

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
SISTEMA DE UNIVERSIDAD VIRTUAL



“ELABORACIÓN DEL CATÁLOGO DE REGISTRO DEL ACERVO
DEL MUSEO FERROCARRILERO EN EMPALME, SONORA”

T E S I N A

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN GESTIÓN CULTURAL

PRESENTA:
JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO

DIRECTOR:
ENOE MANCISIDOR PÉREZ

GUADALAJARA, JALISCO, Diciembre 07 del 2015

“Mi gratitud a los valerosos ferrocarrileros forjadores del Empalme, muy en especial, a mi Tata Carmelo Pacheco Castro, que tomado de su mano, hizo enamorarme del tren”

Agradezco el firme respaldo de Zayda y Sabina. Valoro la insistencia de Martina Estrada, el apoyo de Carmen Valenzuela, Nátali Dávalos, Énoe Mancisidor, la asesoría de los maestros y de quienes me acompañaron durante el inolvidable viaje educativo. Muchas gracias.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
METODOLOGÍA.....	7
CAPÍTULO I.....	9
CONCEPTO DE PATRIMONIO CULTURAL	
1.1. Patrimonio Cultural	9
1.2. Patrimonio Industrial.....	11
1.3. Breve revisión histórica del patrimonio industrial	13
1.4. Un claro ejemplo del patrimonio cultural industrial en México	14
1.5. La función de los museos de patrimonio industrial	16
1.6. La historia de los museos	18
1.7. México, país de museos	19
1.7.1. En el desierto de Sonora florecen los museos	20

1.8. Los Museos difusores del patrimonio cultural ferroviario	21
1.9. Empalme, breve historia	22
1.9.1. La cita	24
CAPÍTULO II.....	26
HISTORIA DEL MUSEO FERROCARRILERO	
2.1 Proyecto del Museo del Vagón	26
2.2 Coche FCP-1045.....	27
2.3 Las maniobras de traslado.....	28
2.4 Personal que intervino en las gestiones de donación y maniobra de traslado del coche FCP – 1045 (Febrero de 1997)	30
2.5 Museo Ferroviario	34
2.5.1 Misión y visión del Museo Ferroviario de Empalme	35
2.5.2 El Museo Ferroviario y la Asociación Civil	36
2.5.3 Objetivos generales del MUFER A.C.....	36
2.5.4 Facultades y obligaciones.....	37
2.5.5 Miembros de la asociación civil ‘Museo ferroviario’	38
2.6 El Museo Ferroviario y su público	38
CAPÍTULO III.....	41
ELEMENTOS TÉCNICOS PARA LA CONCRECIÓN DEL CATÁLOGO	
3.1 Inventario y catálogo.....	41
3.1.1 La estructuración de la ficha	41
3.2 Características del Catálogo.	42
3.3 Mi experiencia como gestor cultural en el desarrollo del Museo Ferroviario y de la catalogación de su colección	44
3.4 La historia del Museo Ferroviario en imágenes	48
CONCLUSIONES.....	53
FUENTES	56
ANEXO.....	59
• CATÁLOGO FÍSICO DE REGISTRO DEL ACERVO DEL MUSEO FERROCARRILERO	
• CATÁLOGO DÍGITAL DE REGISTRO DEL ACERVO DEL MUSEO FERROCARRILERO	

INTRODUCCIÓN

“Museo Ferrocarrilero: el parto más doloroso de mi imaginación”

J.L.I.

A principios de los años 90, cuando la gestoría cultural se aprendía de manera autodidacta, me requirieron definir el trabajo del promotor cultural, respondiendo que era el agente responsable de vincular la creación artística con la sociedad. La ocurrencia empírica, fue seguida de otro cuestionamiento: ¿es necesario que todo promotor cultural sea artista?, no necesariamente, contesté, pero una realidad es que debe mostrar sensibilidad por las manifestaciones culturales.

A la vuelta de los años, el desarrollo cultural me puso sobre las vías del tren, tema que me sensibilizó desde la infancia. El proyecto correspondiente al rescate de la historia a través de la tradición oral, encabezado por los jubilados y trabajadores ferrocarrileros, me enfrentó ante la mole de acero. Avanzaba o me arrollaba. No tengo empacho en decir que poco sabía sobre un museo. Esa palabra mágica que me marcó en la primaria, justo cuando adentré en aquel inolvidable ‘Museo Escolar’. ¿Quién iba a pensar que ese mismo espacio lo intervendría años después como foro cultural? ‘Intervención de espacios’, ‘operatividad de museos’, son términos que identifiqué a través de los cursos aislados, promovidos por la Coordinación de Culturas Populares en Sonora. Tiempos que ni por asomo se pensaba en la educación formal de la gestión cultural, tal como lo menciona Mariscal Orozco, referida a la profesionalización, ya sea de creadores de las diferentes disciplinas, la docencia de las artes, la investigación del campo artístico y de la gestión. Poco sabíamos de la formación de la gestión cultural.

Como gestores culturales estamos obligados a vencer los obstáculos diarios. La fuerte dosis de pasión, sin duda, nos permite enfrentar los molinos de viento y todo régimen burocrático. Nuestra fortuita labor no acepta prácticas rutinarias. Los 18 años de vida del Museo Ferrocarrilero, me han permitido palpar distintos períodos gubernamentales, tanto del ámbito federal, estatal y local. Y uno sigue ahí, firme por convicción, por pasión, tratando de emular a aquellos ferrocarrileros que con esmero nombraban a las locomotoras de vapor, sus 'negras' que lucían impecables por tanto hollín. Y es que ante la indiferencia y el avance tecnológico, uno formula ideas contrafactuales: ¿Qué hubiera pasado si no atendemos la vocación de gestor y no rescatamos la historia a través de la tradición oral?, quizás las piezas que conforman el catálogo del Museo Ferrocarrilero, en el mejor de los casos, se estuvieran exhibiendo en otro recinto, quizás hubiesen sucumbido ante los fuertes intereses económicos de las miles de fundidoras de México.

Hablando en primera persona, la vida me brinda la honrosa oportunidad de crear el Museo Ferrocarrilero, fortaleciendo mi vocación de gestor cultural. La idea general, la consolidación del plan de trabajo, las gestiones de donación del coche, el traslado y adaptación del espacio, la recolección y concentración de piezas, la búsqueda de recursos económicos, el montaje museográfico, la operatividad del recinto, fueron temas que superé sobre la marcha, dominados a marrazos, en la prensa de tubos, en los moldes de madera, entre los durmientes y vías que conforman el guión museográfico. No había tiempo que perder. Ante el eminente cierre de los Talleres Generales del Ferrocarril, aceleré, en compañía de un equipo valeroso de colaboradores, el trajín del tren cargado de historia.

Sabedor del reto que implicaba la estructuración del registro, asumí el desafío con la finalidad de saldar el pendiente administrativo, referido a la conformación de un catálogo que detallara las generalidades del acervo del Museo Ferrocarrilero.

Por lo anterior, fue necesario conocer cada una de las piezas, pesarlas, medirlas, seleccionarlas, fotografiarlas, hasta elaborar una ficha técnica que concentra los componentes del guión museográfico.

Bajo ese contexto, podríamos decir que la recuperación del pasado ha dejado de ser un trabajo para los historiadores únicamente. La sociedad moderna, con los adelantos tecnológicos e informáticos, exige cada vez una revisión a los hechos históricos desde diferentes perspectivas.

El presente documento, comprendido en tres capítulos, relaciona y describe la fundamentación del Museo Ferrocarrilero, como parte de este rescate de la historia de una comunidad que debe ser mostrada a los habitantes actuales y futuros de Empalme, pero también a los visitantes de cualquier parte de México y el mundo, con afán de conocer los sucesos pasados contenidos en cada objeto e incluso, el mismo espacio físico del museo, al ser un vagón de tren.

El capítulo uno desglosa el concepto de patrimonio cultural, en el cual recupera el postulado del padre de la historia, Heródoto, además de mencionar las diferencias entre patrimonio tangible e intangible, como la forma de delimitar el tema abordado, para continuar con el significado de patrimonio industrial, un resumen de la historia de los museos, tanto en el extranjero como en México.

Se destaca también el rescate del patrimonio industrial como es el actual Parque Fundidora en la ciudad de Monterrey.

Este capítulo cierra con una breve historia de Empalme como preparación al tema central del trabajo que es el Museo Ferrocarrilero.

El capítulo dos es la descripción de la historia del Museo Ferrocarrilero, con la mención de todas las personas que hicieron posible su fundación y parte relevante como fue la maniobra de traslado del vagón a su ubicación actual, así como la constitución de la asociación civil 'Museo Ferrocarrilero' y las diversas actividades que ha disfrutado el público desde su inauguración el 20 de noviembre de 1997.

El capítulo tres explica las características particulares del museo, el aspecto técnico del espacio museístico. El último apartado del capítulo me permite reseñar gráficamente la historia del Museo.

Finalmente, se describe la necesidad y el proceso de elaboración del Catálogo de Registro del Acervo del Museo Ferrocarrilero, cerrando con el catálogo mismo. En los anexos se agrega un CD con la información del catálogo y diversas imágenes que pueden –y deben- ser utilizadas por cualquier interesado en aprender sobre el museo, muy en especial, en lo correspondiente al patrimonio cultural ferrocarrilero.

METODOLOGÍA

Para hacer el desglose de actividades necesarias para estructurar la propuesta y apertura del Museo Ferrocarrilero, utilizamos parte del concepto sobre el método analítico propuesto por Ruiz Limón, fundamentado en “la necesidad de conocer la naturaleza del fenómeno y objeto que se estudia para comprender su esencia”, propone Ruiz Limón (2006, 128).

Al considerar este “método de investigación que consiste en la desmembración de un todo”, (Ruiz Limón 2006, 128) señalo que dicho método permitió descomponer en partes la estructura del coche ferrocarrilero. A través de la observación de la exposición museográfica en particular, conocimos la naturaleza de cada uno de los componentes y la esencia de los mismos, logrando a la vez el estudio del presente trabajo académico.

La idea en si misma del museo fue considera una hipótesis, y al avanzar en su concretización, es decir, en la voluntad de mover y utilizar los recursos materiales, para que el vagón del ferrocarril evolucionara hasta convertirse en un museo, se descompusieron las actividades, se vincularon personas y se establecieron nuevas relaciones, tanto laborales como sociales y hasta educativas, tal como afirma Ruiz Limón, sobre el “análisis empírico” (Ruiz, 2006, 129).

De la misma manera, para la elaboración y diseño del catálogo de registro del acervo del Museo Ferrocarrilero, utilizamos el método analítico ya citado. Fue necesario estudiar las generalidades del área expositiva, y con el uso de herramientas, tales como flexómetro, báscula, cámara fotográfica, libreta de apuntes y estilógrafos; en un tiempo determinado, se concentraron los datos

básicos como dimensiones, peso, características y la forma expuesta de cada uno de ellos. Es decir, los elementos individuales se analizaron por separado para entenderlos de una forma exhaustiva y discriminar lo que no sería de utilidad.

Una vez terminada la parte material, el siguiente paso fue la búsqueda de bibliografía especializada y la asesoría de expertos. Esto derivó en la confección de la ficha técnica tal como se expone en el catálogo, que considera además el concepto general de cultura hasta lo referido al patrimonio cultural industrial, donde se clasifica a los museos ferrocarrileros.

CAPÍTULO I

CONCEPTO DE PATRIMONIO CULTURAL

1.1 Patrimonio Cultural

“La historia, se dirige principalmente a que no llegue a desvanecerse con el tiempo la memoria de los hechos públicos de los hombres, ni menos a oscurecer las grandes y maravillosas hazañas.” (Heródoto, 2000, 19). Sabias palabras de Heródoto al inicio de su obra, los *Nueve Libros de la Historia*, para dejar por sentado las bases de la necesidad que se tiene de mantener vivos los hechos del pasado, tanto los grandes acontecimientos como la vida común de los habitantes de cualquier parte del mundo.

De esta manera se integra para cada civilización y cultura, su propio patrimonio cultural, el cual se entiende como “el conjunto de objetos producidos por el intelecto y la mano del hombre a los que la sociedad atribuye un particular valor artístico, histórico, documental, estético, científico, espiritual o religioso, y que constituyen una herencia material y cultural del pasado para las generaciones venideras.” (Witker, 2010, 13).

Sin embargo, el concepto de patrimonio tal como se entiende actualmente es relativamente reciente, surge en los siglos XVIII y XIX, período en el que se produce un cambio intelectual, social y económico que transformó totalmente la sociedad (Casanelles, s.f. 59).

El patrimonio se divide en bienes intangibles o tangibles (materiales), de acuerdo a Witker (2010,13), los bienes culturales intangibles son todos los testimonios directa o tangencialmente asociados con sucesos o tradiciones

vivas, con ideas o creencias que prueban un importante intercambio de valores humanos a lo largo del tiempo o dentro de un área cultural.

Precisamente por esto, su valor no es material, sino eminentemente simbólico. Los bailables, la música, los cuentos de la tradición oral entre otros patrimonios intangibles, conllevan este mensaje de épocas pasadas que llegan al presente para recordar nuestras raíces y la conformación de una identidad como pueblo.

En cambio, y siguiendo al mismo autor

...“los bienes culturales inmuebles, por su parte abarcan todo edificio y todo conjunto arquitectónico o tecnológico capaces de ilustrar un momento significativo de la historia de la humanidad, el ingenio extraordinario desplegado al construir un asentamiento humano o al reservar un uso espacial a la tierra, o los logros de una o más culturas, especialmente cuando se ven amenazadas por cambios irreversibles.” (Witker, 2010, 13).

La misma definición de material o tangible (del latín *tangibilis*, que se puede tocar), es lo que permite la existencia de cualquier museo en el mundo, en su más esencial fundamentación: servir de resguardo para ser mostrado a cualquier persona que desee conocer el pasado. El trabajo de toda su vida del llamado padre de la historia, Heródoto, cobra vitalidad en sus palabras que no llegue a desvanecerse con el tiempo la memoria de los hechos.

De aquí la importancia entonces de todos los museos que guardan y exponen al público el conocimiento de determinada época y cultura, por ejemplo, un museo dedicado a documentar, catalogar y exhibir las distintas vestimentas de un pueblo. Ese museo se vuelve un guardián del patrimonio cultural de un pueblo y lo da a conocer a las nuevas generaciones.

El valor del objeto como testimonio de una época y el valor del bien material histórico como documento, son dos valores, surgidos en el siglo XX, que caracterizan parte del concepto de patrimonio y permiten, además, comprender la importancia del patrimonio industrial.

1.2 Patrimonio Industrial

María Ángeles Querol define el patrimonio industrial como el “conjunto de bienes muebles, inmuebles e inmateriales que proceden de la época de la explotación industrial.” (Querol, 2010, 265).

Eusebi Casanelles, dice:

(...) el patrimonio industrial se compone de bienes materiales de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico y que se consideran de valor para preservarlos para las futuras generaciones. No sólo lo forman los lugares productivos, sino, además, aquellos edificios y construcciones relacionadas con ellos (Casanelles, s.f., 59).

Podría pensarse que este tipo especial de patrimonio está constituido por las máquinas que facilitan el trabajo cotidiano o productivo a los grupos humanos; pero no es exactamente así. Las comunidades prehistóricas inventaron y utilizaron máquinas con esta finalidad, como por ejemplo el arado, y un arado mientras no esté mecanizado no se consideraría un bien cultural industrial.

El mismo Casanelles, detalla que después de la segunda guerra mundial, se produjeron grandes innovaciones, por lo que aparecieron nuevos materiales, provocando un cambio de fondo y de forma de las construcciones, de la maquinaria y de los utensilios utilizados hasta entonces por los sistemas

productivos, que facilitaron la vida e hicieron el trabajo más productivo (Casanelles, s.f., 59).

El cambio lineal de la sociedad que caracterizó la industrialización se aceleró. Una nueva era se impuso y sustituyó a la industrial. Alvin Toffler la definió como la tercera ola después de la del Neolítico y de la industrialización que cambió el mundo, (Toffler en Casanelles, s.f., 59). Althusser, por su parte, en los años sesenta la llamó era postindustrial (Althusser en Casanelles, s.f. 59). Actualmente se le llama sociedad de la información.

El patrimonio industrial, por tanto, concentra no solo los inmuebles (fábricas, talleres, herramientas), estructuras arquitectónicas y maquinaria de producción (chimeneas, locomotoras), sino también las vías de transporte y comunicación a través de las que llegaban las materias primas y se comercializaban los productos (puentes, ferrocarriles, estaciones), las residencias, centros asociativos y asistenciales de los trabajadores (hospitales, clínicas), los servicios públicos (mercados, escuelas, iglesias) y en última instancia, los propios paisajes modificados por la actividad extractiva e industrial, como túneles en los cerros.

Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

1.3 Breve revisión histórica del patrimonio industrial

En Inglaterra, a mediados de los años sesenta, aparecieron algunos grupos de personas que comenzaron a valorar los restos de la Revolución Industrial, como un patrimonio digno de ser conservado, sobre todo porque esa revolución ahí fue más temprana que en ningún otro país y más fuerte, representando su época de mayor riqueza. En 1965, se materializó una protesta contra la destrucción de la estación de Euston en Londres, tomándose esa fecha como símbolo del inicio de la consideración social del patrimonio industrial, (Querol, 210, 280).

Desgraciadamente, ni la UNESCO ni el Consejo de Europa han publicado Convenios o Convenciones sobre este tipo de patrimonio cultural.

En el Consejo de Europa existe un texto adoptado por la Asamblea Parlamentaria de 1979, sobre Arqueología Industrial. El único documento importante se publica en 1990, con el título 'Recomendación relativa a la protección y la conservación del Patrimonio técnico, industrial y de ingeniería civil en Europa'. Sus objetivos van a ser los mismos que en las demás recomendaciones de este tipo: inventario, selección, protección, difusión, cooperación, etc., solo que esta vez se aplica todo ello a un nuevo tipo de bienes culturales que, al menos hasta ese momento, no han sido apenas tratados en los ámbitos internacionales.

Por lo que respecta a la UNESCO, su preocupación por este patrimonio es muy tardía y ligada siempre a su naturaleza de monumento, por los que son los Comités Nacionales de ICOMOS los que suelen tratarlo más o menos de forma específica.

El TICCIH (*The International Comité for the Conservation of the Industrial Heritage*) es una organización mundial para la Arqueología Industrial, destinada a fomentar la conservación, investigación, documentación y formación en todos los aspectos del patrimonio industrial. Creado con motivo de una conferencia sobre el tema, en el año 1978, y en la actualidad el TICCIH tiene representatividad en casi 50 países.

La larga tradición industrial de Alemania, se ha visto refrendada por la materialización de numerosos proyectos museísticos basados en la difusión del patrimonio industrial. Digno de mencionarse es el esfuerzo de España, que constituye, en 1985, la Fundación de Ferrocarriles Españoles, entidad sin ánimo de lucro, cuya finalidad principal es el fomento del conocimiento y del uso, por parte de la sociedad, de los ferrocarriles. Se trata, por lo tanto, de una fundación que trabaja para un tipo específico de patrimonio industrial, que posee y conserva importantes fondos documentales y materiales relacionados con este medio de transporte. Realiza una gran cantidad de actividades culturales, apoya investigaciones, ofrece becas y además edita la revista *Vía Libre*.

Muchas de las iniciativas, eventos y publicaciones al respecto pueden verse en la página web www.madrid.masd.org, una iniciativa de la comunidad de Madrid que testimonia el esfuerzo que se está realizando para dar a conocer su rico patrimonio industrial.

1.4. Un claro ejemplo del patrimonio cultural industrial en México

"La Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, S.A. fundada el 5 de mayo de 1900, fue una empresa siderúrgica que durante 60 años se dedicó exclusivamente a la elaboración de artículos de fierro y acero no planos, tales

como rieles, ruedas para ferrocarril y demás. A partir de los años 70 se inicia el paulatino decaimiento de la empresa. Una combinación de problemas sindicales, de producción, devaluación económica, deuda financiera, entre otros, llevó a la considerada primera industria siderúrgica de América Latina a la quiebra el 9 de mayo de 1986.” (parquefundidora.org, s.f. 2015).

Los lineamientos a seguir después del cierre de Fundidora Monterrey, S.A. consistieron en liquidar a obreros y empleados de la empresa. Posteriormente se realizaron los trámites para determinar la utilidad que tendrían los terrenos e instalaciones de la extinta fundidora, para lo cual el presidente de México, Miguel de la Madrid, no vaciló en cederlos al gobierno del Estado de Nuevo León para la creación de un parque ecológico. Las primeras acciones fueron el proceso de desmantelamiento para realizar espacios que dieran opción a la siembra de árboles y construcciones establecidas.

En julio de 1989 se aceptó por parte de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología un Plan Maestro para la creación del Parque Fundidora, de él, se desprendieron otros planes que contribuyeron a incrementar la oferta turística, cultural y de esparcimiento a la comunidad regiomontana, con la construcción del Centro de Exhibiciones hoy conocido como Centro Internacional de Negocios (CINTERMEX), un parque de béisbol infantil para sede de ligas pequeñas del Estado de Nuevo León, restauración de los edificios de la Antigua Escuela Adolfo Prieto y la Recreativa Acero, proyectados para eventos sociales y culturales; la Arena Monterrey, un hotel cinco estrellas, una feria de diversiones, un teatro al aire libre y el Archivo Histórico de Fundidora.

Con el resultado obtenido, en la apertura de dichos proyectos, el día 24 de febrero de 2001 el Parque Fundidora logra concretar su máxima transformación al ser declarado Museo de Sitio de Arqueología Industrial, con su tradición histórica como elemento principal dispuesto al servicio de la comunidad.

“Este Museo es emblemático en cuanto al Patrimonio Industrial se refiere, además de volver a generar movimiento económico y ser un centro de esparcimiento para toda la región” (parquefundidora.org, s.f.).

1.5 La función de los museos de patrimonio industrial

La conservación y la restauración de los bienes culturales siguen siendo, a la fecha, las principales funciones de los museos.

Los bienes culturales, cada objeto de museo, sea cual sea su edad y naturaleza, es siempre un producto inacabado. Según Aurora León (1995, 71) ni siquiera termina en sus dimensiones o cualidades físicas. La obra contiene un potencial permanente de vida que genera nuevas respuestas a las demandas del público de todos los tiempos. Ella responde siempre a la naturaleza del hombre, vuelto en parte a un pasado que le suministra datos para fabricar su presente y experiencias para moldear su futuro.

De esta manera, se toma en su más amplio sentido la definición de museo propuesta por el Consejo Internacional de Museos (ICOM), en su artículo 2:

“Un museo es una institución de carácter permanente y no lucrativo al servicio de la sociedad y su desarrollo, abierta al público que exhibe, conserva, investiga, comunica y adquiere, con fines de estudio, educación y disfrute, la evidencia material de la gente y su medio ambiente.” (Museos de México, s.f.).

Y resaltamos los incisos:

“g. Instituciones u organizaciones no lucrativas que lleven a cabo conservación, investigación, educación, capacitación y otras actividades relativas a museos y museología;

h. Centros culturales y otras entidades que faciliten la preservación, continuación y gestión de recursos patrimoniales tangibles e intangibles (patrimonio vivo y actividad creativa digital).” (Museos de México, s.f).

El valor de tradición en el museo es una necesidad del hombre en su actitud ante la historia, actitud basada en un profundo deseo por retener el pasado. Esta perspectiva no supone una posición represiva por volver los ojos hacia un pasado inevitable, sino una nueva creación humana que admite y enjuicia las ideas, costumbres y formas artísticas, de una civilización pretérita que reproduce mentalmente y le lleva a la acción en el presente. Hoy día, de forma más acentuada, el hombre no quiere perder su sentido de continuidad histórica puesto que uno de los rasgos característicos de la era contemporánea – la progresiva aceleración del ritmo de vida – le conduce a aferrarse más contundentemente a los eslabones del pasado.

El carácter vertiginoso del ritmo de vida implica dos facetas en la actividad humana: la tradición y el progreso. Tradición porque el pasado lejano, el de la historia, se ofrece como un estado real conformado definitivamente y, al tiempo, como un pasado-próximo que es su propio presente. Y progreso porque al comprender el hombre lo precario de su existencia y la conciencia de estar siempre amenazado por el imprevisto, el presente se vuelve al tiempo pasado en maduración y futuro en gestación.

Ante esta perspectiva temporal, el museo es innovación y renovación, avance y revolución, dinámica de un continuo proceso histórico.

1.6 La historia de los museos

Es imposible entender y definir el museo de hoy sin mencionar el papel fundamental desempeñado por el coleccionismo y la acumulación de objetos practicados a lo largo de la historia, (Witker, 2010, 4), iniciados en gran medida por los grandes saqueos (el de Siracusa en 212 a.C. y el de Corinto en 146 a.C.) que permitieron a los romanos llenar sus templos de obras griegas, especialmente de arte. La instauración del cristianismo durante la Edad Media amplía y diversifica los valores de los objetos que componen las colecciones cuando aparecen, por ejemplo, las reliquias y objetos milagrosos. Ejemplo de ello es la fundación, por el Papa Sixto IV, de un *Antiquarium* (museo de antigüedades) público en el propio capitolio romano en 1471.

Durante el renacimiento, caracterizado por el descubrimiento del hombre por sí mismo y del mundo, el coleccionismo, al mismo tiempo que se convierte en pasión, ofrece al museo nuevos caminos de evolución. Se crean los *studiolos*, las galerías y los *gabinettos* que permitían, a manera de laboratorios dedicados al estudio y la observación, coleccionar, aunque sobre todo ordenar, objetos con la idea de reconstruir mediante ellos un microcosmos para entender y explicar la tierra y, luego, el cosmos (Witker, 2010, 4).

A fines del siglo XV y durante las dos siguientes centurias, al mismo tiempo que se presentaban importantes incrementos en las colecciones reales, los gabinetes se transformaban en espacios donde la clasificación de las piezas raras y valiosas que se depositaban en ellos se volvía cada vez más especializada. De esta manera nacen las *wonderkammer* (cámara de artes), donde básicamente se reunían las obras de arte producidas por el hombre.

Grandes e importantes concentraciones de colecciones, e incluso palacios reales, son exhibidos, a fines del siglo XVIII, de manera pública: Palacio de los Uffizi (Florencia, 1743) y Museo de Louvre (París, 1793). En esta época aparecen, aunque de manera muy incipiente, los componentes básicos que más tarde definirían todo museo: colecciones y visitas públicas (Witker, 2010, 5).

El siglo XIX ve nacer los grandes museos europeos: *British Museum* (1847), Museo de *Ermitage* (1852) y Museo del Prado (1868). El concepto de museo neoclásico que subyace en ellos predomina hasta la mitad de la siguiente centuria, y se manifiesta también con mucha fuerza en Estados Unidos; por ejemplo, en el Museo de Arte Moderno (Nueva York, 1929) y en la Galería Nacional de Arte (Washington, 1937).

En contraposición, nos dice Rodrigo Witker, especialista citado anteriormente, que en los últimos cincuenta años del siglo XX, los estilos se han transformado en proyectos originales y modernistas: Museo Guggenheim (Nueva York, 1959), Centro Cultural Georges Pompidou (París, 1977), Museo del Aire y del Espacio (Los Ángeles, 1984), Ciudad de las Ciencias y la Industria de La Villette (París, 1986) y, recientemente, Museo Guggenheim (Bilbao, 1998). (Witker, 2010, 5).

1.7 México, país de museos

Gerardo Ochoa Sandy, señala que en 1790 se inauguró en el centro de la capital el Museo de Historia Natural, primer museo público de México, dedicado a la flora y fauna de la Nueva España y a instrumentos científicos de la época.

Lo que sobrevivió a los saqueos de la Independencia quedó bajo la custodia de El Colegio de San Ildefonso (Ochoa, 2010, 22).

En tanto, el primer museo nacional, el Museo Nacional Mexicano, creado mediante decreto en 1825 por el presidente Guadalupe Victoria, se ubicaba en la universidad y acogía piezas arqueológicas, documentos del México antiguo, colecciones científicas y obras artísticas que habían estado bajo resguardo de la Real y Pontificia Universidad de México y de coleccionistas privados. Maximiliano lo trasladó luego a la Antigua Real Casa de Moneda, a un costado de Palacio Nacional, que se volvió su sede oficial.

En 1886, en la ciudad de Morelia, fue creado el Museo Regional Michoacano Doctor Nicolás León Calderón, uno de los primeros museos ubicados en una ciudad distinta a la capital del país. Otro tanto sucedió, a lo largo de la segunda parte del siglo XIX y la primera parte del XX, en Guadalajara, Oaxaca, Mérida y Saltillo. Ochoa Sandy dice que para la década inicial del siglo XX, México contaba con un total de 38 museos, datos proporcionados por Raquel Tibol (Tibol en: Ochoa, 2010, 22).

1.7.1 En el desierto de Sonora florecen los museos

La edición facsimilar del Álbum Directorio del Estado de Sonora 1905-1907 de Federico García y Alva, evidencia los primeros esfuerzos museísticos en el estado: “El Colegio de Sonora en Hermosillo, bajo la dirección del Sr. Ingeniero Felipe Salido, tiene un museo rico y admirable” (editado por José Rómulo Félix, 2005, 100). Esta breve cita hace alusión a una sola ilustración de dicho álbum que describe distintas especies disecadas y grandes vitrinas.

Durante la administración 1979-1985, concertados el pueblo, el gobierno del Estado, gobierno federal y algunos municipios, establecieron estrategias y acciones para rescatar, preservar y divulgar el patrimonio histórico cultural, regional y nacional, consolidando los museos: 'de las Luchas Obreras' en Cananea; 'Costumbrista' en Álamos; 'de Sonora' en Hermosillo; 'de los Yaquis' en Ciudad Obregón; 'de los Seris' en Bahía Kino; 'del Transporte' en Navojoa; 'de los Símbolos Patrios' en Hermosillo. En 1988, con la creación del Instituto Sonorense de Cultura, se concentran los esfuerzos de los recintos mencionados, a través de la Coordinación Estatal de Museos.

Lo que ha sucedido a lo largo del siglo XX es una explosión de museos a lo largo y ancho de la República. La cifra de 38 museos durante la primera década del siglo llegó a 1,058 para 2002, según el reporte del Sistema de Información Cultural (SIP) del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) (Ochoa Sandy, 2010, 22). Los hay de todo tipo: nacionales, estatales, regionales, comunitarios, de sitio, públicos, privados; y de cualquier temática: antropología, arte virreinal y del siglo XIX, arte moderno y contemporáneo, ciencia, momias, economía, figuras de cera, vidrio, plumas, de lo increíble, ferrocarrileros, entre otros.

1.8 Los Museos difusores del patrimonio cultural ferrocarrilero

En 1985 el ingeniero Andrés Caso Lombardo, director de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, decidió que la estación del Ferrocarril Mexicano, en Puebla, así como sus patios y los que fueran del Mexicano del Sur albergaran al que sería el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

El 5 de mayo de 1988, el presidente de México Miguel de la Madrid Hurtado, inauguró el entonces primer y único museo de género ferroviario en América Latina (Yanes Rizo, 2014, 145). El Museo continúa de manera permanente hasta la fecha, y constituye un ejemplo nacional del rescate de nuestro patrimonio industrial. Como son los más de veinte museos ferrocarrileros en México, protagonistas y promotores de la transformación arquitectónica, que resguardan tesoros de inestimable valor en sus variadas colecciones, circunscritas en el ámbito de la cultura industrial. Piezas fundamentales del impacto que este medio de transporte implicó en el desarrollo de la sociedad.

Pese a que Empalme, Sonora, representaba alta importancia para los ferrocarriles y la economía de México, poco o nada se consideró por atender la difusión del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Partiendo de la valoración de la tradición oral como fuente de vital importancia en el sector popular, en virtud de que su cultura se transmite de generación en generación, surge la idea, en 1995, de crear un museo ferrocarrilero en Empalme, Sonora.

1.9 Empalme, breve historia

El año de 1905, el *Southern Pacific Company* compró a la *Richardson Construction Company* la concesión que había obtenido en noviembre de 1904, para la construcción de un ferrocarril, que saliendo del puerto de Guaymas, siguiera el curso del río Yaqui y pasando por el mineral de la Dura, llegara a Tónichi o un punto cercano al distrito de Sahuaripa. Posteriormente '*The Cananea Yaqui River & Pacific Railroad Company*' contrató como su

representante a Davis Richardson. Este fue el encargado de pedir la concesión para construir el camino hasta Guadalajara. (Gracida Romo, 2014, 38).

El cambio de ruta del antiguo Ferrocarril de Sonora, convertido en Ferrocarril Cananea, Río Yaqui y Pacífico, trajo consigo la formación de un empalme de vías, '*junction*' y, dos años después, en ese lugar ribereño del Mar de Cortés, nace el asentamiento humano que conocemos como Empalme, Sonora.

Desde 1907 se empieza a erigir la población, construida con singular arquitectura y, casi toda, de material de madera. Se construye la 'casa redonda' y el tinaco en la plaza. Con ella se tienden simultáneas la infraestructura urbana, el hospital y señeramente, la fuente de vida de sus habitantes: los Talleres Generales del Ferrocarril.

Los primeros habitantes de Empalme fueron norteamericanos y mexicanos venidos de los estados de Jalisco, Nayarit, Sinaloa, Durango, Sierra de Sonora, territorio de Baja California Sur y Chihuahua, entre otros. Fundiéndose en su crisol todas las costumbres de sus lugares de origen, constituyéndose con el tiempo el centro ferrocarrilero más importante de la Costa Occidental de México. A pesar de ser una comunidad relativamente joven, Empalme, acumula un sin fin de anécdotas, historias, acontecimientos cívicos, culturales, sociales y deportivos. Habita en ella gente calurosa que vive del recuerdo de los recuerdos: 'los señores jubilados ferrocarrileros', quienes por muchos años trabajaron entre vías, máquinas y el aceite; entre los diversos oficios realizados en los Talleres Generales del Ferrocarril.

1.9.1 La cita

La Plaza Centenario fue por mucho tiempo punto de reunión de los señores jubilados, hasta que cambiaron su sede al antiguo Centro Cultural Ferrocarrilero (antes cinema Héroe de Nacoziari).

A la cita acudían para hablar de política, del país, de la situación económica, de la privatización de los ferrocarriles, de las cuotas del seguro social, de los patronos, de los líderes; de Juan, de Pedro, de la policía, de los jóvenes y de la crisis. Estiran el salario. Comentan sobre la demanda. Esperan al licenciado. Hablan de tantas cosas. Arreglan, cambian al país y otra vez se quejan.

¡A qué tiempos aquellos!

Cuando tocan el pasado de sus vidas, que es todos los días, añoran el viejo Empalme. El rostro cansado se borra e inmediatamente aparece una sonrisa:

-¿Te acuerdas Chuy?, ¡aquellos si eran tiempos, no como ahora!

Se desesperan por hablar. Todos tienen algo nuevo que decir, aunque el tema sea repetido. No pierden ningún detalle por mínimo que sea. Hablan del farol que estaba en medio de la calle, de la tienda que abastecía al pueblo. Del hielo, la madera y la pintura otorgada por el ferrocarril. De los bailes, las orquestas, del 'güero patón'. De cómo se transportaban a Guaymas, Sonora. De la huelga del 59, del sindicato, de sus tiempos... ¡A qué tiempos aquellos!

Como uno más de ellos, nos internamos bajo diferentes pretextos en la plática, aprendimos a conocer parte la historia y compartimos, de manera gustosa, el recuerdo de sus horas fortuitas. La inquietud por aprovechar ese

invaluable testimonio, fue motivo para elaborar un plan de trabajo conjunto. Con el apoyo de la representación sindical de los jubilados ferrocarrileros de la Sección No.8, se llevó a cabo la primera reunión para exponer los objetivos. Una noche antes el tema ya estaba listo:

Rescate de la historia a través de la tradición oral, Rumbo al Museo del Vagón.

CAPÍTULO II

HISTORIA DEL MUSEO FERROCARRILERO

2.1 Proyecto del Museo del Vagón

A partir de un intenso trabajo de recuperación de la tradición oral, el proyecto consideró los siguientes puntos:

A) Acontecimientos históricos relativos a la comunidad ferrocarrilera de Empalme, Sonora.

B) Costumbres y saberes relacionados con el ciclo de vida, la indumentaria, la vivienda, las jornadas laborales, las prácticas que desaparecieron o están desapareciendo de la vida social del pueblo ferrocarrilero y que sólo quedan en la memoria de pocas personas.

Una vez definidos los puntos anteriores, se inicia con la captación de recursos para hacer que el proyecto se concretizara. A mediados de 1995, se expuso el proyecto ante el Programa de Apoyo a las Culturas Municipales y Comunitarias (Pacmyc). La beca correspondiente a diez mil pesos, se otorgó en octubre del mismo año. En 1996, con el propósito de difundir tan significativa encomienda, se realizó el programa: 'el sábado del jubilado', además de integrar el consejo honorario para la creación del museo, conformado por los señores: Hilario Sánchez Rubio, Antonio Padilla Campillo, Federico Cázarez y Ernesto Ponce. Las charlas históricas y la mesa de análisis: 'el ferrocarril y la cultura popular', protagonizadas por los jubilados ferrocarrileros, se llevaron a cabo en el Centro Cultural Ferrocarrilero, reproduciéndose en secundarias y preparatorias de la localidad. La campaña

de donación o préstamo de objetos y documentos para la elaboración del guión museográfico; el montaje de modestas exposiciones sobre los Talleres Generales del Ferrocarril; entre otras acciones, fortalecieron los vínculos de la promotoría cultural con la sociedad. Ese mismo año, las gestiones ante la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México, para la donación del inmueble (prospectado inicialmente un cabús), trajinaron incansablemente desde la región Pacífico hasta el centro de México.

2.2 Coche FCP-1045

El 10 de enero de 1997, la Coordinación Ejecutiva de Recursos Materiales de Ferrocarriles Nacionales de México, me notificó como coordinador del proyecto, sobre la autorización de donación del Carro FCP-1045, protocolizado en la ceremonia efectuada el 17 del mismo mes y año, a las 12:00hrs; en los Talleres Generales de Empalme, Sonora.

La donación comprendía:

- Coche tipo Express no útil para ferrocarriles, localizado en los Talleres Generales en Empalme, Sonora.
- El valor del bien mueble, valuado en 1997, fue de: \$41,215.00 (son: Cuarenta y Un Mil Doscientos Quince Pesos 00/100M.N), el cual no rebasa el límite establecido en el Artículo 81 de la Ley General de Bienes Nacionales, equivalente a 10,000 días de salario mínimo.
- Funcionó como coche Express (unidad de arrastre diseñada para el transporte de mercancías, bultos y paquetería, agregado a trenes de pasajeros). Al término del servicio, fue depositado en los Talleres Generales y

restaurado para convertirlo en vagón de la ciencia. Al no lograr tal propósito, se donó para la creación del Museo Ferrocarrilero.

- Dimensiones: 24 metros de largo por 3 de ancho. Superficie de hierro, forrado en su interior con triplay y piso de madera. Cuenta con 2 puertas de acceso, un baño y 8 ventanas (4 por cada lado).

2.3 Las maniobras de traslado

Los trabajos requeridos para el traslado de la Unidad FCP-1045, de los Talleres Generales del Ferrocarril a la explanada del Sindicato Ferrocarrilero, fueron los siguientes:

- La unidad se colocó en la vía Hielera lado Norte a la altura del taller de armado de locomotoras.
- Se armó vía en partes para cruzar entre carro habitación NM-196494 y la barda del taller y por todo el circuito con una longitud de 561 metros.
- Parte de la barda del taller fue demolida por personal de la Dirección de Desarrollo Urbano, Obras y Servicios Públicos Municipales, y se facilitó un trascabo para las maniobras.
- Se movió riel de 60.5 libras/yarda por 33 pulgadas, de Ciudad Obregón a Empalme, Sonora.
- Inicialmente la maniobra estuvo a cargo del Ing. Jesús Manjarrez Razo, concluyendo los trabajos el Sr. Mario Flores.
- El coche transitó por la avenida Revolución, dando vuelta en calle Niños Héroes, atravesando la calle Reforma hasta llegar a la calle Héroe de Nacozari,

para enfilarse a su ubicación actual: calle Niños Héroes y Héroe de Nacozari, colonia Moderna, Empalme, Sonora. C.P. 85330; montado sobre tramo de vía, con dos escaleras de acceso al público, ambientado a su alrededor con figuras propias de los ferrocarriles y una barda que sirve para exposiciones temporales.

Las maniobras iniciaron el 10 de febrero y concluyeron el 21 de febrero de 1997; en punto de las 14:00hrs; con el pitazo emanado de los Talleres del Ferrocarril.

2.4 Personal que intervino en las gestiones de donación y maniobra de traslado del coche FCP – 1045 (Febrero de 1997)

LIC. LUIS ANTONIO DE PABLO SERNA,

Director General de los Ferrocarriles Nacionales de México.

LIC. MIGUEL ÁNGEL PINO DE LA ROSA,

Subdirector General de Recursos Humanos y Relaciones Laborales.

LIC. OLGA ROSA ROMERO RUANO,

Coordinadora Ejecutiva de Recursos Materiales.

LIC. LUIS ANTONIO RODRÍGUEZ AVILÉS,

Gerente de Bienes Muebles.

ING. FRANCISCO JAVIER GOROSTIZA PÉREZ,

Director de la Región Pacífico – Norte.

ING. CÉSAR I. ROMERO,

Gerente de Fuerza Motriz.

ING. JESÚS MANJARREZ RAZO,

Ingeniero de División.

ING. FRANCISCO BALDERRAMA S.,

Auxiliar de la Ingeniería de División.

ING. JOSÉ IGNACIO MACHIRIA V.,

Auxiliar de la Ingeniería de División.

ANDRÉS BARRAZA GODOY,

Superintendente de Fuerza Motriz y Maquinaria.

MARIO FLORES M.,
Jefe del Departamento de Coches.

JOSÉ ANGEL SANTILLANEZ,
Mayordomo.

JOSÉ LUIS GENESTA LEYVA,
Operario Mecánico.

HUMBERTO GONZÁLEZ LEYVA,
Operario Mecánico.

ROSA AMELIA FLORES,
Secretaria del Departamento de Coches.

DEPARTAMENTO DE VÍAS

Ingeniería de División.

MAYORDOMOS

Elpidio Andrade Valencia.

Andrés Chaparro Solís.

Jesús Gutiérrez B.

OPERARIOS

Refugio Jasso Quintana.

Martín Gutiérrez Leyva.

José Luis Camarena Carranza.

Arnoldo A. Cortez Acosta.

Flavio Fernando Morales Acuña.

Benito Ortega Arellano.

José Luis Meza Gastélum.
Moisés Márquez Moyrón.
Javier Ramiro Estrada García.
Jesús Córdova Ibáñez.
Eduardo Orduño Camargo.
Manuel Lucas Fierro Paredes.
Francisco Alberto Valenzuela Reyes.
Ernesto Cárdenas Machado.
Eduardo Esquer Amarillanes.
José Ramón Castro Quevedo.
Humberto Rivera Millán.
Ramón Ochoa M.
Ramón A. Valenzuela C.
Guadalupe Acosta P.
Sr. I. Cervantes P.
Francisco Valenzuela C.
Guadalupe García Villa.
José N. Cueto.
Pablo R. Curiel M.
Miguel A. Tapia V.
Víctor M. Pablos Hernández.
Jesús Hernández C.
Marco A. Carrillo C.

VÍCTOR F. FLORES MORALES,

Secretario Nacional del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

CARLOS FIGUEROA RAMOS,

Secretario del STFRM Sección No.8.

MIGUEL SALAZAR GASPAS,

Tesorero del STFRM Sección No.8.

LIC. CARLOS MONCADA OCHOA,

Director General del Instituto Sonorense de Cultura.

ARQ. VLADIMIRO SAMANIEGO VILLASANA,

Presidente Municipal.

JORGE ENRIQUE CECEÑA G.,

Administrador de COAPAES Unidad Empalme.

ARQ. MANUEL FONTES CHIAPA,

Director General del CONALEP Plantel Empalme.

ERNESTO ALONSO FONTES GAXIOLA,

Asistente del proyecto.

JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO,

Coordinador General del Proyecto.

La aventura y la pasión por mantener viva la historia ferrocarrilera hicieron posible que de marzo a junio se montaran modestas exposiciones al interior del coche. En agosto, Ferrocarriles Nacionales de México entregó piezas que se integraron a la muestra museográfica, a cargo de la Arq. Emma Luz López Juárez. El 20 de noviembre de 1997, a las 19:00hrs; el entonces presidente municipal, Mtro. Jesús Ávila Godoy, cortó el listón inaugural del **Museo Ferrocarrilero**.

2.5 Museo Ferrocarrilero

La sede del Museo Ferrocarrilero es precisamente un coche que funcionó como Express. En tan solo un pasillo de 24 metros de largo por 3 de ancho, los visitantes viajan por la historia producto de los rieles. Exhibe la Locomotora de Vapor a escala No.850, elaborada en 1934 por respetables obreros empalmenses; una copia del acta de matrimonio de Charles Chaplin, acontecido en Empalme, el 24 de noviembre de 1924. Muestra fotografías, cofres, teléfonos, el sistema telegráfico, una réplica de una oficina, ferromodelismo y más de 80 piezas del vasto patrimonio cultural ferrocarrilero.

El recinto cuenta con aire acondicionado, revisando permanentemente las fuentes de humedad. El área expositiva está iluminada con 12 lámparas fluorescentes, con la finalidad de evitar calor y daño al patrimonio. En tiempo de verano operan los deshumidificadores con el objetivo de reducir la humedad del aire. Periódicamente se evalúan las instalaciones en lo correspondiente a extinguidores, señalética, ruta de evacuación, ventanas y techo del coche Express.

Las dimensiones del espacio y la distancia objeto-visitante, obligan al personal a permanecer vigilante del comportamiento de los visitantes, para evitar deterioros tales como: vandalismo, mutilación o robo. El retiro de polvo de las piezas se realiza con toalla de microfibra multiusos y a la madera del piso se le aplica semanalmente líquido especial para acabados de madera.

A partir del 2012, el recinto ofrece una nueva imagen que vincula la historia a través de la tecnología, mediante el uso de pantallas, además de renovar la museografía del coche ferrocarrilero.

2.5.1 Misión y visión del Museo Ferrocarrilero de Empalme

Misión: Exhibir el desarrollo simbólico de la comunidad mediante vestigios que resguardan, difunden e inmortalizan la memoria ferrocarrilera.

Visión: Posibilitar la armoniosa alianza de la sociedad con la historia, a través del acervo proveniente de la cultura ferrocarrilera.

El Museo Ferrocarrilero, hasta el día de hoy, opera sin presupuesto y gracias a las contribuciones del H. Ayuntamiento de Empalme, Sonora, que destinó desde 1997 a un trabajador, que cubre el horario de lunes a viernes, de 8:00 a 15:00hrs; además de proveernos del servicio de energía eléctrica. El coche se encuentra en los terrenos propiedad del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana Sección No.8; facilitando el servicio de agua potable y dos oficinas administrativas al interior del recinto sindical. El director, el asistente administrativo y los miembros de la Asociación Civil no reciben sueldo alguno.

2.5.2 El Museo Ferrocarrilero y la Asociación Civil

Los señores Noé Josué Valenzuela Tapia, Zayda Isela Angulo Montoya, Martina Antonieta Estrada y Marcela Carrillo García y yo mismo, comparecimos en Ciudad Obregón, Municipalidad de Cajeme, Estado de Sonora, a los diez días del mes de marzo de dos mil catorce, ante el Lic. Jesús Luis Castro Flores, titular de la Notaría Pública Número Veinticinco; con la finalidad de constituir una Asociación Civil.

2.5.3 Objetivos generales del MUFER A.C.

- I. Rescatar, preservar, investigar y difundir testimonios de la cultura ferrocarrilera en el municipio de Empalme, Sonora.
- II. Estimular en la población el reencuentro con los valores históricos y patrimoniales provenientes del ferrocarril.
- III. Extender su área de influencia con la finalidad de constituirse como un centro de investigación y resguardo de la memoria ferrocarrilera, con la aportación de iniciativas y propuestas procedentes de todos los sectores de la población.
- IV. Colaborar con los sectores público, privado y social en la consolidación del desarrollo cultural, artístico e histórico de la comunidad.

2.5.5 Facultades y obligaciones

- I. Integrar y conservar el acervo del recinto museístico.
- II. Proporcionar, administrar, coordinar y optimizar los materiales y servicios del recinto museístico.
- III. Proporcionar los servicios que permitan que la población escolar que visite el Museo Ferrocarrilero, enriquezca su formación cultural e histórica.
- IV. Organizar y realizar eventos, conferencias, foros, conmemoraciones y demás actividades relacionadas con el tema del patrimonio cultural ferrocarrilero.
- V. Organizar y desarrollar programas de intercambio museográfico y colaboración profesional con organismos e instituciones culturales o de investigación cultural e histórica, extranjeras, nacionales, estatales y locales.

El Presidente de la Asociación Civil 'Museo Ferrocarrilero', tendrá las siguientes obligaciones y atribuciones:

- I. Tener la representación legal de 'La Asociación'.
- II. Conducir el funcionamiento de 'La Asociación', vigilando el cumplimiento de sus programas y acuerdos.
- III. Aplicar las políticas y acuerdos de los miembros de 'La Asociación'.
- IV. Suscribir convenios y acuerdos que hayan de celebrarse con dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, así como con los sectores social y privado, para la constitución de las acciones del MUFER A.C.

V. Ejercer actos de dominio, otorgar poderes y expedir cheques de 'La Asociación'.

VI. Presentar anualmente a los miembros de 'La Asociación', dentro de los tres primeros meses del año, los estados financieros y el estado de actividades del año anterior.

VII. Celebrar los actos jurídicos que sean necesarios para el ejercicio de sus atribuciones, y los que les determinen los ordenamientos jurídicos aplicables.

2.5.6 Miembros de la asociación civil 'Museo ferrocarrilero'

Lic. José Luis Islas Pacheco,
Presidente.

Lic. Noé Josué Valenzuela Tapia,
Secretario.

Lic. Zayda Isela Angulo Montoya,
Tesorera.

T.S. Martina Antonieta Estrada,
Encargada de programas histórico-culturales.

C. Marcela Carrillo García,
Encargada de promoción y difusión.

2.6 El Museo Ferrocarrilero y su público

Tal como afirma, Lauro Zavala, "el elemento más importante en todo espacio museográfico es el visitante." (Zavala, 2012, 85). Hacia él está orientado – o debería estarlo – el esfuerzo de planeación, diseño, producción y evaluación

que acompaña a todo proyecto museográfico. Más aún, sin su presencia y participación un espacio museográfico es un espacio virtual, que no tiene razón de ser.

Los visitantes del Museo Ferrocarrilero tienen la posibilidad de valorar el patrimonio emanado de la cultura ferrocarrilera. A través de las distintas secciones expositivas, el público se reencuentra con su fuente laboral o evoca la historia transmitida por los padres o los abuelos que trabajaron en los Ferrocarriles de México.

Con el paso del tiempo, nos hemos propuesto, mediante diversas actividades, que el Museo Ferrocarrilero sea entendido como un espacio de la abducción, del encuentro programado con el azar y la imaginación, un espacio para el diálogo entre lo familiar y lo extraño, un espacio para el ejercicio de la sensibilidad y la inteligencia, para la exploración de las fronteras entre la identidad y la diferencia, entre la ignorancia y el conocimiento, entre lo mismo y lo otro.

De enero de 1998 a diciembre de 2014, el Museo Ferrocarrilero registra la asistencia de: 160,540 visitantes, entre público nacional, extranjero y estudiantes.

Es importante mencionar que existe cierta resistencia de algunos visitantes por atender el formato de asistencia, ubicado en el mostrador; que concentra la información de visitantes de manera mensual, la fecha, nombre, procedencia, tipo de visitantes: estudiantes o público en general, nacional o extranjero, además de un apartado para comentarios, útiles para valorar el

servicio ofrecido, así como la totalidad de público que transita por el pasillo del recinto.

A la vuelta de los años, surge la necesidad de elaborar un catálogo descriptivo del acervo que integran todas las piezas del propio museo, tanto para saber la historia misma de la pieza, junto con sus características y la ubicación en su interior, así como brindar al personal y cualquier persona interesada en el tema, la información precisa.

CAPÍTULO III

ELEMENTOS TÉCNICOS PARA LA CONCRECIÓN DEL CATÁLOGO

3.1 Inventario y catálogo

Durante algunos años se mantuvo la idea de que el inventario era un trabajo menor, en realidad un listado de bienes u objetos, mientras que el catálogo suponía una mayor profundidad en la documentación del bien.

María Ángeles Querol subraya que, al inicio del siglo XIX principia la toma de conciencia sobre la necesidad de conocer el Patrimonio Cultural que se tiene para, en su caso, protegerlo (Querol, 2010, 64). Así, en 1802 se publica una Real Cédula según la cual se deben comunicar a la Real Academia de la Historia los hallazgos de antigüedades, siendo dicha institución la responsable de inspeccionarlas e inventariarlas. Cuando comienza el siglo XX aparece la primera medida legal encaminada a conseguir un catálogo completo del patrimonio cultural (Querol, 2010, 64).

Querol menciona además, que:

“Los inventarios, registros y catálogos son actos administrativos con incoación y resolución de expedientes, destinados a gestionar y proteger el patrimonio cultural.” (Querol, 2010, 64).

3.1.1 La estructuración de la ficha

Las relaciones institucionales con algunos centros culturales ferrocarrileros en México, propició gestionar ante los mismos nuestras inquietudes. Del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, de Puebla, Puebla; bajo la tutela del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero del

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; recibimos un formato para el registro de las piezas, que consideraba los puntos: nombre de la pieza (tipo de pieza), los datos de identificación (número de control, título del objeto, colección, número de piezas, nombre genérico), la descripción (ancho, alto, largo, diámetro, peso, inscripciones, año de fabricación, fabricante), datos administrativos (ubicación, fecha de ubicación, fecha de registro y mapa de ubicación); al que agregamos los datos: 1) procedencia de la pieza, 2) uso de la pieza, 3) fecha de valoración y 4) responsable del registro de la misma.

La búsqueda fue más allá de la bibliografía especializada, navegamos por páginas electrónicas nacionales e internacionales, incluyendo consejos de expertos en materia museística, hasta confeccionar el registro con las generalidades ya mencionadas.

3.2 Características del Catálogo

La Elaboración del Catálogo de Registro del Acervo del Museo Ferrocarrilero es una gestión de orden interno esencial para la conservación de las piezas. Expone la documentación de la historia de la pieza, así como la ordenación lógica de éste dentro de la numeración de las setenta y nueve piezas del museo. La fecha de integración al guión museográfico, su numeración en el catálogo general, la definición del mismo, y su procedencia, son los factores básicos del inventario que pretendemos funcione como el gran cerebro electrónico del Museo Ferrocarrilero.

Fundamental por razones metodológicas y prácticas es la numeración continua de las piezas, sea cual sea la naturaleza del objeto – puesto que ella disciplina la organización y reporta ventajas tales como la evaluación de las

piezas, la revelación de otras poco conocidas, menor facilidad para robos al estar inscritas en el inventario – y el estado de las mismas, en la fecha de su redacción. La documentación fotográfica constata la existencia y los datos tipológicos proporcionan facilidades de uso y consulta.

El catálogo no se ajusta solo a la numeración, ordenación y datos estrictos de la pieza, sino que pretende profundizar en la obra y en el ambiente en que se encuentran:

1. El catálogo va precedido de una noticia histórica donde se alberga el Museo Ferrocarrilero.
2. A partir de la presentación del catálogo, se sugiere proseguir con una nota bibliográfica sobre la serie de cambios al guión expositivo del Museo Ferrocarrilero. Con la finalidad de ver la marcha del recinto, sus etapas de auge, anquilosamientos o renovaciones de fondos, así como el proceso de restauración de piezas, las publicaciones editadas sobre el material del museo o los cambios en la composición museográfica.
3. El cuerpo del catálogo es sustancialmente complementario de la labor de conservación puesto que, se concentran en él todos los puntos correspondientes a las piezas.
4. El catálogo incluye la historia sobre las piezas; es decir, la función y procedencia de las mismas.

3.3 Mi experiencia como gestor cultural en el desarrollo del Museo Ferrocarrilero y de la catalogación de su colección

Los gestores culturales somos agentes de retos, disfrutamos los distintos campos de acción, aunque en el mayor de los casos la cancha no sea pareja. De la nada hacemos todo. Tal como sucedió con el proceso creativo del Museo Ferrocarrilero; sin presupuesto, ni terreno propio, sin plazas laborales, ni espacios adecuados, hemos trabajado con ahínco a favor del patrimonio cultural ferrocarrilero. El compromiso es firme ante las presentes generaciones que saben del ferrocarril por las familias y por el recinto que nos permite concebir ideas fértiles.

La confección del presente trabajo, generó amplias reflexiones museológicas, al adentrarnos en el vasto significado de los ferrocarriles, además de convertirse en herramienta útil, para el fortalecimiento del programa de visitas guiadas, proveyendo una argumentación académica del patrimonio a cargo del Museo Ferrocarrilero.

Abordamos el concepto de historia, la definición de museo, luego el tema referido al patrimonio cultural, muy en particular el correspondiente al industrial, los pasos seguidos para la concreción del Museo Ferrocarrilero, hasta la elaboración del catálogo del acervo del recinto.

Lo aportado al proceso de la investigación es resultado, fundamentalmente de la experiencia. A 18 años, podemos decir que de manera empírica, estructuramos un museo que difunde el patrimonio cultural ferrocarrilero, tal como lo menciono en la introducción, al señalar lo poco que conocíamos sobre la gestión cultural.

Aciertos y errores, ventajas y desventajas acompañaron, como en día, la práctica creativa del Museo Ferrocarrilero, dando cabida siempre a nuevas teorías, para la mayor comprensión del análisis en todo su sentido.

La voz del gestor cultural concentró a un sector de la sociedad, con las que detonamos las siguientes acciones propias de la gestión cultural, para la consolidación del proyecto. Evoco el Manual para la Creación y desarrollo de Museos Comunitarios, de la autoría de Teresa Morales y Cuauhtémoc Camarena, lectura que estructuró la idea, marcando la pauta a seguir mediante:

- 1) La consulta con el grupo de jubilados ferrocarrileros,
- 2) El nombramiento del comité para la creación del museo,
- 3) La selección de los temas, que finalmente se redujeron a la exhibición de piezas del patrimonio cultural ferrocarrilero,
- 4) La gestión de recursos materiales,
- 5) La investigación, el diseño y montaje al interior del coche,
- 6) La inauguración del Museo Ferrocarrilero y
- 7) La relación con instituciones gubernamentales, para el posicionamiento del espacio cultural y
- 8) La realización del Catálogo de Registro del Acervo del Museo Ferrocarrilero.

Las ideas generalizadas de Morales y Camarena, se fortalecen con el pensamiento de los autores citados en las páginas anteriores, claves para la elaboración del presente informe de trabajo, donde identificamos las acciones de gestión cultural, como el análisis y establecimiento de la relación del museo con el municipio, el sector privado, etc., la formulación de la misión y objetivos del museo; el análisis de mercado: ¿qué ofrece el museo?, ¿a quién está dirigido?, ¿qué otros tipos de museos parecidos existen en México y en la región?; los aspectos administrativos relativos a inversión inicial, construcción, remodelación, funcionamiento, sostenibilidad, infraestructura/plan arquitectónico, el terreno disponible y sus necesidades, la relación de la arquitectura con el entorno y los costos del proyecto (materiales, maquinaria y personal), el equipo de trabajo de planificación, organigrama, la valoración del personal (asalariados, voluntarios, etc.), dispuestos a colaborar en la concreción del museo, así como los contactos para lograr la colaboración institucional. Los aspectos a financiar (museográficos, administrativos, investigación, recaudación de fondos). El trabajo en la imagen institucional: nombre y logotipo del museo y sus líneas de acción.

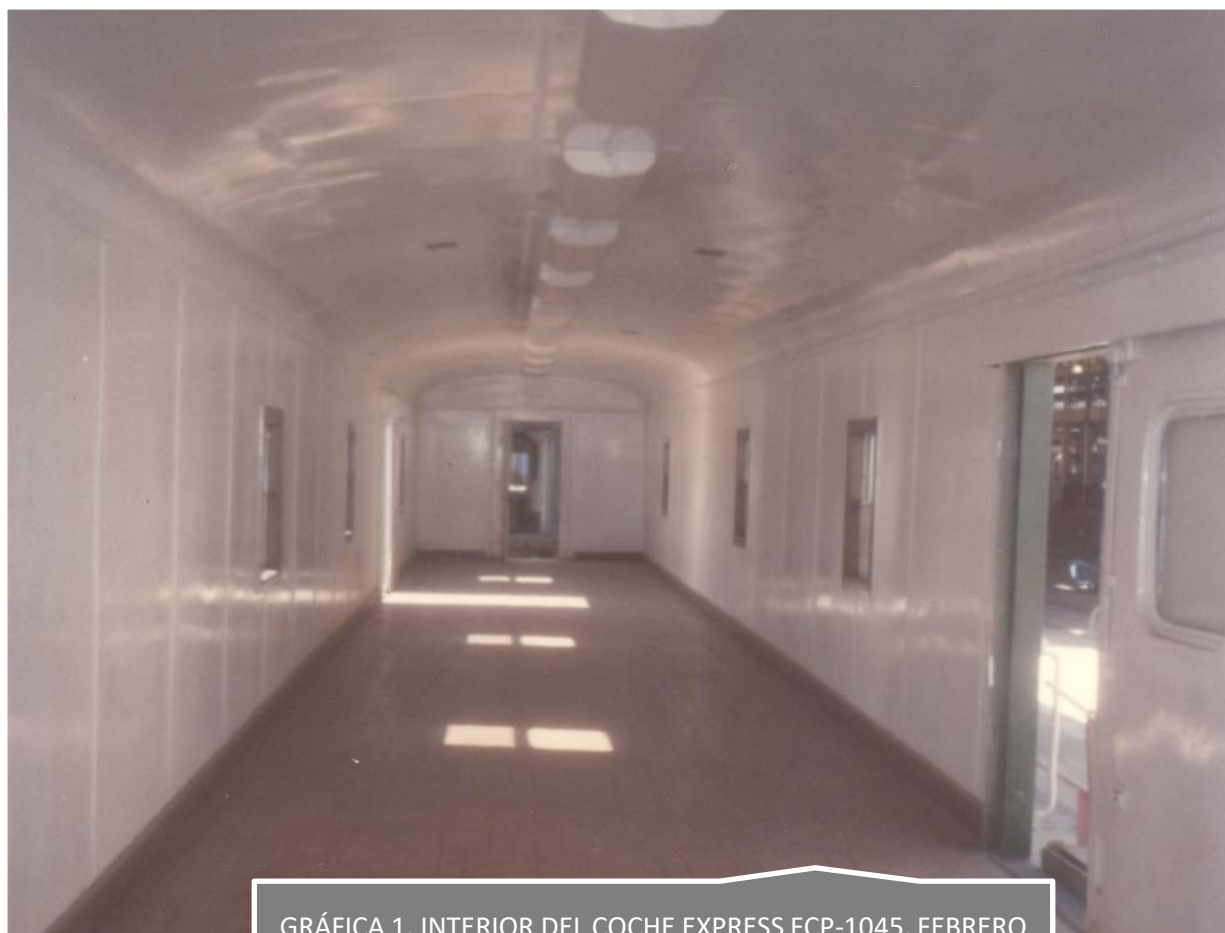
Los aspectos museológicos, enmarcaron la colección del acervo expositivo, la procedencia de la colección, los aspectos legales de adquisición, la clasificación, documentación, el complemento de la colección con objetos que faltaban para cumplir con el guión museográfico, costos de materiales y personal para el montaje.

La consulta bibliográfica para la elaboración del Catálogo del Acervo del Museo Ferrocarrilero, así como la visita a sitios electrónicos y, sobre todo, la asesoría de la Mtra. Énoe Mancisidor, jefa del departamento de museografía

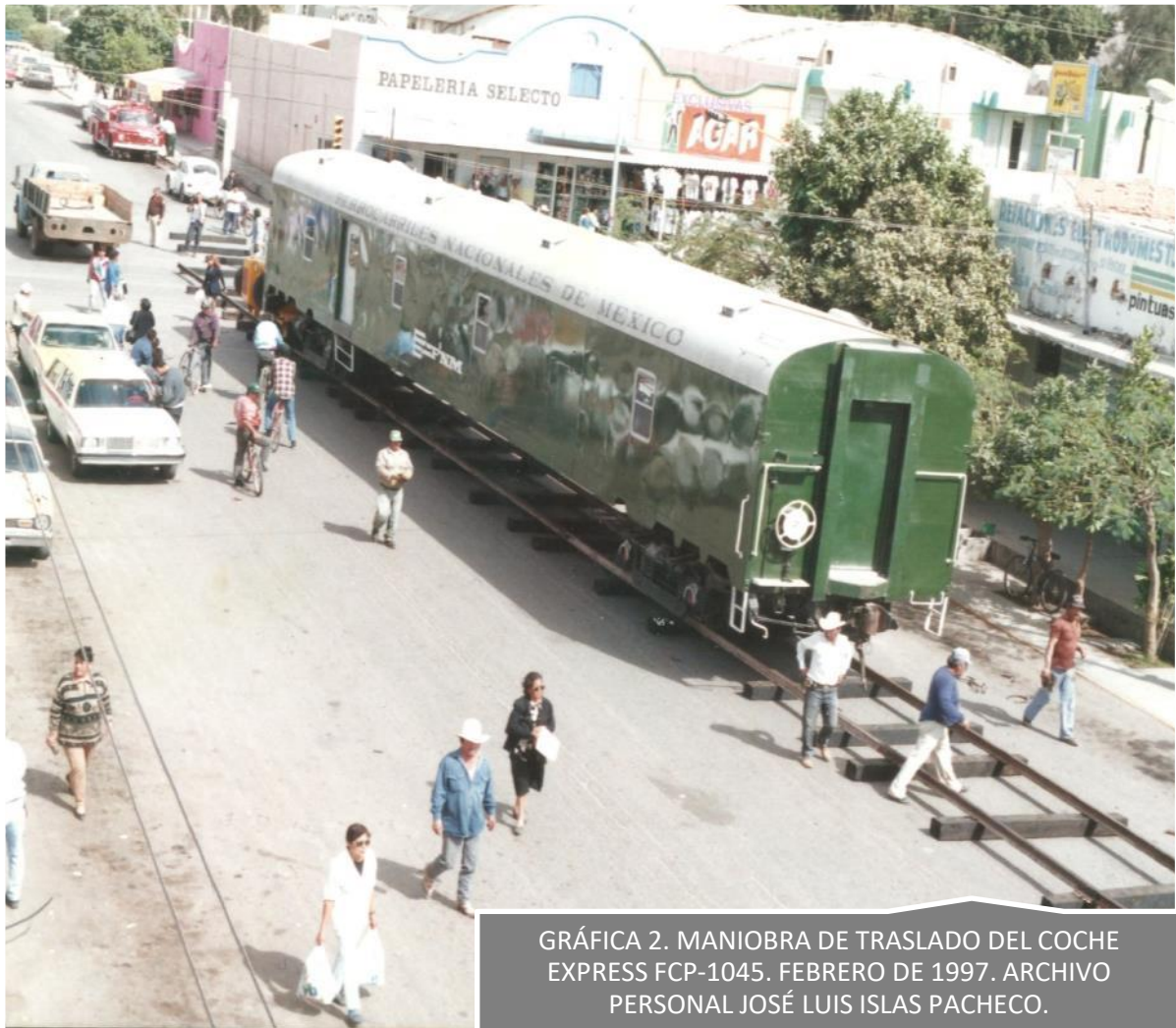
del Museo Nacional de las Culturas, propiciaron estructurar una ficha que detalla los tipos de materiales, estado de la colección, ubicación de los objetos y sus condiciones, los materiales y sistemas de preservación, el uso de la colección en particular.

Lauro Zavala, nos amplió el panorama concerniente a la planeación, el diseño, la producción y evaluación que debe acompañar a todo proyecto museográfico, para una mejor presentación de la colección (objetos, documentos históricos, fotografías y material videográfico); el establecimiento de metas (visitantes y actividades), hasta la operatividad de un programa educativo (visitas, actividades lúdicas, eventos).

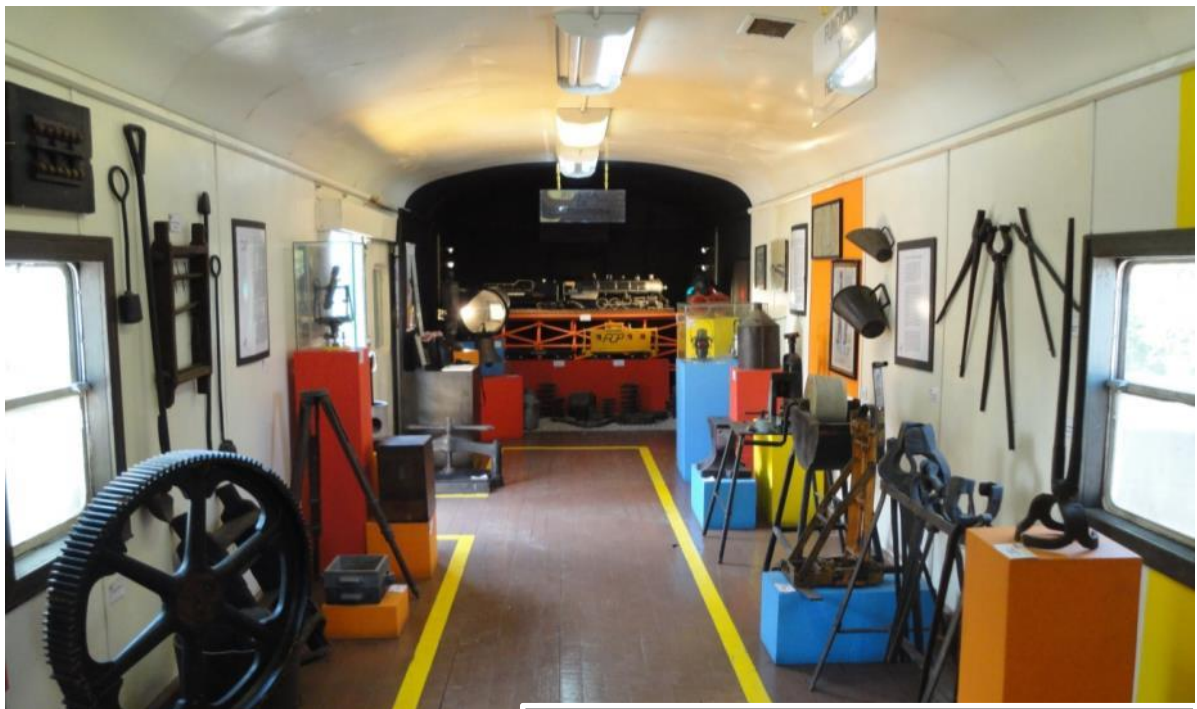
3.4 La historia del Museo Ferrocarrilero en imágenes



GRÁFICA 1. INTERIOR DEL COCHE EXPRESS FCP-1045. FEBRERO DE 1997. ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 2. MANIOBRA DE TRASLADO DEL COCHE EXPRESS FCP-1045. FEBRERO DE 1997. ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 3. MUSEO FERROCARRILERO, ESPACIO EXPOSITIVO. NOVIEMBRE DE 2010. ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 4. NUEVA MUSEOGRAFÍA.
NOVIEMBRE DE 2014. ARCHIVO PERSONAL
JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 5. PRESENTACIÓN DE LA ESCRITORA
ELENA PONIATOWSKA. OCTUBRE DE 2011.
ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 6. RESCATE DEL ESPACIO PÚBLICO, BANDA INTERVENIDA POR EL MUFER PARA MONTAJE DE EXPOSICIONES. FEBRERO DE 2014. ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.



GRÁFICA 7. RESCATE DEL CABÚS DE MADERA DE LA ERA DEL VAPOR, INTERVENIDO POR EL MUSEO FERROCARRILERO, CONVERTIDO EN: "EL CABÚS DE LAS LETRAS - LIBRERÍA". NOVIEMBRE DE 2014. ARCHIVO PERSONAL JOSÉ LUIS ISLAS PACHECO.

CONCLUSIONES

El acervo, producto del patrimonio cultural ferrocarrilero, que desde su fundación exhibe el Museo Ferrocarrilero, fue el motivo principal para conformar el Catálogo de Registro del Acervo del Museo Ferrocarrilero A.C.

Investigadores, apasionados del tema y el público en general, podrán escudriñar el catálogo, el nombre, tipología, procedencia, datos de identificación, dimensiones, año de fabricación, estado de conservación, utilidad, entre otras generalidades, que descifran mayor información de las piezas. Conoceremos más sobre una ‘campana: dispositivo equipado a las locomotoras con la finalidad de advertir el movimiento del tren’; o sobre el teodolito o la historia de la Locomotora de Vapor a Escala Empalme No.850; modelo único en el mundo, elaborado en 1934 por los obreros empalmenses.

Valoramos la posibilidad de que nuestros visitantes tengan la oportunidad de acceder, al catálogo, a través de un módulo electrónico y también en la página web de la institución cultural. Otra encomienda, será integrar el mismo a las escrituras notariadas de la Asociación Civil, con el objetivo de registrar legalmente el acervo prestado por las generaciones que consolidaron la fuerza de los ferrocarriles en México.

La minuciosa labor radiográfica tanto del coche y su material expositivo, tiene como fin otorgar mayor seguridad al conjunto de piezas. Todo gestor cultural debe proporcionar los elementos y condiciones adecuadas para la sustentabilidad del patrimonio cultural, en este caso, el correspondiente al ferrocarrilero. Permitimos que arrancaran las venas de acero, poco o nada hicimos por evitar el desmantelamiento de los trenes pasajeros y sus centros

laborales en el país. Ahora, no debemos consentir que se atente con tan significativa muestra que acuerpó el desarrollo de Empalme.

Por lo anterior, y ante la falta de instituciones gubernamentales en Sonora donde podamos registrar el acervo del museo, nos dimos a la tarea de elaborar una ficha técnica que concentre las generalidades de las piezas. Esto obliga a los mismos trabajadores a registrar cualquier modificación que pudiese sufrir el guión, así como documentar las futuras donaciones, préstamos o traslados. A partir de la publicación del catálogo, el patrimonio tendrá, sin duda, sustento legal y administrativo.

Hacemos propios los objetivos de la Organización Mundial para la Arqueología Industrial, tratados por María Ángeles Querol. Desde nuestra humilde trinchera multiplicaremos los esfuerzos para el amplio fomento de la conservación, investigación, documentación y formación en todos los aspectos del patrimonio cultural ferrocarrilero.

Una pequeña muestra de resguardo y difusión, es precisamente la elaboración del Catálogo del Acervo del Museo Ferrocarrilero.

Como punto final, permítaseme recordar uno de los tantos pasajes vividos ante los visitantes. Un joven acompañado de su madre, escuchaba mi interpretación sobre las piezas del museo, señalándome que la campana de bronce mencionada, la podríamos vender a buen precio en una chatarrera. Tan dolido comentario propició un ambiente pesado. -¿Tienes algún familiar ferrocarrilero?- pregunté. -Mi abuelo- me contestó. -Quizás tu abuelo haya tocado esa campana, para anunciarle a tu abuela, a tu madre, su arribo a Empalme. Quizás el sonido de la campana, llegaba en la quietud de la noche,

hasta la cama de tu mamá, para arrullarla y darle las buenas noches desde el tren o la estación ferrocarrilera, la fuente laboral que dio sustento a su familia, en la que se desarrolló quien hoy te acompaña en el Museo Ferrocarrilero. Quizás ante nuestros ojos, sea una insignificante campana, pero ante los ojos de tu abuelo ferrocarrilero es la vida misma- , dije, para cuestionarlo inmediatamente: -¿Quieres a tu abuelo?, - mucho, me aseguró...y continuamos viajando por la historia ferrocarrilera.

Nuestros monumentos, nuestras costumbres, nuestros yacimientos arqueológicos, nuestras estaciones y trenes, tienen una característica común: no tienen voz propia. Para reclamar sus derechos, luchar por su supervivencia o manifestar sus deseos de darse a conocer, la única voz que pueden utilizar es la de las personas. Nosotros, por lo tanto, quienes formamos la sociedad y vivimos en ella, somos la voz del patrimonio cultural ferrocarrilero de México.

FUENTES

- Casanelles R. E. (s.f). *Nuevo Concepto del Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional*. Página 59. Recuperado de <http://mecd.gob.es/cultura-mecd/dms/mecd/c>.
- Félix Gastélum José Rómulo. (2005). *Álbum Directorio del Estado de Sonora. 1905-1907. Federico García y Alva. Edición Facsimilar 2005*. Gobierno del Estado de Sonora. Hermosillo. 100.
- Gómez Pérez Jorge Ramón. (s.f.) *Glosario de Términos Ferroviarios*. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Departamento de Curaduría de Colecciones. Puebla.
- Gracida Romo Juan José. (2014) *La Historia del Ferrocarril Sud-Pacífico de México y del Río Mayo, durante el Porfiriato y la Revolución Mexicana 1905-1932*. Colección Fuentes de la Historia. Universidad de Sonora / H. Ayuntamiento de Empalme / Museo Sonora en la Revolución / Museo Ferrocarrilero A.C. / Sociedad Sonorense de Historia A.C. México.
- Heródoto (2000). *Nueve libros de la historia. Libro I* (PDF). www.edicioneselaleph.com. Página 19. Recuperado de <http://www.hcostarica.fcs.ucr.ac.cr/contenidos/historia/Herodoto-LosNueveLibrosdeLaHistoriaT-I.pdf>
- Zavala, Lauro. (2012). *Antimanual del Museólogo. Hacia una Museología de la Vida Cotidiana*. Colección Abate Faria 13. Universidad Autónoma Metropolitana / Instituto Nacional de Antropología e Historia / Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México. 85.

León Aurora (1995). *El Museo. Teoría, praxis y utopía*. Cuadernos Arte Cátedra. Ediciones Cátedra, S.A. México. 71.

Mariscal Orozco José Luis. (2009) *Educación y gestión cultural. Experiencias de acciones culturales en prácticas educativas*. UDG Virtual. Guadalajara.

Morales y Camarena. (2014). *Manual para la Creación y Desarrollo de Museos Comunitarios*. www.museoscomunitarios.org. Recuperado de <http://mediacionartistica.files.wordpress.com/2014/02/>. 37.

Museos de México (s.f.) Definición de museo. www.museosdemexico.com. Recuperado de <http://www.museosdemexico.org/museo.php>

Ochoa Sandy Gerardo (2010). Los Museos en México. *Este país tendencias y opiniones*. Recuperado de <http://estepais.com/site/2010/los-museos-en-mexico-cuarta-y-ultima-parte-editar/>. 22.

Parque Fundidora. (s.f). Historia. *Parque fundidora*. Recuperado de: <http://parquefundidora.org/index.php/quienes-somos/historia>.

Querol María Ángeles. (2010) *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*. Akal. Madrid España. 64, 65, 280.

Ruiz Limón R. (2006). Historia y evaluación del pensamiento científico (pdf. www.ceaamer.edu.mx/mexico). 128-129.

SCT (1996) *Caminos de Hierro*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Ferrocarriles Nacionales de México. México. 61.

Witker Rodrigo. (2001). *Los Museos. Tercer Milenio*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Dirección General de Publicaciones. México.

Yanes Rizo Emma (2014). *De Estación a Museo. La Estación del Ferrocarril Mexicano: puerta de entrada a la ciudad de Puebla*. El Centauro. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes / Dirección General de Publicaciones / Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. México. 144.

ANEXO

- **CATÁLOGO FÍSICO DE REGISTRO DEL ACERVO DEL MUSEO
FERROCARRILERO**
- **CATÁLOGO DIGITAL DE REGISTRO DEL ACERVO DEL MUSEO
FERROCARRILERO**