

# LOS ARCHIVOS DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

Teresa Márquez Martínez\*

## LOS FERROCARRILES EN MÉXICO

**E**l primer tramo ferroviario constituido en México, de once kilómetros de longitud, se inauguró en 1850 y comunicó el puerto de Veracruz con el Molino, en las cercanías del río San Juan. Este trecho de vía fue retomado para la línea troncal del Ferrocarril Mexicano, línea que fue terminada e inaugurada a principios de 1873, después de sortear las guerras intestinas y la intervención francesa.<sup>1</sup>

La novena década del siglo XIX fue una época muy productiva en la construcción de los ferrocarriles. En esos años se tendieron las dos líneas férreas más grandes del país, además de otras más modestas. En 1884 se terminó de tender las vías del Ferrocarril Central Mexicano, en tanto que el Ferrocarril Nacional Mexicano logró terminar la construcción en 1888. Unos años antes, en 1882, el Ferrocarril de Sonora había logrado conectar al puerto de Guaymas con la ciudad de Nogales, tramo que posteriormente llegó a formar parte del Ferrocarril Sudpacífico de México, esta línea terminó de construir su tramo Tepic-La Quemada uniéndose así Nogales con Guadalajara.<sup>2</sup>

El tendido de las vías por diferentes regiones del país no cesó hasta 1910. Otros ferrocarriles fueron tomando presencia dentro del sistema

\* Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

<sup>1</sup> Los problemas por los que pasó el Ferrocarril Mexicano se encuentran desarrollados en la obra de Garma, *Railroads*, 1985.

<sup>2</sup> Signor, *Southern*, 1987.

ferroviario, como el Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico; el Ferrocarril de Veracruz al Istmo, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y otros más, que permitieron que el país llegase a contar con cerca de 20 000 kilómetros de vía férrea.

Los primeros años del siglo xx vieron una transformación en la estructura ferroviaria decimonónica al fusionarse las dos empresas más grandes del país: el Ferrocarril Central y el Nacional. Esta situación provocó que el Estado interviniera como accionista para evitar que el capital extranjero tuviera el dominio sobre esos sistemas ferroviarios.<sup>3</sup>

Por ello, el 29 de febrero de 1908 se firmó el convenio entre el gobierno federal y las empresas fusionadas, creándose así los Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo accionista mayoritario sería el Estado mexicano. En esta nueva empresa fueron incorporados también el Ferrocarril Internacional, el Hidalgo y Nordeste, y otros, cuyas acciones se hallaban en poder del Ferrocarril Nacional. Más tarde ingresaría el Ferrocarril Interoceánico.<sup>4</sup>

La lucha revolucionaria que dio inicio en 1910 dejó serios estragos en la red ferroviaria. En el punto álgido de la lucha revolucionaria, los carrancistas incautaron las líneas que se encontraban en las áreas que tenían bajo su control militar para formar los Ferrocarriles Constitucionalistas. Al término de la lucha, la infraestructura ferroviaria necesitó de grandes inversiones para su reconstrucción, mismas que vendrían del exterior.<sup>5</sup>

La deuda ferroviaria (que fue resultado de la incautación de 1908 y las inversiones para la reconstrucción después de la revolución) se elevó considerablemente después de 1920, por lo que el gobierno se vio en la necesidad de llegar a un acuerdo con los acreedores (enmienda Pani), lo que derivó en que los ferrocarriles fueran entregados de nueva cuenta a manos privadas en 1926.<sup>6</sup>

En los treinta, las condiciones políticas y económicas dieron otro viraje para los ferrocarriles. En 1937 el gobierno cardenista expropió los ferrocarriles y, un año después, fue creada la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, con lo que la administración quedó en manos de los trabajadores; sin embargo, esta situación sólo pudo mantenerse dos años, pues los problemas internos se agudizaron. En 1940, con la intención de tener un control directo sobre los ferrocarriles, el gobierno tomó nuevamente su administración.

En los años siguientes se incorporaron a Ferrocarriles Nacionales de México otras empresas ferroviarias que habían sido administradas en

<sup>3</sup> *Ferrocarriles*, 1987, p. 90.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>5</sup> López, *Administración*, 1997; Ortiz, *Ferrocarriles*, 1988.

<sup>6</sup> López, *Administración*, 1997.

forma independiente. En 1951, el Ferrocarril Sudpacífico de México pasó a manos de la nación mediante el pago de 12 000 000 de dólares, creándose al año siguiente el denominado Ferrocarril Pacífico. El Ferrocarril Mexicano continuó como empresa independiente hasta 1960. Una década después el Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas se incorporó a los Nacionales de México.<sup>7</sup>

Al finalizar el siglo XX el sistema ferroviario continuó siendo un punto estratégico para la economía nacional, razón por la cual se inició el proceso de modernización mediante la *Ley Reglamentaria del Transporte Ferroviario*,<sup>8</sup> publicada en el *Diario Oficial de la Federación* en 1995, con la cual se cierra casi un siglo y medio de la historia de los ferrocarriles en México.

#### EL RESGUARDO DE LA HERENCIA CULTURAL FERROVIARIA

En los años setenta la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) comenzó a plantearse la necesidad de emprender un proyecto que permitiera salvaguardar el patrimonio histórico y cultural generado durante décadas.

Los esfuerzos realizados llevaron a la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en mayo de 1988, el cual se ubicó en los terrenos de las antiguas estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Ferrocarril Mexicano del Sur, en la ciudad de Puebla. El objetivo principal que marcaría los trabajos de la institución creada fue el rescate, la preservación, el estudio y la difusión de la herencia cultural y tecnológica de este medio de transporte.

Ante tal fin, y con el avance del concesionamiento de la mayor parte del sistema ferroviario nacional, el museo se dio a la tarea de realizar, en un primer momento, el Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, entre 1993 y 1994. Este proyecto se complementó en 1995 con el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de los Ferrocarriles Nacionales de México, conocido por sus siglas PRONARE.

Los trabajos del programa dieron continuidad a las labores realizadas en el Censo de Estaciones. El propósito fundamental fue la localización, registro y acopio de bienes con valor histórico, artístico y cultural de los ferrocarriles. Para ello fue indispensable apoyarse en la legislación federal vigente relativa a la protección del patrimonio cultural de la nación. Los recorridos por el sistema contemplaron los cinco ferrocarriles

<sup>7</sup> Ortiz, *Ferrocarriles*, 1988.

<sup>8</sup> *Ley*, 1995.

que conformaban la empresa FNM: el Ferrocarril Pacífico-Norte, el Ferrocarril del Noreste, el Ferrocarril del Sureste, el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y la terminal del Valle de México.

El equipo multidisciplinario de investigadores avocados al programa acopiaron piezas de equipo rodante y tractivo, maquinaria, herramientas, mobiliario de oficina, vestuario y archivos, los cuales fueron registrados mediante un marcaje, el levantamiento fotográfico y la anotación de las características principales en cédulas de registro, que eran de tres tipos: bienes muebles, inmuebles y grupos documentales.

El traslado de los bienes se llevó a cabo mediante un mecanismo logístico, que consistió en la creación de centros regionales de acopio, los cuales funcionaron de manera provisional en tanto se preparaba el envío a la sede del museo, en la ciudad de Puebla.

Como parte sustancial del programa de rescate y conservación del patrimonio de la empresa, el director general de FNM, licenciado Luis de Pablo, aprobó la creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), lugar que almacenaría los acervos documentales que durante más de ocho años se habían acopiado y organizado en el museo, y junto con ellos, todos los que ingresaran con el PRONARE.

Gracias a ello, se construyó en la segunda sección del museo un edificio de dos plantas para albergar los distintos documentos, y se reconstruyó la estación La Griega, ubicada en el estado de Querétaro, la cual había sido demolida para hacer posible la construcción de un tramo de la doble vía electrificada México-Querétaro.

Los grupos documentales fueron ingresando al CEDIF y se fueron agrupando en cuatro áreas fundamentales: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca.

El legado documental de esta empresa, ahora resguardado en un centro de documentación, se ha constituido como uno de los acervos más valiosos para el estudio de los ferrocarriles en México.

## LOS ARCHIVOS DE FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

### *El acervo documental*

La documentación que conforma el Archivo Histórico es un conjunto de aproximadamente 2 000 metros lineales, en los cuales se encuentran a disposición para su consulta 30 grupos documentales. Del acervo destacan, por su cantidad y contenido, los siguientes:

El fondo Junta Directiva, que contiene información que data de 1856 a 1960, que generó la administración central de FNM; en el conjunto en-

contramos los decretos y las concesiones originales con las que se formaron las primeras líneas férreas en nuestro país, gran parte de la documentación es concerniente a los FNM.

El fondo Consejo de Administración, que cubre el periodo 1938 a 1996, que contiene la información que generó la administración central de FNM durante la segunda mitad del siglo XX.

Los expedientes de la Junta Directiva y los del Consejo de Administración que fueron entregados por los Nacionales de México al MNFM para su custodia.

En el fondo Aguascalientes destacan expedientes de personal de talleres, de almacén divisional, y del departamento de conservación de vía; la información abarca un periodo que va de 1920 a 1995. Los documentos cubren toda la historia laboral de cada trabajador; desde que entra a laborar hasta que deja de hacerlo, en algunos casos hasta la jubilación y en otros hasta la muerte del trabajador.

En el acervo denominado fondo San Luis Potosí sobresalen los expedientes de personal de los talleres de esa localidad, con información de 1920 a 1990.

El grupo documental fondo Puebla tiene documentación sobresaliente, como los expedientes de personal del departamento de express división oriente, la cual cubría una parte importante de México, desde Puebla hasta Yucatán, en el periodo de 1920 a 1995.

El fondo Tierra Blanca contiene expedientes del personal del departamento de transportes y del departamento de conservación de vía, son aproximadamente 3 000 expedientes que cubren el periodo de 1920 a 1997, y expedientes de terrenos del derecho de vía de 1932 a 1996.

Los fondos Orizaba, Guadalajara, Nóminas de FNM, y Nóminas del Ferrocarril Mexicano son los grupos más importantes para el estudio de la historia económica.

El acervo denominado fondo Orizaba contiene dos tipos de información. Por un lado están las nóminas del departamento de conservación de vía con 320 volúmenes que cubren el periodo de 1909 a 1958. Y por el otro, los libros de registro contable de la Compañía del Ferrocarril Mexicano con 260 volúmenes que registran todos los movimientos y operaciones diarios que realizaba la compañía entre 1869 y 1944. En los libros de nómina se anotaba el nombre del trabajador, su categoría, su tasa salarial, los días trabajados, los descuentos que se le hacían, el monto del salario, entre otros rubros.

El fondo Guadalajara es un grupo documental que contiene principalmente nóminas y expedientes de personal del Ferrocarril Pacífico. Destacan las nóminas de los primeros años de operación del tramo Guaymas-Nogales de la Compañía del Ferrocarril de Sonora y de las

etapas iniciales de la construcción, desde 1901 en el tramo Naco-Cananea, de lo que sería el Ferrocarril Sudpacífico de México. En general, las nóminas de este conjunto cubren el periodo de 1887 a 1970.

Otro acervo importante en lo que se refiere a nóminas, es el fondo Nóminas de los FNM, en el cual encontramos listas de raya de todo el sistema ferroviario y de todas las áreas de trabajo, como oficinas generales, talleres, transportes, almacenes, conservación de vía, etc. Son aproximadamente 3 500 volúmenes que cubren el periodo de 1920 a 1940. Cabe destacar aquí que las nóminas anteriores y posteriores a este periodo se encuentran resguardadas en los túneles de Buenavista.

### *El acervo bibliográfico*

Existen obras producidas en la segunda mitad del siglo XIX que hacen referencia a la organización, funcionamiento y administración de las empresas del Ferrocarril Mexicano, Central Mexicano, Nacional Mexicano o Internacional Mexicano, por mencionar sólo algunas. De igual forma, encontramos propuestas de construcción e infraestructura ferroviaria, diseño, especificación y adquisición de equipo rodante, problemática laboral, instrucción de personal, tarifas, señalización, itinerarios, estadísticas o creación y desarrollo de los Nacionales de México.

En ese sentido, actualmente en la Biblioteca Especializada del CEDIF se resguardan alrededor de 40 000 documentos de gran valor para los investigadores del ferrocarril. La mayoría de los materiales se recibió de los distintos departamentos de FNM y los documentos se encuentran clasificados temáticamente.

La colección del fondo Compañías ferrocarrileras en México contiene información relacionada con las empresas antes mencionadas, comprende el periodo de 1880 a 1936. Entre los documentos que pueden ser consultados para estos ferrocarriles se encuentran: estatutos, informes anuales, concesiones, contratos de arrendamiento de equipo rodante, escrituras e hipotecas, entre otros.

La biblioteca también resguarda al fondo Amorós de Negre, colección especial cuyas cualidades están determinadas por el material bibliográfico que la constituyen. Con alrededor de 960 títulos, este fondo está organizado en cuatro periodos históricos: siglo XIX, porfiriato, revolución mexicana y siglo XIX.

En los materiales que conforman esta colección podemos encontrar proyectos, concesiones, contratos con las compañías y con las autoridades, estadísticas, estatutos, reseñas de inauguraciones de algunas líneas, guías, itinerarios, leyes de ferrocarriles, exposiciones de motivos, mate-

riales cartográficos, entre otros, los cuales son documentos raros, antiguos y monotemáticos, únicos e históricamente valiosos, hecho que en nuestro país no es frecuente.

En el fondo Torrescano se encuentran más de 1 000 contratos colectivos de trabajo, y documentos de las primeras asociaciones gremiales registradas en la década de los años veinte, así como los contratos elaborados después de la formación del sindicato ferrocarrilero, en 1933. El periodo que cubre este fondo es de 1920 a 1996.

Sin duda alguna uno de los fondos más importantes para el estudio de los ferrocarriles contemporáneos es el de la Gerencia de Estudios Económicos, que abarca el periodo de 1970 a 1995 y que contiene información relacionada con los proyectos de inversión de los Nacionales de México, el cierre de estaciones y ramales, modificaciones de vía, reparación de locomotoras, empréstitos, entre otros materiales.

El conjunto de documentos producidos desde 1930 por el Departamento de Estadística de los Nacionales de México sirve para obtener de manera sistemática información relativa a la operación y conservación ferroviaria. Esos materiales componen el fondo de la Oficina de Estadística, en el que se incluyen series estadísticas, presupuestos de operación, informes de tráfico de artículos clasificados por estaciones receptoras y remitentes, etcétera.

Una de las publicaciones periódicas más importantes que resguarda nuestra biblioteca es sin duda alguna la revista *Ferronales*. Publicación mensual que desde sus orígenes se dirigió al gremio ferrocarrilero para informarle sobre la situación de los ferrocarriles en México y en el extranjero, así como de innovaciones tecnológicas, inversiones, modificaciones de vías, compra de equipo rodante, tarifas, turismo, agricultura, comercio e industria, y sirvió para difundir algunas curiosidades de la comunidad ferrocarrilera, entre otros temas. Cubre el periodo que va de junio de 1930 a septiembre de 1990.

### *El acervo fotográfico*

En cuanto a las imágenes, la empresa generó un vasto acervo fotográfico proveniente de diversas oficinas, como es el caso de los fondos fotográficos del Departamento de Relaciones Públicas, de la revista *Ferronales*, y el de la Comisión de Avalúo e Inventarios.

El primero consta de 1 141 fotografías en blanco y negro que se encuentran colocadas en cuatro álbumes empastados. Su contenido se refiere a las festividades del día del ferrocarrilero, algunas estaciones, reuniones de funcionarios con el gerente Eufrasio Sandoval, entre otros.

El conjunto de imágenes del fondo Revista *Ferromex* comenzó a producirse en junio de 1930, cuando sale a la luz pública el primer número de la revista, y finaliza en 1992. Durante 62 años generó un acervo considerable de fotografías, y a la fecha cuenta con 29 000 de ellas. Gran parte de este material es en blanco y negro y otra parte en color, sin negativos; el grupo se encuentra organizado temáticamente. Por un lado, existen las imágenes que corresponden específicamente a los ferrocarriles, tales como locomotoras, talleres, trabajadores, estaciones, equipo rodante y más. Y por el otro, está la parte conocida como miscelánea, la cual incluye fotografías sobre arte mexicano, barcos, moda, artistas nacionales y extranjeros, paisajes y otros temas que ilustraron algunos artículos de la revista, sobre todo a partir de los años cincuenta, cuando la publicación da un nuevo giro a sus reportajes y deja de ser netamente ferroviaria.

Tal vez uno de los más valiosos acervos fotográficos fue el creado por la oficina de la Comisión de Avalúo e Inventarios. Ésta se instauró en julio de 1925 por orden del entonces presidente de la república, general Plutarco Elías Calles, como parte del estudio para la reorganización financiera de los ferrocarriles.<sup>9</sup>

Esta comisión tuvo a su cargo la realización de un inventario valorizado de todas las líneas pertenecientes a los Nacionales de México, con el objetivo de conocer el activo real de la empresa para determinar el coeficiente de explotación y las tarifas convenientes, como se había hecho en los ferrocarriles de Estados Unidos.<sup>10</sup>

El principio general que se fijó en su programa de trabajo especificaba que el inventario sería valorizado, y no una evaluación de todas las propiedades del ferrocarril. Debido a ello, el trabajo exigió un inventario detallado de todas y cada una de las partes que integraban la infraestructura ferroviaria, incluyendo el equipo rodante.<sup>11</sup>

Para tal fin, las brigadas de trabajadores que hicieron el registro en campo elaboraron planos y llevaron a cabo un levantamiento fotográfico, lo que permitió sustentar dicho inventario. No conocemos el número exacto de imágenes que tomaron en sus recorridos por las diferentes líneas ferroviarias del país, pero se conservan 31 500 con 22 000 negativos y 6 000 copias elaboradas en papel prueba. Todas ellas en blanco y negro en formatos 8 x 10", 4 x 10", 5 x 7" y 4 x 5", y sus negativos son en placa de 8 x 10".

<sup>9</sup> "Informe del ingeniero Carlos Corral, jefe de la Comisión de Avalúo e Inventarios", 26 de julio de 1929 en Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (en adelante AHCEDIF), fondo Junta Directiva, Comisión de Avalúo e Inventarios, exp. 7824, f. 2.

<sup>10</sup> AHCEDIF, f. 3.

<sup>11</sup> AHCEDIF, f. 4.



Una vez terminado el registro, las fotografías fueron acomodadas en álbumes y organizadas por líneas y divisiones, como corresponde al sistema de FNM. De tal forma que podemos encontrar información gráfica sobre la línea A, que fuera el antiguo Ferrocarril Central Mexicano; la línea B, del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano; la línea C, del Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico; la línea D, de la División Durango; la F, de la ruta de Monterrey a Matamoros; la G, del Ferrocarril Veracruz al Istmo; la H, del Ferrocarril Hidalgo y Nordeste; la K, del Ferrocarril Panamericano, y otras más que habían pasado a formar parte de Ferrocarriles Nacionales de México hasta 1926, año en que se inicia formalmente el inventario.

Todas y cada una de las imágenes tienen un gran valor histórico, ya que nos permiten conocer el estado en que se encontraba la infraestructura ferroviaria de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México para esos años.

Existen otros materiales gráficos que no fueron generados por una oficina en particular, y que al parecer fueron adquiridos por diversas circunstancias. A este conjunto lo denominaron Archivo Ferrocarriles, y está conformado por 1 009 fotografías en blanco y negro; algunas son originales de principios del siglo XX y otras son reproducciones. En ellas apreciamos locomotoras de vapor, estaciones, talleres, trabajadores, puentes, vías, entre otros.

En el acervo fotográfico podemos encontrar imágenes que fueron producidas por empresas ferroviarias que ingresaron a FNM décadas posteriores a su creación. Tal es el caso del Ferrocarril Mexicano.

En 1996 fueron localizados 205 negativos en blanco y negro –durante los trabajos del PRONARE– en la bodega del taller de puentes y edificios de FNM en Orizaba, Veracruz. Los negativos corresponden a un registro que la compañía del Ferrocarril Mexicano realizó entre 1908 y 1930. Los fotógrafos, hasta ese momento desconocidos, plasmaron pies de foto en inglés en las imágenes tomadas en 1908 y 1909, el resto no cuenta con ellos.

Este registro muestra escenas de trabajadores reparando algunos puentes de la línea como el Metlac, el de La Soledad y en las Cumbres de Maltrata. De igual forma aparecen construyendo otras obras, como bases circulares para tanques de agua. Por supuesto existen otras tomas que corresponden a equipo rodante, talleres, estaciones, vías, durmientes y más.

Es importante mencionar que en las imágenes no sólo aparece la línea troncal del Ferrocarril Mexicano, que iba de México al puerto de Veracruz, sino dos de sus ramales: el ramal a Pachuca, con varias tomas de la estación y una panorámica de la ciudad; junto con éste aparecen imágenes del ramal a Zacatlán, también conocido como Ferrocarril de Atlamaxac, donde se aprecia parte de su equipo rodante, sobre todo las locomotoras de vapor.

### *El acervo de planos*

El acervo está formado por más de 200 000 planos distribuidos en 25 fondos, los cuales han sido denominados con el nombre del sitio, área operativa o administrativa en donde se les encontró.<sup>12</sup> Nuestros planos son únicos, tanto por su cantidad y período cronológico como por su variada temática, que cubre una gran parte de la actividad ferroviaria mexicana.

El período cronológico de los planos va desde mediados del siglo XIX hasta fines del XX. Por el lado de las temáticas se pueden señalar de manera general las siguientes: proyectos de construcción de los diferentes ferrocarriles en el territorio nacional; la localización de las alternativas para las distintas rutas, las líneas férreas construidas y sus posteriores modificaciones; los planos arquitectónicos de los edificios y la infraestructura ferroviarios, así como los diagramas del material necesario para la operación ferroviaria. Documentos que son importantes para determinar rubros como la propiedad y los límites de terrenos donde se han establecido las instalaciones y líneas ferroviarias; las concesiones otorgadas; el pago de expropiaciones, proyectos y estudios de las obras realizadas para la construcción, conservación y rehabilitación de la vía e infraestructura.

Un elemento determinante para la conservación de los planos es el tipo de soporte utilizado, conocido como tela calca, tela imperial o *sheet*, el cual es un material hecho de lino con aplicaciones de resinas vegetales; estos documentos son los más numerosos y longevos de la Planoteca.

El principal organismo generador de los planos del acervo fue FNM. De 70% de los planos se logró su custodia y posterior traslado al Centro de Documentación con base en un acuerdo de comodato entre los FNM, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el MNFM. El resto fue producto de la ejecución del programa de rescate, marco en el que se realizaron labores de protección en más de 300 sitios ferrocarrileros de nuestro país.

El acervo cubre gran parte del territorio, excepto la península de Yucatán, debido a que contamos con escasa información de los ferrocarriles de esa parte del país.

La construcción histórica a partir de los planos está relacionada con el período de tiempo, la variedad de tipos y la cantidad de planos que contiene cada fondo. El estudio del acervo podrá dar cuenta de las distin-

<sup>12</sup> Para cuestiones de este trabajo entenderemos como plano a la representación gráfica o dibujo de las distintas partes de una ciudad, una región, una línea férrea, un edificio, una máquina, una pieza mecánica, etc. Por lo que se puede decir que *plano* engloba a otros términos como mapa, carta topográfica, carta geográfica, diagrama técnico, esquema, croquis, etcétera.

tas épocas y etapas de construcción y de cambios que vivió la industria ferrocarrilera. Con base en esta visión, se puede decir que los fondos más importantes son los de Vía y estructuras, de Guadalajara, de Orizaba y de Francisco M. Togno.

El fondo Vía y estructuras, con más de 140 000 planos, cubre una amplia gama de temas que abarcan patios y líneas; perfiles; espuelas, cruceros y cruzamientos; arquitectónicos de estaciones, talleres, hospitales, bodegas, etc.; puentes y túneles; diagramas técnicos de herrajes y otros accesorios; así como cartas generales y regionales de la república mexicana. Las fechas de los documentos son desde 1878 hasta mediados del siglo XX. El acervo de este fondo proviene en gran parte del Archivo de Planos del Departamento de Vía y Estructuras de FNM, y aunque faltan por llegar los planos de derechos de vía, podemos decir que contamos con la mayor parte de la planimetría de los Nacionales de México al momento de su reestructuración. El fondo está organizado por secciones, y en cada una de éstas por línea y kilómetro ascendente, situación que permite una búsqueda rápida.

Destaca de manera especial la sección de Estudios y Proyectos, que proviene del departamento de FNM con ese nombre. Cuenta con más de 40 000 planos de proyectos que se realizaron para revitalizar el sistema ferroviario y otros muchos que son inéditos, pero que presentan otras soluciones a la problemática ferroviaria.

Un grupo documental rescatado en la capital jalisciense a finales de 1998 fue el denominado como fondo Guadalajara, y que está compuesto por más de 20 000 planos del Ferrocarril del Pacífico y las distintas compañías que participaron en la construcción y operación de las líneas ferroviarias del occidente y noroeste del país, y que cubren el periodo de 1875 hasta finales del pasado siglo. El fondo cuenta con cartas geográficas y topográficas, planos arquitectónicos de estaciones, talleres, etc.; cartas ferroviarias generales y regionales; puentes; entre otros.

El acervo más importante de los primeros ferrocarriles construidos en nuestro país, El Mexicano, y sus ramales, es el llamado fondo Orizaba, el cual contiene planos rescatados en las instalaciones ferroviarias de Orizaba. El grupo se compone de más de 8 500 planos de líneas, perfiles y patios de la línea troncal y sus derivaciones; arquitectónicos de estaciones, talleres, hospitales, casas de sección, bodegas, restaurantes; cartas topográficas y geográficas regionales y nacionales; puentes y túneles; diagramas técnicos de locomotoras de vapor, equipo de arrastre, entre otros, elaborados entre los años 1849 y 1990.

El fondo Francisco M. Togno, consta de alrededor de 300 planos que dan cuenta de estudios y proyectos de modernización de las vías y estaciones existentes, de la construcción de nuevas líneas y de estudios de

costos de las obras ferroviarias proyectadas, de obras de planeación ferroviaria y portuaria e integración comercial con otras regiones del continente; elaborados la mayor parte de ellos por el ingeniero Togno entre 1962 y 1985, quien fuera director de Construcción de Ferrocarriles de la SCT y de la Secretaría de Obras Públicas (SOP), asesor técnico de las subgerencias de Vías y Estructura y de Planeación y Organización, y de la dirección general de FNM, así como profesor de la cátedra de vías terrestres en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de México.

## ARCHIVOS

AHCEDIF Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias.

## BIBLIOGRAFÍA

- GARMA FRANCO, FRANCISCO, *Railroads in Mexico. An illustrated history*, Denver, Colo., Sundance Publications, 1985.
- LÓPEZ PARDO, GUSTAVO, *La administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, UNAM/Ediciones el Caballito, 1997.
- Ley reglamentaria del servicio ferroviario*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Ferrocarriles Nacionales de México, 1995.
- Los ferrocarriles de México, 1837-1987*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- ORTIZ HERNÁN, SERGIO, *Los ferrocarriles de México; una visión social*, II, *La rueda rumorosa*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988.
- SIGNOR, JOHN R. y JOHN A. KIRCHNER, *The Southern Pacific of Mexico and the West Coast Route*, San Marino California, Golden West Books, 1987.