

Cruce de caminos

El ferrocarril Durango-Mazatlán, túnel n° 6

Michael Torrington

Investigador independiente. Texto revisado y corregido por Liliana Reyes Ibarra. Estilo y texto corregidos y mejorados por Hernán Reyes Ibarra.

La primera vez que me enteré de la posible existencia del túnel 6, correspondiente a la ruta ferrocarrilera Durango-Mazatlán, fue un jueves de 1982, cuando estaba dando clases de inglés en Nafinsa. Habían llegado el periódico Uno Más Uno y su suplemento Tiempo Libre, y mientras esperaba la llegada de mi alumna eché un ojito, observando que en la sección Cartelera se anunciaba la película El túnel seis para el sábado, con dos funciones, y si recuerdo bien, en un lugar situado en el Bosque de Chapultepec.

No sabía si realmente existía ese túnel, pero de todas maneras iba a ver la película. Lleno de un genuino interés acudí al lugar donde se proyectaría el filme para la primera función, pero al llegar me informaron que se había cancelado. Me retiré del lugar pensando si valdría la pena regresar en dos horas y media, porque no percibí mucho entusiasmo para pasar la cinta. Sin embargo, al acercarse la hora de la segunda función había regresado, pagué la entrada y me acomodé en un asiento. Éramos muy poquitas personas, tal vez cinco.

La escena inicial de la película informaba que existía un túnel, pero no se sabía si era el túnel 6. Aunque no entendía mucho español en esos años, me encantó ver la camioneta entrando en el túnel, y en las siguientes semanas logré comprar las cartas del inegi que mostraban la ubicación de los túneles del Ferrocarril Durango-Mazatlán; ocho túneles en total contando el túnel de Nevería, y el más largo resultó ser el 6. En aquel tiempo no sabía si había acceso a los túneles, ni cuál sería su condición actual.

Debido a otras obligaciones de la vida, mis planes de visitar el túnel quedaron congelados hasta el año 2005, cuando por cortesía del Internet, y en particular por un artículo aparecido en Aventura Pantera, supe que todos los túneles eran transitables.

Una posterior visita al INEGI para consultar las cartas más recientes resultó frustrante: no las tenía. Sin embargo, me informaron que la SAGARPA, en la calle de Benjamín Franklin, poseía la colección completa. Entonces me dirigí a la biblioteca de esta última institución, en donde la bibliotecaria me brindó todo el apoyo, incluyendo un lugar en donde se sacaron fotocopias de las cartas del INEGI. Tal lugar fue la Glorieta de Insurgentes, y las fotocopias costaron 20 pesos. Fue mejor llevar fotocopias de las cartas en vez de las originales, pues eso me permitió doblarlas y marcarlas.

Finalmente, en agosto de 2006, cargando fotocopias de las cartas, cámara, lámpara y un odómetro, que adquirí para medir la longitud de los túneles en vez de una cinta métrica, salí de la Terminal del Norte de México df (aún no era la Ciudad de México en ese entonces) en la tardecita, a las 16:45 para ser preciso, pagando 466 pesos (25% de descuento con mi credencial de maestro).

Como a las tres de la mañana, en medio de la nada, una persona de Migración abordó el autobús pidiendo identificaciones. Yo saqué mi credencial de la escuela en donde estaba trabajando (mi fm2 se quedó en casa). La credencial no contaba como identificación oficial y el agente amablemente me solicitó acompañarle; al bajarnos, el chofer le pidió al agente permiso para seguir su corrida. Yo estaba bastante preocupado, porque abordo estaba todo mi equipaje. Afortunadamente el agente le dijo que no. Después de aceptar mi irresponsabilidad, el agente me permitió abordar el autobús, ¡pero qué susto!

Habiendo llegado a Durango alrededor de las 6:30, tuve que esperar unas horas para la siguiente salida a La Ciudad. De Durango a La Ciudad pague 73 pesos por un viaje de casi tres horas. El lugar más grande entre Durango y La Ciudad es El Salto, y mientras pasábamos por la calle principal yo intentaba averiguar si había hoteles. Localicé el hotel Los Pinos, a unos cinco minutos de la terminal. Era una opción para pasar la noche en caso de no terminar todo lo que me propuse antes de regresar a Durango. Al bajarme en La Ciudad, me di cuenta de que había un hotel pequeño enfrente de la terminal, otro posible lugar para alojarme al terminar la visita a los túneles.

Al entrar al parque, un niño montado en una bicicleta me preguntó qué quería visitar y al recibir mi respuesta me condujo al terraplén donde se encuentra la Cascada de Mexiquillo. Le di una propina y empecé a caminar rumbo a los túneles. Parecía que yo tenía el parque solamente para mí: no había nadie.

Al llegar al primer túnel tomé unas fotografías usando una cámara de rollo, no podía darme el lujo de tomar un sinfín de ellas. Medí el ancho de la excavación con una cinta métrica de 8 metros, y después saqué el odómetro. El piso del túnel era liso y simplemente caminando por la parte central tardé muy poco tiempo en medirlo. La inversión destinada a utilizar este otro método para medir los túneles resultó muy satisfactoria.

Mientras estaba tomando fotografías de la salida, escuché las voces de un adulto y varios niños en el túnel. Pronto salieron y me preguntaron para qué servía la rueda. Les explique que era un odómetro, aparato usado para medir distancias largas, y que lo había empleado para medir la longitud del túnel.

Fuimos hasta el siguiente túnel, que encontramos muy cerca. Repetí las acciones del primer túnel y seguimos caminando al siguiente túnel, el túnel 6 según mis cálculos. Empezando desde Durango, el túnel 1 pasa por Nevería, el 2 está en Santa Rita, el 3 a un kilómetro de Santa Rita, el 4 había sido el primer túnel de hoy y el quinto era el que acabábamos de transitar.

Casi no detecté el túnel 6, porque estaba un poco abajo y algo oculto tras unos árboles. En el artículo de Aventura Pantera la foto del túnel 6 mostraba la entrada y la salida, pero ya no me fue posible ver la salida. ¿Qué había pasado? Bajo la luz de mi lámpara pude percatarme de que el túnel se había derrumbado a unos 135 metros de la entrada. ¡Qué tristeza! Viajar veinticuatro horas y encontrarme con que no era posible transitar a todo lo largo del túnel 6. No hallé la forma de pasar por encima del túnel, que mide más de un kilómetro de longitud. Por esta razón no pude visitar los otros dos túneles.

Regresando con la familia que me acompañaba, saqué unos chocolates para todos y llegando a la entrada del túnel 4 estaba estacionada la camioneta del señor, quien me ofreció un “aventón” a la entrada del parque. Acepté, porque tenía unas ampollas enormes en las plantas de los dos pies. Apenas habíamos arrancado cuando se soltó un aguacero impresionante. Lo que era el terraplén ya estaba convertido en un río de unos 20 centímetros de profundidad.

Muy amablemente, el señor me llevó hasta el hotel en el pueblo, que tenía cuartos disponibles a 100 pesos la noche. Mi habitación tenía todo lo que yo necesitaba: una cama y realmente nada más, pero así es como yo quiero una habitación después de pasar casi 36 horas sin dormir.

Cuando estaba entrando al hotel observé un lugar al otro lado de la carretera, donde vendían pollos rostizados, pero con muchos soldados comprando. Parecía que mi comida estaba resuelta. En menos de cinco minutos estaba cruzando la carretera rumbo a la rostería, con ganas de comer algo sustancial. Al llegar, recibí las malas noticias de que los soldados habían comprado... ¡todos los pollos! Afortunadamente, a unos pasos estaba una tienda de abarrotes y no me quedó más remedio que comprar yogurt, galletas y leche. ¡Vaya comida!

¡Qué día! Primero el asunto del túnel 6 y ahora una comida fría.

Aunque apenas era el 10 de agosto, el clima estaba bastante fresqucito en La Ciudad. Decidí no quitarme nada de ropa, menos mis botas, y me metí bajo las cobijas, y a las 7 ya estaba “planchando oreja”. Sin embargo, con el hotel situado al lado de la carretera de Durango a Mazatlán, el paso de los tráileres me despertó varias veces.

Dormí unas diez horas, pero no me levanté. La temperatura estaba bastante baja y tomé la decisión de desayunar en la cama lo que me había sobrado del día anterior, y mantenerme bien tapado.

Alrededor de las diez de la mañana tomé la decisión de que necesitaba regresar a Durango. Entonces me levanté y caminé rumbo al baño. Nunca me he bañado tan de prisa. El agua estaba realmente fría y terminé de bañarme en menos de cinco segundos. Pobre de la persona que tendría que sentarse junto a mí en el viaje de regreso.

El día anterior, al llegar a La Ciudad le pregunté a Emma, la encargada de vender los boletos del autobús, a qué hora salían los camiones para Durango y cuidadosamente anoté las diferentes salidas. Resolví tomar la salida de las 13:30 y acudí a la terminal un poco después de las 13:00, dejando la llave de mi habitación puesta en la chapa. Entré a comprar mi boleto y Emma me informó que se había cancelado el recorrido de las 13:30 y que la siguiente corrida era a las 14:30. ¿Qué hacer? Pues regresé al hotel y me metí en mi habitación una hora.

Regresando con Emma para comprar mi boleto de regreso, ella me informó que no se venden boletos, sino hasta que el autobús llega. Entonces me senté con los otros pasajeros potenciales. El autobús, de una corrida local, venía desde Mazatlán y normalmente no llega a la hora indicada, y ese día no sería la excepción. Alrededor de las 15:00 se acercó a la terminal y toda la gente esperando con la excepción de una, yo, se apuró a comprar su boleto. Yo fui el último en conseguir boleto, pero por fortuna el autobús no estaba muy lleno y conseguí un asiento sin problemas.

Al llegar a Durango compré mi boleto con destino al DF para la misma noche, y luego deposité mis maletas en el guardaequipaje y busqué un lugar cercano para comer algo caliente. La terminal en Durango se encuentra al lado de una glorieta grande y al otro lado vi una pizzería. Tuve que rodear la glorieta, pero finalmente logré llegar. Pedí una pizza grande, porque realmente no había comido mucho en más de 48 horas. Disfruté de la pizza y la plática con la mesera. Ella estaba estudiando para ser enfermera y trabajaba con el fin de pagar sus estudios.

Regresando a la terminal, recogí mi equipaje y no tuve que esperar mucho tiempo, pero yo estaba bien preocupado. ¿Qué iba a hacer si un agente de Migración abordaba el autobús? Ojalá pudiéramos llegar a Zacatecas sin tal contingencia. No disfruté las cuatro primeras horas del regreso, pero una vez que dejamos atrás Zacatecas se me desapareció mi preocupación y llegué al DF bien tranquilo.

Unos seis meses después de mi primera incursión en el Ferrocarril Durango-Mazatlán visité de nuevo la biblioteca de la SAGARPA, buscando túneles ferroviarios en las cartas del inegi. La bibliotecaria me informó que la Mapoteca Orozco y Berra, en Observatorio, tenía más mapas. Naturalmente, mi curiosidad me llevó a la MOB y ahí me di cuenta de un error de mi parte. El túnel de Nevería no contaba como el túnel número 1; la numeración empezó con el primer túnel de la nueva construcción. Por ende, lo que yo pensaba era el túnel 6, era en realidad el túnel 5. Entonces aumentaron mis ganas de regresar a La Ciudad.

Cerca de la Navidad de 2007, decidí lo que iba a regalarme: una bicicleta de montaña y el mejor lugar para estrenarla, el terraplén del ferrocarril de Durango a Mazatlán en La Ciudad. Llegamos a El Salto el último día del año, quedándonos en el mejor hotel del pueblo. Al día siguiente, después de un buen desayuno salimos a La Ciudad. Al dejar el carro cerca de la carretera y con la idea de hacer todo muy rápido, decidí no llevar ni comida ni agua. El trayecto hacia el terraplén duró unos diez minutos, en vez de más de media hora a pie.

Pronto arribamos al túnel 5, que seguía tapado, y rodeándolo llegamos al terraplén de nuevo en menos de 200 metros. Enfrente, a unos cien metros vi el túnel 6. Y esta vez fue posible ver la salida, un punto de luz a más de un kilómetro de distancia.

Naturalmente había llevado mi odómetro para medirlo, pero después de unos metros me di cuenta de que era imposible, pues el piso estaba cubierto con rocas, no permitiéndome medirlo en línea recta. Guardando el odómetro, intenté pasar con la bicicleta entre las rocas, pero no lo logré y tuve que cargar las dos bicicletas en casi toda la longitud del túnel. ¿Qué distancia? No lo sabía, pero cargando dos bicicletas recorrí un tramo bastante largo.

Saliendo, tomé unas fotos. Ya había transitado por el túnel 6, hasta ahora el segundo túnel más largo que conocí en México sin ser transportado en un tren. Mientras tomaba fotos de la salida percibí unas luces en el túnel, y pronto salieron dos hombres cargando sus bicicletas. Después de saludarnos y explicar el por qué de nuestra presencia en tal lugar, ellos mencionaron que estaban buscando caídas de agua; luego se marcharon.

A muy corta distancia se localizan dos túneles más, y después de medirlos y tomar las fotos correspondientes tratamos de avanzar más, pero la vereda se terminó. No nos quedó otra alternativa que regresar, pero yo no deseaba cargar las bicicletas a lo largo del túnel 6. Cuando estaba checando la carta del inegi regresaron los dos hombres, comentando que no habían encontrado caídas de agua, y ellos tampoco pensaban en cargar sus bicicletas por el túnel.

Entonces tomamos la decisión de regresar a la entrada del parque a través de las veredas. Salimos utilizando el sol para orientarnos, pero pronto me di cuenta de que no tenía mucha energía, y además mi panza estaba vacía. Al lado del camino discurría un arroyo, que al menos me quitó la sed. Según la carta, la distancia era de unos ocho kilómetros, pero después de una hora de andar en las bicicletas no había rastro del parque.

Cada cinco minutos escuchábamos Los Simpson, por el celular de uno de los hombres. Su familia estaba algo preocupada por su prolongada ausencia; y yo tal vez más preocupado, porque el sol estaba muy bajo en el cielo, y pensé que iba a pasar la noche afuera, con temperaturas de menos de cero grados y yo portando pantalones de licra y una playera.

De repente vimos la primera cabaña del parque, ¡la salvación! Llegando a la cabaña de los dos hombres, uno se metió a la cabaña y salió con unos dulces para mí. Era médico y se había dado cuenta de que mi nivel de energía ya casi no existía.

Amablemente, la familia nos ofreció tacos y yo los acepté con una condición: que llevaran a mi compañera a recoger su carro, que estaba a un kilómetro de distancia. Yo no tenía ganas de andar un metro más en bicicleta. Tras regresar con el carro, todos echamos “dientes a la obra”.

Después de llenar el hueco, la luz del día estaba por apagarse. Era la hora de marcharnos. Como de costumbre, unos kilómetros después de estar en marcha fui a revisar las bicicletas colgadas detrás del carro. ¡Qué vista! La bóveda celestial estaba casi blanca con tantas estrellas. Algo sumamente impresionante.

¡Qué día! Estrené bicicleta, tomé fotos del túnel 6 y lo había transitado unos 26 años después de saber de su existencia.

Parte 2

Aunque yo había tomado las medidas de alto y ancho del túnel 6, todavía me faltaba saber su longitud. El odómetro no iba a funcionar, entonces sería necesario utilizar la cinta métrica de nuevo.

La siguiente visita tuvo lugar el último día del año 2008, acompañado por mi hija. El reto era medirlo. Nos dejaron en el terraplén, ahí donde se encuentra la Cascada de Mexiquillo, salvándonos de una caminata de varios kilómetros. Calculé que íbamos a tardar unas cuatro horas antes de regresar para ser recogidos.

Apenas empezábamos el recorrido, cuando un perro con el pelo rojo y suave se nos unió y después de una hora estábamos frente al túnel 6. Para efectuar el acto de la medición decidí tomar el “adelantado” y mi hija el “retraso”. La cinta métrica medía 50 metros, lástima que no había comprado una de 100. Entonces, cada cincuenta metros, entre los dos, con gritos que eran: “¿lista?”, “¿cero?”, “sí”, “jalo”, “ya”, “anótalo”. Y así fue durante un buen rato con estos seis gritos.

No fue fácil, el piso estaba tapizado de piedras y fue importante no atorar la cinta. Mi cálculo de un poco más de dos horas de ida y un poco menos de regreso resultó un error garrafal. No había tiempo de visitar los túneles 7 y 8 estando tan cerca. Y además, ¿qué iba a pensar nuestra conductora si no regresábamos a tiempo? Pero, por cortesía de Telcel había señal en la salida, así que mandamos un mensaje indicando que estaríamos de regreso e íbamos a llegar en un par de horas.

¿Y el perro? Nos había acompañado durante el trabajo de medir el túnel, pero no hubo tiempo de buscarlo, ya era tarde y fue imperativo empezar a regresar en seguida. A la mitad del túnel sentí algo suave a mi lado. El perro nos había alcanzado y el regreso fue totalmente placentero, con unas vistas inmejorables, buena plática y el perro. Desafortunadamente, al finalizar el recorrido subimos al carro con el perro tratando de correr a nuestro lado, pero pronto se quedó retrasado.

Durante el regreso al mismo hotel en El Salto, la bóveda celeste no fue tan impresionante como el año anterior, pero había un retén militar por el lugar llamado Los Rusos, y uno de los militares, un joven, se entretuvo jugando con mis lámparas.

Ya se estaba haciendo costumbre que cada fin de año lo pasaría en La Ciudad, y 2009 no fue la excepción. El mismo hotel en El Salto, el mismo trayecto por el terraplén del ferrocarril y una cámara nueva, digital. Iba a poder tomar muchas fotografías.

Primero el túnel 3, luego el 4, el 5 con su salida tapada por un derrumbe y el túnel 6. ¡El túnel 6 no estaba a la vista! Toda la parte de arriba del túnel se había derrumbado, dejando la entrada totalmente enterrada. La entrada se localizó a unos cuarenta metros, ahí donde las enormes rocas del derrumbe terminaron. A mi juicio no había forma de quitar tanto cúmulo de rocas. ¡Qué bueno que lo había medido el año anterior! Lo que pasó en la película a manos de un malvado, la madre naturaleza lo cumplió más de cincuenta años después.

La gente me informó que el derrumbe ocurrió en noviembre de 2009, y que iban a quitar todo el escombros. Un trabajo monumental, ¿y con qué lo iban a hacer? Porque el acceso a maquinaria pesada no iba a ser tan fácil.

Por supuesto, el siguiente fin de año, 2010, me encontraba en La Ciudad de nuevo, pero esta vez solito. Al llegar a la entrada al parque, le pregunté al encargado si ya había acceso al túnel 6, y la respuesta fue negativa.

Había visto en Internet un túnel del Ferrocarril Durango-Mazatlán que desconocía, de modo que pregunté si alguien sabía la ubicación de tal túnel. Dos jóvenes me informaron que sí. Entonces les pedí llevarme. Abordo de una cuatrimoto salimos por la ruta que había tomado de regreso del túnel 6 en bicicleta hacía tres años. Parecía que iba a conocer un nuevo túnel, pero pronto llegamos al terraplén ubicado antes del túnel 3. ¡Qué decepción!

Por supuesto, tomé fotos de los túneles 3 y 4, y lo que me sorprendió fue que pudimos pasar por el túnel 5, pero me fue imposible medirlo, porque no había traído la cinta métrica. Para dar acceso a la maquinaria pesada, a efecto de limpiar la entrada al túnel 6, era necesario desbloquear el túnel 5, porque la vereda que lo rodeaba era muy angosta, de un poco más de un metro de ancho.

El túnel 6 seguía tapado, pero mucho menos. Habían quitado como un ochenta por ciento de las rocas, pero todavía no había acceso al túnel. Pregunté a mis guías si había manera de llegar a la salida del túnel. Dejando la cuatrimoto avanzamos encima del túnel, y entonces me percaté de que los años no pasan en vano: mi condición física dejaba mucho que desear.

Después de un camino largo que tardamos en recorrer una hora y treinta minutos (chequé el tiempo en las fotos que tomé) llegamos a la salida del túnel. Tomé unas cuantas fotografías para después transitar por los túneles 7 y 8, antes de regresar.

La bola de años estaba trabajando tiempo extra, así que después de más que una hora pudimos subir a la cuatrimoto para emprender el viaje de regreso. Viajar sentado sobre la salpicadera no fue lo más cómodo, y no pudimos llegar a la entrada del parque lo suficientemente rápido para mi gusto, o más bien el de mis pompis.

Pues no fue lo que les había pedido, pero al menos había acceso libre al túnel 5, y el túnel 6 estaba a punto de quedar liberado de tantas toneladas de rocas. El futuro pintaba bien.

Imagino que no les sorprenderá que doce meses después me encontraba de nuevo en La Ciudad. Había salido en el primer autobús del día para empezar el recorrido lo más temprano posible y terminarlo en un solo día, porque tenía planes de visitar el túnel que está cerca de Parral. Pasé rápidamente a los túneles 3 y 4, tomando unas pocas fotografías. Aunque el túnel 5 mide menos de 150 metros, estuve en él cuarenta minutos, midiéndolo y anotando detalles.

Saliendo del túnel 5, la entrada al túnel 6 no era visible. ¿Iba a estar transitable?

Poco a poco me di cuenta de que no había rocas en el terraplén, y frente a mí apareció la entrada al túnel 6 sin ninguna roca, y lo más importante: allá, muy lejos, se vislumbraba la salida. Parte de la entrada había sufrido unos pequeños daños, y no sólo se había limpiado la entrada, sino también parte del interior del túnel.

Cuando había caminado más de la mitad del túnel, observé que había personas en la salida, algo que nunca había pasado antes; además no había visto a nadie desde que empecé a caminar por el terraplén. Esto no me gustó mucho. Por tanto, mientras me acercaba a la salida estaba muy pendiente de la situación. Cuando al fin llegué a la salida, los tres hombres se fueron.

¿Qué estaba pasando? Saliendo del túnel tomé unas fotografías y seguí el camino rumbo a los túneles 7 y 8, cuando de repente me topé con los tres hombres. Me explicaron que estaban construyendo trucheros al lado del arroyo, donde había tomado unos tragos de agua hacía cuatro años.

Ellos habían pasado la noche en una cabaña muy rústica localizada cerca, para evitar un recorrido muy largo antes y después de la jornada. Platicamos un ratito, yo ya más tranquilo, y de ahí continué rumbo a los túneles 7 y 8 antes de regresar a la entrada pasando por los seis túneles.

He retornado tres veces más, dos en 2014 y la última en 2016. En la última visita se notaba una buena afluencia al Parque de Mexiquillo, siendo los túneles uno de los atractivos, con gente paseando a caballo, sobre cuatrimotos, caminando y hasta siendo transportados en la parte trasera de un camión.

Sin embargo, mucha gente no lleva lo indispensable para transitar en el túnel 6, el más largo dentro del parque: un par de buenas botas y unas lámparas. Yo siempre me equipo con un mínimo de dos lámparas bien cargadas. En el túnel 6 encontré a tres jóvenes tratando de iluminar el camino con la luz de sus celulares.

Todavía hay rocas en el túnel y en la época de lluvias, a todo lo largo y casi en toda su anchura, se vuelve un río. Una buena iluminación se hace indispensable para evitar cualquier accidente.

Como acabo de mencionar, los túneles son uno de los atractivos. Pero también las rocas, las vistas, sobre todo en tiempo de lluvias, cuando se pueden apreciar algunas cascadas al otro lado del cañón, y desde luego la Cascada de Mexiquillo.

¿Y la longitud del túnel 6? En el libro Memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Septiembre de 1954, agosto de 1955, se consigna que este túnel presenta una longitud de 1 328 metros. Por su parte, en el libro Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de los ferrocarriles en el estado de Durango, Antonio Avitia Hernández afirma: “Miguel Leal Munguía, al aclarar la ficción de la película nos platicó que: ‘El verdadero Túnel Seis sí se terminó de construir, es el más largo de la obra. Tiene 1 600 metros de longitud y cuenta con túneles pilotos en ambos lados.’”

Yo lo medí y el resultado fue de 1 333.60 metros. En vista de tales diferencias, eso nos da un buen pretexto para regresar y... ¡medirlo de nuevo!

MIRADA FERROVIARIA, Año 11, No. 33, mayo – agosto 2018, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, www.cultura.gob.mx, <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.