

ALGUNAS ACCIONES SOBRE EL RESCATE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO MEXICANO

ENTREVISTA A LUCINA RANGEL VARGAS, JEFA DEL DEPARTAMENTO DE MONUMENTOS HISTÓRICOS DEL CNPPCF

Por: Patricio Juárez Lucas¹

El rescate del patrimonio ferroviario en México ha sido una labor tan compleja como apasionante. A lo largo de las últimas décadas, distintos profesionales se han enfrentado al desafío de localizar, valorar y proteger archivos, objetos y espacios que dan testimonio de la riqueza histórica del ferrocarril en el país. En esta entrevista, Lucina Rangel Vargas —arqueóloga y jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF)— comparte algunas de sus experiencias más significativas en el descubrimiento, rescate y traslado de acervos ferroviarios que, de no haber sido intervenidos a tiempo, probablemente se habrían perdido para siempre. A través de sus palabras, se revela la dimensión humana, institucional y patrimonial de este tipo de hallazgos, así como los retos a los que se enfrentaron ella y su equipo para asegurar que estos materiales formaran parte de la memoria histórica resguardada por el MNFM y el CEDIF.



Lucina Rangel Vargas. Fuente: Página de Facebook del MNFM: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1004982134997231&set=a.643955177766597>

Patricio Juárez Lucas (P JL): Buenos días, Lucy.
Lucina Rangel Vargas (LRV): Hola, buenos días.

P JL: Te quería preguntar acerca de este fondo que estamos viendo ahorita, que es el Fondo la Junta Directiva ¿cómo es que llegaste a ese acervo?

LRV: Bien, nosotros estábamos ya haciendo el Programa Nacional de Registro (sic), y como yo estaba en las oficinas administrativas de la Ciudad de México, en Buenavista, teníamos muy cerca de las oficinas administrativas, que eran nuestras oficinas, la estación Buenavista. En la estación Buenavista, abajo de los andenes, les llamaban túneles, y en esos túneles habían, me informó a mí un viejo ferrocarrilero administrativo, el señor Torrescano, que había mucho material en esos túneles, que era pertinente, ya que estábamos haciendo el registro de los bienes representativos del ferrocarril, el Pronare. Me sugirió que me diera una vuelta a los túneles y, efectivamente, en los túneles había muchísimo material, de todo, desde objetos, esculturas, papeles, basura también obviamente. Según me había comentado el señor Torrescano, que lo que había en los túneles es material que le iban a dar agua, todo lo que está allí va de salida para que ya, de deshecho. Sí me hizo mucho la recomendación de que lo visitara y para eso hicimos la visita. Esa vez me tocó, era solamente cruzar, prácticamente la calle de Arzate y hacer un recorrido. Bueno se abrió allí, hójole, una multitud de objetos qué registrar, dignos de registrar, y entre ellos, estaba esto, una de las cosas que veíamos era que esos túneles estaban divididos y cerrados, eran jaulas prácticamente de malla ciclónica, cerradas con puerta. Parecían gallineros (risas), cerrados con candado, pero uno podía ver desde afuera que eran los archivos, no, entonces pido que me abran el área encargada de esos túneles; pido que me abran la puerta de esa jaula, que a mí me pareció muy interesante de que hubieran muchos archivos, y mi sorpresa fue cuando empiezo a ver las fechas de los documentos. Eran fechas muy antiguas, 1800 y cacho, de finales del siglo XIX, y el tema era la Junta Directiva. Entonces eso era para mí, cuando empecé a ver eso, aparte, empecé a abrir los expedientes que había y sí pues datos muy interesantes de la Junta Directiva, de las juntas que se hacían, de las asambleas, pero además había objetos, objetos que daban cuenta de los sellos que ponían en ese momento a los documentos. Estaban allí los sellos con los que fueron sellados estos documentos, que les llamábamos de golpe, con cabezas de leones, pero al momento de sellar eran de relieve, lo que sellaban. La verdad, era muy interesante ver cómo, que junto con los documentos, hubiera también la evidencia de los propios sellos, muy antiguos, los sellos, cuando yo vi los sellos y las fechas de los sellos, pues también de 1800 y feria, no recuerdo exactamente, pero sí eran sellos muy antiguos, allí sí estaban las dos cosas juntas: la documentación y el sello del documento.



Era muy interesante el contexto en el que se encontraban, y no había nada que lo distinguieran. Eran unos archiveros sin muchas pretensiones, pero el contenido sí era muy interesante. Revisamos esos materiales y se propuso que eran un material que debería venir al museo por la riqueza histórica que tenían –histórica y artística–, porque como digo, estos sellos eran junto con los documentos sellados, y se decidió que todo este material, esta masa documental, que se había encontrado en esas condiciones, si no se retiraba de allí prontamente corría el riesgo de pudiera ser eliminada, porque ya eran muy antiguos según los criterios de ese momento. Se procuró, se trajo todo ese material, se trajo al museo, ya como un fondo documental, como Junta Directiva.

PJL: ¿Te acuerdas a quién le diste esa información, a quien le sugeriste que era importante que este material se recuperara y se trasladara, en este caso, y cuál fue la respuesta de esa persona o de ese directivo a quien le dijiste que tendría que rescatarse ese acervo?

LRV: Sí, sí, en primer lugar se le avisó al coordinador que teníamos en ese momento, que era el ingeniero Gómez Vázquez, que era el que daba la anuencia de qué podía salir y que no podía salir, y a su vez tengo entendido que él le informó al director, a Sergio Ortiz Hernán, del material que se había encontrado. Una vez que yo le dije, ya fue también el ingeniero a ver el material que yo había encontrado, el hallazgo que teníamos, y le comentó en ese momento al director, que sí eran documentos muy importantes y Sergio valoró, obviamente. Fue el primero en valorar que ese material encontrado pues era de mucha, mucha importancia. Tan pronto se les informó, se comisionó a Ingrid Ebergenyi para que fuera a valorar ese archivo que se había encontrado. A partir de allí Ingrid se encargó de hacer ese, trabajo, no sé con qué más personas, yo ya de allí me desconecté, porque ya había una persona que se encargó de hacer el traslado de los archivos, del túnel donde se había encontrado originalmente al museo. Ella fue con el equipo, realmente no sé quién conformó el equipo o si fue sola, se llevó al equipo, o a todos los trabajadores para que cargaran todos estos archivos, estos archiveros y los trasladaran al museo de los ferrocarriles, acá a Puebla.

PJL: Me comentabas eso, también, de que en algún momento dado las autoridades de Ferrocarriles Nacionales de México se opusieron a ese traslado y que los tuvieron que regresar.

LRV: Sí, allí pasó algo muy interesante, porque esa parte, cuando yo encuentro estos archiveros y su contenido, realmente para mí fue una sorpresa muy agradable y no me contuve, y como iba con gente del área, había gente que me tenía que abrir esa jaula para poder entrar. Era gente de, no me acuerdo qué área, era la responsable de esos túneles. Quizá servicios generales de ferrocarriles, no recuerdo bien, y se dan cuenta de que lo

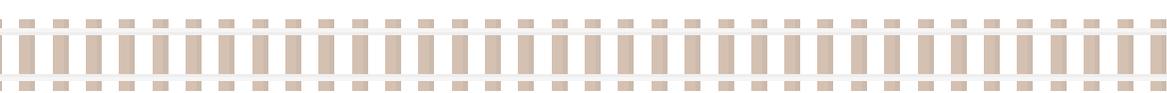
que yo encuentro, por mi expresión, fue mucho el gusto que me dio y no lo disimulé, que inmediatamente, cuando yo me fui de allí, salí de las jaulas, tengo entendido que fueron a revisar lo que yo había encontrado, y hubo seguramente saqueo, más que de documentos, de las piezas, de los objetos de valor, que eran los sellos que tenían para la documentación, todos ellos de mucho valor. Tengo entendido que los extrajeron para llevárselos a otro lado, no sé a dónde se los llevaron, y sí tuve una reprimenda de parte del coordinador, del ingeniero Gómez Vázquez, porque me dijo que había sido una imprudencia mía, haber demostrado lo que me había encontrado. Bueno, pero era una sorpresa muy agradable por haber encontrado un fondo documental con tanta riqueza, como era por las fechas por el contenido, estaba allí, digamos, las actas de nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México, entonces era el origen de FNM. Pues encontrarme eso como arqueóloga era un hallazgo muy invaluable, expresarlo me parecía lo más sensato. Sin embargo, estábamos en medio de una situación en la que ferrocarriles estaba a punto de cerrar las puertas y quizás también la gente estaba con esa visión de ver qué había. Se trajo ese, tengo entendido que esos documentos se vinieron, Ingrid los trajo por el valor que realmente tenían. Ella, como historiadora, yo creo que todavía sopesó lo valioso que era esa masa documental, se los trajo sin mayor preámbulo, se los trajo al museo, sin embargo a los responsables de esa área no les causó mucha gracia, y solicitaron que se devolvieran esos archivos otra vez a las bodegas donde estaban, y tenían que contar con la autorización de esa área para poder sacar todo eso, cuando habían estado allí, seguramente...

PJL: Un siglo

LRV: Muchos años, o sea, tantos años que ya era papel casi de desecho, no se habían desecho de ellos era porque nadie se había echado el trabajo de deshacerse de ellos, pero realmente estaban en calidad de archivo muerto, archivo que ya va a la basura, algo que ya no tenía ningún valor. Sin embargo, nosotros que estábamos en el Pronare, Programa Nacional de Registro (sic), para nosotros esto era parte de los acervos que iban a hacer los acervos documentales del museo, y sí les dimos ese valor.

PJL: ya pasando a otro tema, quiero que me platiques un poco tu experiencia con lo que nos encontramos en el taller del Express en Guadalajara. Bueno, entonces de ¿qué otros acervos te acuerdas o documentación que te haya llamado la atención. ¿Porque participaste o estuviste allí, en la localización y todo eso, embalaje y todo eso?

LRV: Sí, importante fue también lo que encontramos, la documentación del Ferrocarril de Coahuila y Zacatecas. En Saltillo estaba un furgón lleno de materiales (dos furgones);

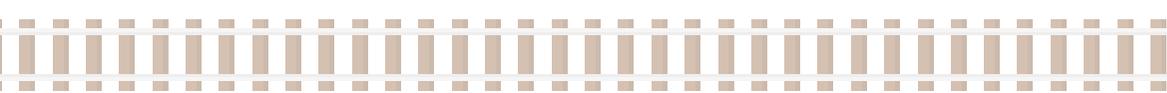


también se trabajó para recuperar ese material, pero tengo entendido que se quedó en el archivo Municipal de Saltillo. Otro fondo documental que me impresionó mucho fue, a simple vista, el de Méndez-Zirión, descendiente del ingeniero Santiago Méndez. Nosotros estábamos en la oficina, yo siempre estuve en las oficinas de la Ciudad de México, y se recibieron unas llamadas por parte de alguien que decía que tenía un archivo con temas del ferrocarril y que tenía que desocupar el espacio, por lo tanto le parecía pertinente que ese archivo fuera a parar al Museo de los Ferrocarriles, y bueno, me encomendaron, estando en la Ciudad de México, igual me encomendaron esa tarea de ir a ver de qué se trataba. Voy, y era un edificio de departamentos, pues subo al tal piso y allí estaba el archivo, y también fue una sorpresa muy grata al descubrir el contenido de los documentos allí existentes. También eran documentos invaluable, tanto los libros como las libretas hasta con anotaciones, dibujos, todo relacionado con el ferrocarril y le digo al señor que nos recibió, que era el que había hablado, por qué necesitaba el espacio, y bueno yo le digo ya que nos están ofreciendo el archivo me parece muy interesante y está muy organizado aquí en sus libreros, porque eran unos libreros tipo vitrina, uno podía ver el material desde fuera, y podía ver uno la calidad, y también unos archiveros con cajones, yo como arqueóloga, con mi espíritu de arqueóloga, de andar indagando más allá de lo que se ve, me dispuse a abrir cajones, porque el señor que nos llamó estaba también con su asistente, y el asistente nos dijo: son esto, lo que ve nada más, todo lo que ve es lo que se va a llevar, es todo lo que tenemos para que se lleve. Pero yo no me detuve, porque abrir cajones es muy interesante, siempre se encuentra uno cosas más interesantes (risas). Entonces se me ocurrió abrir cajones, igual, también una sorpresa, porque en los cajones todavía había lo que tenía mucho valor, libros muy interesantes, dibujos, era mucho material, que estaba de alguna manera, ya había sido seleccionado, tal vez, por alguien, estaba esperando no ser visto para llevarse a otro lado. Seguramente sí fue ese otro fondo muy interesante para mí, y allí le dijimos al señor que si el fondo documental iba con todo y libreros, y me dijo: ¡Pues claro que sí! ¡también los libreros, yo necesito el espacio! Entonces allí fue un acopio completo, en su contexto completo trajimos este archivo, así como lo tenía el señor Méndez-Zirión, su biblioteca se vino tal cual. Se trajo aquí al museo con todos sus muebles, como parte de su contexto en el que estaban esos libros tan valiosos.

PJL: Gracias Lucy, volviendo a otro tema, tal vez en el tiempo un poco anterior a esta parte que nos has relatado, que es la cuestión, que me platicaras un poco tu experiencia y tus aportaciones, pues digamos tus ideas y tus peleas en la elaboración de las cédulas para el registro de bienes patrimoniales de los nacionales de México; es decir, en qué

parte te tocó, si en grupos documentales, en bienes muebles o en bienes inmuebles, cómo estuvieron esas pláticas, reuniones.

LRV: ¡Ah bueno! Fue muy interesante la elaboración de las cédulas. A mí me tocó diseñar la cédula de bienes muebles, y eso era como algo conocido, porque ya había trabajado en registro arqueológico, en el atlas arqueológico nacional, que fue un programa también a nivel nacional, por el Instituto Nacional de Antropología, entonces allí habíamos utilizado algunas cédulas de registro. Entonces yo, como arqueóloga, lo que hice fue retomar los principios básicos de la arqueología tradicional para aplicarlos en esta arqueología industrial, llamada así, porque era registrar. No íbamos excavar, obviamente, pero sí íbamos a hacer un registro de superficie, como lo llamamos en arqueología, y tomado como base esa cédula con la que yo ya estaba familiarizada, en cuanto a los datos que debía contener una cédula de registro, para mí fue de alguna manera sencillo trasladarlos a las piezas industriales, como en este caso los bienes representativos del ferrocarril. Entonces fue desde diseñar la cédula pero también las claves con la que íbamos a identificar cada objeto, porque si bien es muy interesante recoger un objeto porque me parece bonito, porque parece importante por su uso, porque fue muy útil dentro del quehacer ferrocarrilero, era interesante recogerlo, pero también era muy importante recoger el contexto, entonces en un sitio arqueológico tiene unos cuadrantes, sabe dónde está ese pozo, dónde se encontró cada objeto, cada tepalcate, sin embargo aquí teníamos una zona arqueológica del tamaño del país, cómo íbamos a identificar el objeto que encontramos en la estación de San Blas, en Sinaloa, cómo voy a saber que esta pieza viene de una ruta del Pacífico a otra pieza que encontré en Yucatán, como voy a saber la diferencia. Nosotros afortunadamente aprendimos rápidamente al haber hecho el Censo de las estaciones. Eso nos dio muchas herramientas para entender la nomenclatura con la que se identificaba el sistema ferroviario. Entendimos que teníamos que ir por líneas de ferrocarril. El sistema ferroviario en México tiene las claves bien establecidas, sus derroteros tenían que estar bien establecidos, sus mapas, su cartografía estaba bien establecida por líneas y kilómetros, entonces para nosotros, para mí, fue, en primer lugar, sí recoger el objeto, sí registrarlo, sí fotografiarlo, sí ponerle cuánto mide, cuánto pesa, de qué se trata, pero dónde estaba ese objeto, pues para mí era importante saber si ese objeto iba a moverse de ese lugar, supieran que ese objeto, de dónde venía; que venía de la estación tal, entonces lo que hicimos fue diseñar una cédula en el que se le ponía una clave, que era BM, bienes muebles, otra el número de piezas que habíamos registrado en ese punto específico; estación, no sé..., San Pedro, del kilómetro tal, de la línea tal. Entonces era encontrar, saber que ese objeto iba a tener siempre su contexto incluido, entonces hacerle una clave, y esa clave se tenía que colocar

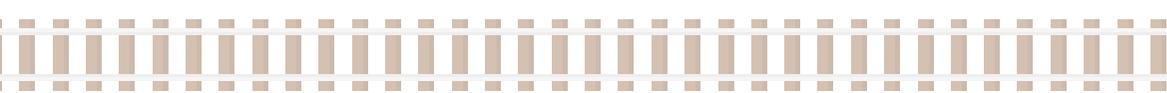


cada vez que encontrábamos un objeto. Se tenía que identificar con una clave ferroviaria, de kilómetro y de línea, para saber de ese objeto de dónde venía. Fue una discusión sí, porque fue pelear y argumentar por qué se hacía así, tanto con director, Sergio Ortiz Hernán, fue muy crítico en la elaboración de esa cédula. Me cuestionó todo, por cada dato que yo iba a registrar me lo cuestionaba, ¿por qué esto?, ¿por qué aquello?, entonces es una cédula que levantó muchos datos desde, principalmente, el lugar ferrocarrilero donde se encontró. En la otra parte era también la ubicación, del estado, entidad, municipio, localidad, pero también el peso, el tipo de material, las medidas, a qué rama de ferrocarriles estaba, o se utilizaba esa pieza, porque lo podíamos encontrar en una oficina, un reloj checador lo íbamos a encontrar, un reloj reglamentario lo íbamos a encontrar básicamente en las estaciones, pero a veces las estaciones tenían, la mayoría de las estaciones tenían bodega, y en la bodega podía haber material de otras ramas del ferrocarril, ya no solamente, y ni qué se diga cuando entrábamos en talleres: allí teníamos de todo, pero en las estaciones era más específico, pero encontrábamos, en la sala de la estación, si encontrábamos el telégrafo, el reloj checador, el reloj reglamentario, las básculas, pero luego, en las bodegas, nos abrían los propios jefes de estación, lográbamos convencerlos de alguna manera, platicar con ellos, que esa pieza que estábamos registrando en ese momento no era una pieza que se iba a llevar así como así; era una pieza en la que en ese momento le estábamos dando, haciendo prácticamente su acta de nacimiento, con esa cédula que le estábamos levantando, porque la fotografiábamos, le hacíamos una relación y se la entregábamos, pero eso fue ya en la práctica, pero antes de salir a campo fue convencer tanto al director (Ortiz Hernán), y una vez que el director Sergio Ortiz dio el visto bueno, me dijo: –Está bien Lucina, sí se puede registrar con ella, ahora ve y defiéndela con todo el equipo que va a ir a campo. Entonces fue ir a Puebla y discutirla con el resto del equipo y con la coordinación de ese equipo. ¿Cuestionada?, sí, sí me cuestionaron mucho, pero yo ya traía, digamos que, ya había ensayado bastante bien con Sergio Ortiz, que era bastante rudo para sus críticas, ya acá fue, sí fue dura la crítica, pero sí logramos convencerlos, y nuestro primer ensayo de nuestra cédula de registro fue ir al campo de concentración (de chatarra) de Huehuetoca. El campo de concentración de Huehuetoca es un, era un campo para concentrar todo lo que ya no se iba a utilizar, entonces en Huehuetoca había de todo, desde un clavo hasta locomotoras, que estaban en espera de ser chatarreadas, pero pasaban todas las áreas del ferrocarril. Encontramos allí materiales de hospitales, del Hospital Colonia, materiales de todos los rubros del ferrocarril, y allí nos permitió poner en práctica la cédula de registro. Sí empezamos allí a ensayar, que tamaño de letra tenía que llevar la pieza, porque había piezas muy pequeñas, entonces tenías que cuidar que la clave, que la

clave se viera pero que tampoco dañara tanto la pieza, así fue como empezamos el Pronare; el registro que fue en todo el país, y fueron muchas experiencias muy bonitas, muchos hallazgos interesantes, porque nos encontrábamos piezas que los propios jefes de estación tenían en sus bodegas, allí fue donde empezamos el trabajo, desde sensibilizar a los ferrocarrileros de decirles, ésta pieza que usted está manejando, este sello que usted tiene aquí, ésta báscula con la que usted está trabajando, o este reloj con el que trabaja, éste telégrafo va a ser una pieza histórica, y el día que usted pueda, si usted no me permite registrarla, no sabemos qué va a pasar con ella. Sin embargo, si usted me permite registrarla, hacer un registro completo de esta pieza, tenga la seguridad de que esta pieza, de que el día de mañana pueda ir al museo, llevar a sus nietos, y decirles sus nietos: yo trabajé con esta pieza, por eso es importante su registro, porque usted va a poder ver esta pieza, si no tómeme una foto y se la enseña a sus nietos, les dice a sus nietos yo trabajé con esta pieza. Entonces era una manera de sensibilizarlos, y sí lo lográbamos. A mí me tocó registrar muchas cosas, entre ellas, los ejemplos que me gusta mucho recordar es una vez en la ruta del Ferrocarril Mexicano, México-Veracruz, en una estación, ya una vez que platicamos con el jefe de estación, se convenció de lo que estábamos haciendo, y nos dice: pues yo tengo..., hay unas cosas allá en la bodega, pero que no sé qué sean, pero allí están, para mi sorpresa, muy buena sorpresa, eran unos extinguidores que nunca se habían usado, cónicos, y vi la fecha, eran de Inglaterra de 1932, el señor los tenía allí. Creo que tú también fuiste esa vez, y logramos registrar esas piezas únicas, únicas, que si el señor, si no lo convencemos, realmente esas piezas se hubieran quedado allí, no se hubieran conocido. Muchas cosas, piezas originales, las famosas prensas, muchas de ellas son los que llamamos hechizas. Los trabajadores obtenían el modelo original y lo replicaban, íbamos a encontrar miles de prensas, sin embargo, en una estación, el jefe de estación me dijo: –Pues hay una prensa, como eso, muchas, pero realmente era una prensa original, con datación bastante antigua, y como eso, muchas, muchas, muchas piezas que logramos registrar, que bueno, para nosotros era una sorpresa, los objetos que podíamos encontrar.

PJL: Ya nomás por último Lucy, quiero que me platiques un poco o todo lo que te acuerdes de lo que nos encontramos en El Polvorín, cuáles son las cosas. Yo lo sé, pero quiero escuchar de tu propia voz qué es lo que nos encontramos allí en El Polvorín.

LRV: El Polvorín fue otro caso interesante, entonces nosotros para esas fechas ya nos habíamos convertidos en una especie como de especialistas en las piezas del ferrocarril. Los pronaristas, como nos llamaban, les dábamos como la validez. Si los pronaristas decían que sí, las piezas se quedaban, se quedaban, entonces si los pronaristas pasaron por un lugar, y ya registraron



y lo que no registraban para ellos era una especie de, eso ya lo dejaron y ya no tiene ninguna validez, se va, se queda, se tira. Ya pasaron los pronaristas, ellos ya dijeron que es lo que vale, entonces me dan a mí la indicación de que, en El Polvorín, es un sitio, cerca, como a 21 kilómetros de la Ciudad de México, nos dicen que había 11 furgones con piezas que podíamos registrar, que estaban ya también para la basura, pero lo importante que una vez que nosotros, que teníamos que pasar a revisar que era lo que se podía registrar, y si no, que esos los furgones se iban a ir a la basura, y sí, me mandan a El Polvorín. Nos vamos Patricio y yo a hacer ese registro, pues cuál fue nuestra sorpresa que nos empiezan a abrir cada furgón y lo único que veíamos eran colchones viejos, camas viejas, no camas antiguas ,históricas, sino camas viejas, estufas viejas, eran como..., eran enseres domésticos, que habían metido en esos furgones, y a simple vista pues decías esto es todo basura, y sin embargo, Patricio y yo hicimos buen mancuerna y no nos convenció eso que vimos a simple vista, y tratamos de buscar más, y nuestra sorpresa fue que encontramos piezas muy singulares, piezas como teodolitos muy antiguos, una gran cantidad de teodolitos, no estaban a simple vista, obviamente, esos estaban escondidos bajo los roperos, entre los colchones. Era casi arrastrarse debajo de las cosas para darnos cuenta. El chiste es que encontramos y encontramos uno, y eso fue lo que nos despertó la inquietud de que a poco nada más hay uno, pues vamos encontrando, fueron como alrededor de 52 ¿no? teodolitos que encontramos allí, entre otras piezas de laboratorio, de mecánica de suelos, de arquitectura, de ingeniería. Muchas piezas que encontramos allí, pues muy valiosas, pero no estaban a simple vista, estaban escondidas, y precisamente estaban escondidas para que no los viéramos, y sacar esos furgones ya como con el visto bueno del museo, diciendo que eso ya podía irse a la basura. Fue un hallazgo bien interesante en El Polvorín, muy importante, porque yo creo que en ningún otro lado se había encontrado esa cantidad. El Polvorín era un sitio también de acopio, por eso es que había esas piezas. Pero la gente, alguien sabía lo que había, había furgones viejos, obviamente, iba todo junto, entonces había desde cosas para la basura y cosas dignas del museo. Pero las cosas de museo no estaban a la vista, sí se necesitaba como un ojo y un olfato especial como para buscar más allá de lo evidente. Era ver más atrás de lo que nos estaban mostrando; nunca nos quedábamos con que ya me enseñaron esto y esto es lo que hay; siempre íbamos como más allá. Sí, usted me dice que hay esto, pero que tal, a lo mejor déjeme ver, a lo mejor vemos otras cosas. Era siempre buscar más allá, eso nos ayudó.

PJL: ¿Te acuerdas que más nos encontramos allí?

LRV: ¿De las piezas de arquitectura?

PJL: De las películas

LRV: Películas, también nos encontramos películas, rollos, como ocho rollos o más, no me acuerdo. Varios rollos de películas, material de laboratorio. Seguramente allí fue a parar mucho material de ingeniería, como los teodolitos, ahora sí que eran para el trazado de las vías, allí se fueron acopiando esos, eran unos teodolitos preciosos, con sus cajas originales, era de una riqueza histórica ese material, ese hallazgo muy interesante.

PJL: Pues muchas gracias, Lucy, por tus memorias.

LVR: Gracias..., que ya se me están olvidando.

PJL: Eso es lo que tratamos de recuperar un poco.

LVR: Las películas.

Citas

[1] Entrevista realizada por Patricio Juárez Lucas (PJL), jefe de Departamento de Archivo Histórico, a Lucina Rangel Vargas (LRV), jefa del Departamento de Monumentos Históricos del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero en las instalaciones del CEDIF el 18 de julio de 2024. Pista 77, transcripción: PJL.