: "Bien aquí se la hago ahorita, solo déme los datos siéntese allí". En veinte minutos ya estaba, en la máquina les hacía la hoja de accidentes: "Aquí se la hago,

ahorita se la paso y ya", no se quedaba rezagado, al menos en la oficina donde trabajaba, no se quedaba el trabajo rezagado hasta el día siguiente que llegara a la oficina, allá no. Siempre veía cómo le hacía, no me iba de la oficina hasta que no pasara el telegrama, la hoja de accidente o lo que fuera.

P. J. ¿Eso que dice de que ya no había cargadores, en qué época habrá sido, porque tenemos entendido que todas las estaciones tenían cargadores?

M. C. En estaciones, vamos a decirlo, cuando era un poco grande la estación. Aquí en Contreras había un muchacho que "extreaba" como vigilante; aquí vivía precisamente en esta casita [se refiere al lugar donde se realiza la entrevista, el cual ha sido acondicionado para espacio cultural] y a él le pagaba. El pobrecito vendía sillas y yo le decía: "Necesito que esté usted aquí a la hora que venga el tren, viene un tren con carga y quiero que me ayude a descargar, ya me avisaron que viene carro de exprés", y él me respondía: "¡Ay jefa, es que voy a vender mis sillas!". "Cuánto va a ganar usted por la venta de las sillas". "¡No, pues unos cien pesos!". "Pues se los doy al fin de la quincena pero ayúdeme aquí a bajar los bultos", y así, así le hacía. "Mire se la voy a poner fácil –le decía–, cuando salga el tren de Buenavista le digo a usted a qué hora va a estar aquí el tren para que esté a esa hora; nada más lo necesito media hora, nada más que me baje los bultos y los meta a la bodega y ya", y así le hacíamos. Cuando había que vigilar algo también, no necesariamente quiero que se quede toda la madrugada le decía, pero haga sus rondines, quédese en su casa, pero haga rondines cada media hora, dé la vuelta, no quiero que me vayan a abrir un carro estando aquí; nunca me abrieron un carro estando acá. Aquí llegaban los carros abiertos, cuando veía que era robo pero ya levantábamos el acta con el conductor, porque decían: "Pero jefe, usted se está desvelando", el tren pasaba a las once de la noche. "Vengo a ver los sellos rotos, porque luego me la hacen buena –les decía–, van los sellos rotos"; muchas veces llegaron los sellos rotos, entonces aquí le decía al conductor: "Mire, está el sello roto, usted me firma aquí este papel que estoy recibiendo el furgón con el sello roto, todo el faltante que venga aquí no sucedió aquí en Contreras, no, viene de Pantaco", así le tenía que hacer y luego había un conductor que me hacía ver mi suerte, me decía: "Usted parece que fuera la dueña de ferrocarriles" y yo le contestaba: "Sí, así me considero, que del ferrocarril soy la dueña" [risas], porque él me decía: "Paso a las nueve de la mañana y usted está en la estación, paso a las once de la noche y usted está en la estación, en la estación, ya búsquese un marido" [risas]. "No –le decía– ya quedé experimentada de los maridos, no quiero marido ahorita"; ay, me hacía la vida de cuadritos. El ferrocarril fue mi vida y ahora me dicen que soy indiferente porque ya no voy al museo, ya no vengo acá, es que me da mucha tristeza, me da mucha tristeza porque, digo, hubiéramos

hecho algo para que no quitaran el ferrocarril, todos los ferrocarrileros de todo el sistema nos hubiéramos unido para que no quitaran los ferrocarriles. ¿No cree usted que se hubiera logrado algo o por lo menos hubieran demorado un poquito más?

P. J. Si hubieran trabajado como usted trabajó creo que no se hubiera dado pie a la privatización.

M. C. Es que me daba tanto coraje que no trabajaran bien porque les decía: ustedes mismos van a tener la culpa de que el ferrocarril fracase, por los robos que había, ya eran muy descarados, ya era una cosa horrible, digo, no había necesidad. Los trenistas ganaban bien, ganaban más que un jefe de estación de primera porque ellos tenían tiempo extra; usted veía los trenes en la madrugada, ese personal iba ganando tiempo extra, ya tenían 16 horas trabajando, órale allí su tiempo extra.

P. J. En el anecdotario de cuando me tocó ir a Cuernavaca, en esa ocasión me tocó ver la ordeña de cemento, de maíz, allí frente a la estación.

M. C. Pero ya había hasta muchos cómplices porque me acuerdo que una vez pasó un tren a las once de la noche y estaba allí en la estación porque dejaron unos carros aquí, le digo, venía a checar, porque ya estaban los robos muy descarados y decía a mí no me van a responsabilizar, voy a ver cómo viene el furgón porque aquí llegaba cemento, llegaba bastante cemento y mucho papel. Al papel no le hacían caso pero al cemento sí y cosas de acá de Michoacán, estos muebles rústicos, venían muebles rústicos, porque hice la promoción de que mandaran sus cosas por exprés, era muy buen servicio y cuál, me estaban haciendo quedar mal.

Una vez los mismos garroteros del tren llevaban unos tinacos Rotoplas; empezaron a llevar tinacos en furgones de ferrocarril para allá para Cuernavaca, pero ya en el camino entre aquí y allá ya iban sacando los tinacos y los estaban pasando a otra unidad y alcancé a ver. Estaba allí con el vigilante precisamente que lo vine a despertar porque llegaron los furgones y ni modo hay que vigilar; entonces los denuncié, llamé rápido al despachador y le dije: "Oiga, mire, pasa esto: en ese tren que allí no sé quién vaya de conductor, la máquina fulana a tal hora pasó por Contreras y van unos tinacos entre las ruedas de los carros, allí van y los va deteniendo un garrotero. Tome nota le estoy dando señas, le estoy avisando a usted ahorita" y ya después cuando fui a Pantaco me dijeron: "¡No ande usted diciendo eso Margarita, no ande diciendo eso, no quiero que nada le pase; éstos son unos brutos" y quien sabe qué. O sea que era una velada amenaza. Hice mi reporte y por eso me decía mi papá: "tenga cuidado hija, tenga cuidado".

Porque una vez también pasó allá, estaba trabajando en Villa de Comaltitlán, era sábado, los peones de vía salen temprano estaba la sección así,

enfrente, enfrente de la estación, llegan ellos y se instalan en su hamaca; está el pobre peón de vía en su hamaca y al lado había una callecita en donde había una cantinita, salen unos viejos borrachos disparando y le toca un balazo al muchacho que estaba en la hamaca, que era peón de vía; le dieron un balazo en el muslo y rápido vino a verme la señora, la esposa de él, llorando, mire qué hacemos y no se qué. Le dije: "Llamen al médico ahorita, y que le curen la pierna y se va a Matías Romero, viene el tren, hay que levantar un acta, vamos a levantar una acta ahorita, usted da su versión y necesito otros dos testigos, necesito dos compañeros para que digan cómo estaba él y todo; ya hicimos la hoja de accidente y ahorita la voy a pasar, y usted se me va, con esta hoja de accidente se presenta". Ya llegó al hospital, llevó su credencial y todo para que me lo atiendan en Matías Romero, porque al día siguiente era domingo, y ya se fue la pobre señora, y entonces di aviso a Matías Romero, al Superintendente, diciéndole como habían estado las cosas, pero, sí, el lunes tempranito llegaron y pum me cancelan la cantina ésa, la quitaron, y luego ya vino la señora aquí a verme: "¡No, que ese es mi sostén!" y no se qué, que no sé cuánto. "Mire –le dije–, no sé nada, lo único que hice fue dar aviso de que hirieron al muchacho; cumplí con lo que es mi trabajo nada más, no sé nada; conmigo no tiene usted nada que arreglar". Luego vino el marido y me quiso amedrentar: "¡No, pues esto no se va a quedar así!", que no sé qué y no sé cuánto. Para desgracia lo oyó mi papá, y mi papá me dijo: "¡Renuncie usted rápidamente, quiero su relevo de allí, no sea que algo le vaya a pasar, estos rancheros son muy malos!" Y le dije: "Qué me va pasar, salgo a las cuatro de la tarde y me voy, no hay problema papá". "No, no, ya saben que usted viene a trabajar sola" y quien sabe qué. Estaba más espantado él que yo, no volvieron a abrir la cantina, no la volvieron a abrir.

P. J. ¿Esta cantina era de ferrocarrilero?

M. C. No, era de un particular, pero estaba en terreno de ferrocarriles, no sé por qué lo habían permitido. Y la señora decía que tantos años había estado allí y que ningún jefe de estación le había hecho eso. Y le dije que en ningún año había habido un accidente, un herido, no, no, nunca había habido eso. Le aseguro a usted que antes hubiera estado un varón y también hubiera habido un herido así igual le hubieran cancelado la cantina. "¡No –dice–, es que usted es mala, es la fuente de manutención de mis hijos!". "Pues lo siento mucho señora, créame que lo siento, pero es que usted no debe de permitir que traigan pistolas allí los hombres; vas a entrar a la cantina, ¡la pistola déjala por allá!".

-Continuará...

Archivo Histórico

Núm.	Expediente	Legajos	Periodo	NCO	Caja
435	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 18 de octubre	1915-1915	2, 6115	33
436	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 16 de octubre	1916-1916	2, 6116	33
437	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 21 de octubre	1918-1918	2, 6118	33
438	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 20 de octubre	1919-1919	2, 6119	33
439	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 18 de octubre	1920-1920	2, 6120	33
440	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 18 de octubre	1921-1921	2, 6121	33
441	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 15 de octubre	1920-1923	2, 6123	33
442	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 18 de octubre	1926-1926	2, 6126	33
443	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 20 de octubre	1930-1930	2, 6130	33
444	Asamblea anual de accionistas del FCIM	Ordinaria, 19 de octubre	1931-1931	2, 6131	33

Biblioteca

716. Ferrocarriles Nacionales de México, Itinerarios. [Comprende los meses de septiembre-diciembre], México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1961, 36 pp., encuadernación rústica.

717. Ferrocarril de Mérida a Valladolid, *Inauguración del ramal de Conkal a Progreso*.- 4 de julio de 1886, Mérida, México, Imp. de "La Revista de Mérida", 1886, 40 pp., encuadernación mestiza.

718. *Inauguración del tramo a Temax del Ferrocarril de Mérida a Valladolid*.- Apadrinada por el Presidente de la República, General Don Porfirio Díaz, representado por el Gral. Don Lorenzo García, Mérida, México, Imp. de "La Revista de Mérida", 1897, 48 pp., encuadernación mestiza.

719. Alexander Gordon, *Historical and practical treatise upon elemental locomotion, by means of steam carriages on common roads*, Londres, Inglaterra, 1832, 192 pp., encuadernación tela.

720. J. J. Williams, *The Isthmus of Tehuantepec*.- Arranged and prepared for the Tehuantepec Railroad Company of New Orleans, Nueva York, 1852, 296 pp., ilustrs. + 1 plano despl., encuadernación tela.

721. J. J. Williams, *El Istmo de Tehuantepec*.- Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la comisión científica, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852, 328 pp., encuadernación mestiza.

722. Joseph Locke y Robert Stephenson, *Observations on the comparative merits of Locomotive & fixed engines, as applied to railways*, Liverpool, Inglaterra [1830], i-viii pp. + 84 pp., encuadernación rústica.

723. Rafael Carrasco Puente, *Bibliografía del Istmo de Tehuantepec*, prólogo del Lic. Alfonso Francisco Ramírez, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1948, i-xxx pp. + 638 pp., encuadernación rústica.

724. Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán, *Programa*.- Estatutos, México, Talleres de la Tipografía Artística [1898], 42 pp., 1 plano, encuadernación rústica.

725. *El Sr. Presidente de la República Lic. Miguel Alemán, trazó un plan de rehabilitación de los ferrocarriles nacionales*, México [1946], 18 hs. ilustradas, encuadernación rústica.

726. Moisés T. de la Peña, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*.- Ferronales.- Suplemento al No. 10 1° de noviembre de 1939, México, 1939, 16 hs., encuadernación rústica.

727. Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, *Contratos celebrados con el supremo Gobierno de la República Mexicana y concesiones otorgadas por leyes federales y particulares del estado de Yucatán*, Mérida, México, 1889, 32 pp., encuadernación rústica.

728. *Nuevos trenes Águila Azteca*, México, Talleres Gráficos de la Nación [1945], 14 hs. ilustradas.

729. *Itinerarios e Informes*.- Mayo-junio de 1937, México, Ferrocarriles Nacionales de México y Líneas Férreas de México, S. A., 1937, 32 pp., encuadernación rústica.

730. *Itinerarios e Informes*.- Marzo-abril de 1939, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1939, 32 pp., encuadernación rústica.

Fototeca

Núm. de inventario	Pie de foto	Color	Formato
03-001516	Vía	Blanco y negro	10 x 8"
03-001517	Puente con durmientes de madera	Blanco y negro	10 x 8"
03-001518	Vía	Blanco y negro	10 x 8"
03-001519	Tanques	Color	2 x 3"
03-001520	Maquinaria para hacer grava	Color	2 x 3"
03-001521	Maquinaria para hacer grava	Color	2 x 3"
03-001522	Trabajadores	Color	2 x 3"
03-001523	Maquinaria para hacer grava	Color	2 x 3"
03-001524	"Escuela de transporte, instructor y alumnos. Saltillo, Coah., 9 de mayo de 1975"	Color	4 x 6"
03-001525	Tren de carga con locomotoras diesel del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico	Blanco y negro	6 x 4"
03-001526	Tren de pasajeros de la línea de París a Toulouse, atravesando un puente entre Brive y Souillac	Blanco y negro	4 x 6"
03-001527	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001528	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001529	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001530	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001531	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001532	Locomotora eléctrica de los ferrocarriles suizos	Blanco y negro	6 x 4"
03-001533	"Señalización, Lechería Norte, México"	Blanco y negro	5 x 7"
03-001534	"Señalización, Norte Lechería, México"	Blanco y negro	5 x 7"
03-001535	Tren eléctrico de los ferrocarriles suecos	Blanco y negro	4 x 6"

Planoteca

	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de Conservación	Medidas (cm)
421	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Trasquila.	Febrero 4 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
422	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Pavón.	Febrero 8 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
423	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Velasco.	Febrero 10 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
424	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Baquedano.	Febrero 12 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
425	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Póztigo.	Febrero 14 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
426	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Tecuac.	Febrero 17 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
427	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Balcón.	Febrero 18 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
428	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Rosario.	Febrero 19 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
429	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Santo Domingo.	Febrero 21 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
430	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Cerón.	Febrero 24 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
431	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Pérez.	Febrero 26 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
432	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Mazarraza.	Diciembre 10 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
433	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación Vega.	Febrero 28 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
434	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Oriental Mexicano. División Puebla. Distrito de Oriental. Estación de bandera Junguito.	Marzo 10 de 1930	Cianotipo	1:2,000	Bueno	48 x 25
435	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División Puebla. Planificación de estaciones. Distrito de San Lorenzo.	1929	Cianotipo	Sin escala	Malo	49 x 25
436	Resumen. Vías auxiliares.	1929	Cianotipo	Sin escala	Bueno	49 x 25
437	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Guillén.	Noviembre 11 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
438	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Calpulalpam.	Noviembre 13 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
439	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación Mazapa.	Noviembre 15 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25
440	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lorenzo. Estación de bandera Tepunte.	Noviembre 23 de 1929	Cianotipo	1:2,000	Bueno	49 x 25

Los Trenes Hoy

Visita

▲ <http://www.vialibre-ffe.com/>

▲ <http://www.t21.com.mx/>

▲ <http://www.alaf.int.ar>



Cortesía: Ferrocarril Kansas City Southern de México



Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

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