

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión V. La historiografía y las privatizaciones de los ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autora/es, temas y acervos

Título de la comunicación: Del rescate al repositorio digital: los acervos documentales del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

TERESA MÁRQUEZ MARTÍNEZ

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México.

Dirección de correo electrónico: tmarquez@cultura.gob.mx

ROMÁN MORENO SOTO

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México.

Dirección de correo electrónico: rmorenos@cultura.gob.mx

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: El artículo analiza el proceso de conformación de los acervos documentales ferroviarios en México, desde su producción como parte del sistema sociotécnico del ferrocarril hasta su rescate, institucionalización y transformación digital. A partir del estudio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) y del papel del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), se examinan las estrategias de preservación impulsadas tras la privatización de la década de 1990. Asimismo, se destaca la implementación del repositorio digital “Memoria ferrocarrilera de México” como una nueva fase en la gestión del patrimonio, orientada al acceso abierto, la interoperabilidad y la proyección social del conocimiento histórico.

Palabras clave: Patrimonio ferroviario; Repositorio digital; Archivos históricos; CEDIF; Interoperabilidad

Resumo: O artigo analisa o processo histórico de formação dos acervos documentais ferroviários no México, desde sua produção como parte de um sistema sociotécnico até seu resgate, institucionalização e transformação digital. A partir do estudo do Centro de Documentação e Investigação Ferroviárias (CEDIF) e do papel do Centro Nacional para a Preservação do Patrimônio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), examinam-se as estratégias de preservação desenvolvidas após a privatização dos anos 1990. Destaca-se ainda a criação do repositório digital “Memoria ferrocarrilera de México” como uma nova etapa orientada ao acesso aberto, à interoperabilidade e à ampliação do uso social do patrimônio histórico.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário; Repositório digital; Arquivos históricos; CEDIF; Interoperabilidade.

Abstract: This article examines the historical development of railway documentary collections in Mexico, from their production as part of a sociotechnical system to their rescue, institutionalization, and digital transformation. Focusing on the Center for Railway Documentation and Research (CEDIF) and the role of the National Center for the Preservation of Railway Cultural Heritage (CNPPCF), it analyzes preservation strategies implemented after the privatization of the 1990s. The study highlights the creation of the digital repository *Memoria ferrocarrilera de México* as a new phase characterized by open access, interoperability, and expanded public engagement, redefining the archival function as digital knowledge infrastructure.

Keywords: Railway heritage; Digital repository; Historical archives; CEDIF; Interoperability.

INTRODUCCIÓN

La privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), que formalmente inició en 1995, constituyó un punto de inflexión no sólo en la configuración del sistema de transporte ferroviario, sino también en el destino de uno de los patrimonios documentales más vastos generados por una empresa pública en el país. A lo largo de más de un siglo, el ferrocarril produjo una abundante y continua documentación administrativa, técnica y gráfica que dio cuenta de su operación cotidiana, de las relaciones laborales, de la gestión de la infraestructura y de su estrecha vinculación con los procesos de construcción del Estado y del territorio. Este rasgo ha sido señalado por la historiografía como una de las principales fortalezas de los archivos de empresa ferroviarios, al permitir el análisis de procesos de largo plazo sin las discontinuidades propias de otras fuentes documentales (Gómez-Galvarriato, 2005: 26; Márquez, 2005).

La liquidación de la empresa ferroviaria nacional colocó este acervo en una situación de riesgo, marcada por la dispersión, el abandono y la posible pérdida de documentos de alto valor histórico. Como ha ocurrido en otros contextos latinoamericanos, los procesos de reestructuración y privatización implicaron, en algunos casos, políticas de expurgo o destrucción documental con consecuencias irreversibles para la investigación histórica (Gujardo y Moreno, 2019).

En este contexto, la preservación de la memoria ferroviaria no fue un resultado automático del proceso de privatización, sino el fruto de decisiones institucionales junto con la colaboración de los trabajadores ferrocarrileros orientadas al rescate y la concentración de los archivos históricos. La creación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), formalizada en 1997 e integrada al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), representó una respuesta estratégica frente a la coyuntura de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México. El CEDIF se consolidó como un espacio especializado para la conservación, organización y consulta de los acervos documentales ferroviarios, permitiendo su resignificación como patrimonio cultural de interés público (Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2015).

1. FERROCARRILES, PRIVATIZACIÓN Y PATRIMONIO DOCUMENTAL EN MÉXICO

El ferrocarril ha sido uno de los sistemas sociotécnicos más relevantes en la conformación del territorio, la economía y la vida social de México desde el siglo XIX (Kuntz, 1999). Su desarrollo implicó no sólo la instalación de infraestructura física —vías, estaciones, talleres, puentes, sino también la construcción de una compleja organización administrativa, técnica y laboral que produjo, de manera cotidiana y continua, una vasta huella documental.



Imagen 1. Interior de la Oficina de ingresos de pasajes en el edificio tepetate, tabique y lámina, tres pisos, para oficina de la superintendencia de fuerza motriz y maquinaria. Estación Buenavista. Ciudad de México, 1926. Secretaría de Cultura. Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias. Fototeca. Número de inventario 48303MX2022-03-000008.

Como hemos señalado en trabajos previos dedicados al análisis de los acervos documentales del CEDIF, el ferrocarril se configuró históricamente como uno de los grandes productores de documentación seriada en el ámbito de las empresas públicas e industriales (Márquez y Moreno, 2025). La operación cotidiana del sistema ferroviario generó un volumen continuo y homogéneo de documentos administrativos, técnicos y gráficos, capaces de dar cuenta de procesos económicos, técnicos y sociales a lo largo de amplios periodos, sin los cortes abruptos que suelen imponer otras fuentes, como las gubernamentales o hemerográficas (Guajardo y Moreno, 2019: 39). En ese sentido, los archivos ferroviarios constituyen un insumo privilegiado para el estudio de las continuidades y transformaciones de la empresa, del trabajo, del territorio, de los saberes técnicos y las identidades colectivas asociadas al mundo ferroviario,

conformando lo que puede entenderse como una memoria social del ferrocarril.

Sin embargo, esta riqueza documental se vio gravemente amenazada a partir de los procesos de privatización emprendidos en la década de 1990. La desincorporación de Ferrocarriles Nacionales de México implicó el abandono de instalaciones, la dispersión de acervos y el riesgo inminente de pérdida o destrucción de documentos. Así, la crisis derivada de la privatización no sólo significó una ruptura en la gestión del sistema ferroviario, sino que también abrió el camino para la construcción de una política de rescate patrimonial, cuyos alcances y consecuencias —desde el Pronare hasta la creación del CEDIF— constituyen el eje de análisis del siguiente apartado.

1. 1. Del rescate a la institucionalización archivística del CEDIF

El proceso de conformación del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) debe entenderse dentro de una trayectoria institucional más amplia que culminó en la creación del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF). Desde 1988, con la fundación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), comenzaron los esfuerzos por preservar el patrimonio ferroviario, en paralelo al inicio del proceso de privatización del sistema (Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2015).

Entre 1995-1999, ante el riesgo de pérdida patrimonial, se puso en marcha el Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (Pronare), impulsado desde Ferrocarriles Nacionales de México como una estrategia anticipatoria frente a la privatización. Este programa desarrolló un trabajo sistemático de inventario, registro y salvamento a escala nacional, mediante metodologías específicas que permitieron identificar, clasificar y georreferenciar los bienes rescatados.

El rescate implicó una lógica metodológica rigurosa: cada pieza fue registrada con una clave única que combinaba criterios ferroviarios y arqueológicos, posibilitando su identificación precisa en términos de origen, ruta y localización. Este carácter sistemático convirtió al Pronare en un proyecto singular por su alcance territorial y por la diversidad de bienes recuperados, tanto documentales como materiales (Márquez, 2005).



Imagen 2. Acopio de libros contables en la estación de Pantaco, 1996. Ciudad de México. Fondo FNM. Subfondo MNFM. Sección Pronare.

Los resultados de este proceso evidenciaron la necesidad de contar con una instancia especializada para preservar, organizar y poner a disposición estos acervos. En este contexto, en 1997 se creó el CEDIF como parte del MNFM, marcando el tránsito del rescate de emergencia hacia la institucionalización archivística.

Posteriormente, en el año 1999 se transfirió el MNMF de FNM al Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), y en 2001 se constituyó el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), integrándose a la estructura de la política cultural federal y consolidando un modelo institucional dedicado a la preservación, investigación y difusión del patrimonio ferroviario, por último, en 2016 el CONACULTA se transformó en la Secretaría de Cultura, de la que el CNPPCF forma parte y se articula mediante diversas áreas, entre ellas el MNFM y el propio CEDIF, estableciendo una red institucional orientada a garantizar la salvaguarda y el aprovechamiento social de los acervos. Es importante señalar que la trayectoria del proceso de rescate no implicó una ruptura de la unidad documental, sino su resignificación como patrimonio histórico de interés público, lo que abrió nuevas posibilidades para su investigación, difusión y uso social.

En este sentido, el CEDIF no surgió únicamente como un repositorio pasivo de documentos, sino como un espacio activo de producción de conocimiento histórico. Desde sus primeros años, fomentó la consulta de

sus acervos por parte de investigadores nacionales y extranjeros, contribuyendo a la construcción de una historiografía ferroviaria que ha abordado temas como el trabajo, la empresa, la técnica, el territorio, la cultura del ferrocarril, entre otros muchos más. Su origen y consolidación ilustran, por tanto, cómo un proceso de rescate patrimonial pudo transformarse en una plataforma permanente para el estudio del México ferroviario (Valencia, 2020).

2. ACERVOS, ORGANIZACIÓN Y APORTES HISTORIOGRÁFICOS

Uno de los rasgos distintivos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias es la amplitud y diversidad de los acervos que resguarda, los cuales constituyen hoy el principal repositorio documental para el estudio del ferrocarril en México. Estos fondos no sólo reflejan la complejidad administrativa y técnica del sistema ferroviario, sino que permiten aproximarse al ferrocarril como un fenómeno social, territorial y cultural de larga duración. La organización del CEDIF en cuatro áreas especializadas —Archivo Histórico, Biblioteca, Fototeca y Planoteca— responde tanto a la naturaleza material de los documentos como a las necesidades de conservación, descripción y consulta que exige su uso académico y social.

El Archivo Histórico concentra la mayor parte de la documentación producida por las distintas compañías ferroviarias que operaron en el país desde finales del siglo XIX, así como por Ferrocarriles Nacionales de México durante el periodo en que funcionó como empresa estatal en un conjunto de 3 mil metros lineales de documentación contenidos en aproximadamente 6 mil cajas, conformados en los siguientes grupos documentales: Fondo Ferrocarriles Nacionales de México (1856-1997), Fondo Ferrocarril Sudpacífico de México (1871-1997), Fondo Ferrocarril Mexicano (1869-1950), Fondo Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, Sección 21, Puebla (1930-1997).

Se trata, en gran medida, de archivos de empresa que conservan series continuas y homogéneas, como correspondencia oficial, informes técnicos, expedientes administrativos, contratos, reglamentos y documentación laboral. Esta continuidad constituye una de sus principales fortalezas, ya que permite reconstruir procesos de largo plazo, en particular

aquellos relacionados con la organización del trabajo ferroviario, las relaciones laborales, la gestión de la infraestructura y la toma de decisiones a nivel central y regional.

La relevancia historiográfica de estos fondos radica en que ofrecen una mirada interna sobre el funcionamiento cotidiano del sistema ferroviario, complementando y, en muchos casos, cuestionando las narrativas construidas a partir de fuentes normativas o políticas (Gómez-Galvarriato, 2005; Márquez, 2005). A través de estos documentos es posible analizar, por ejemplo, la manera en que se implementaron las políticas ferroviarias en el territorio, las tensiones entre las oficinas centrales y los distritos operativos, o la experiencia concreta de los trabajadores frente a procesos como la mecanización, la sindicalización o la reestructuración empresarial. En este sentido, el Archivo Histórico del CEDIF ha sido fundamental para el desarrollo de estudios sobre la historia del trabajo, la cultura laboral ferroviaria y las dinámicas internas de la empresa pública durante el siglo XX.



Imagen 3. Fachada del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, 2017. Alejandro Sánchez Vázquez; Ag/grenetina.

La Biblioteca Especializada cuenta con un acervo de cerca de 40 000 ejemplares, de los cuales alrededor de 17 000 son únicos y cubre un periodo que va de 1825 al 2025, el cual complementa este corpus archivístico al reunir publicaciones técnicas, manuales operativos,

memorias institucionales, boletines, revistas y libros relacionados con el ferrocarril, tanto nacionales como extranjeros. Este acervo bibliográfico permite contextualizar la documentación archivística dentro de los debates técnicos y políticos de su tiempo, así como rastrear la circulación de conocimientos especializados en materia de ingeniería, administración y transporte. Asimismo, la biblioteca ha funcionado como un punto de encuentro para investigadores interesados en los estudios ferroviarios, facilitando el diálogo entre fuentes primarias y literatura secundaria.

Por su parte, la Fototeca resguarda un aproximado de 89 000 imágenes en diversos formatos, que documentan diversas dimensiones del mundo ferroviario: la construcción de líneas, la operación cotidiana de los trenes, los talleres y estaciones, así como la vida laboral y social en torno al ferrocarril. Más allá de su valor ilustrativo, estas fotografías constituyen una fuente histórica de primer orden, que permite analizar representaciones visuales del progreso, del trabajo industrial y del paisaje ferroviario. Su uso ha sido particularmente relevante en investigaciones sobre cultura visual, historia urbana y construcción simbólica del ferrocarril como elemento de modernidad.

Finalmente, la Planoteca conserva alrededor de 200 mil planos planos, mapas y esquemas técnicos que dan cuenta de la evolución de la infraestructura ferroviaria y de su inserción en el territorio. Estos materiales permiten estudiar procesos de planificación, expansión y reconfiguración de las redes ferroviarias, así como su relación con otros proyectos de ordenamiento territorial. La planoteca ha sido clave para investigaciones que articulan la historia del ferrocarril con la historia ambiental, la geografía histórica y los estudios regionales.

En conjunto, los acervos del CEDIF han posibilitado el desarrollo de una historiografía ferroviaria más compleja y matizada, que trasciende los enfoques centrados exclusivamente en la política estatal o la economía del transporte (Moreno, 2021). Al articular documentación administrativa, técnica, visual y cartográfica, el CEDIF ofrece las condiciones necesarias para abordar el ferrocarril como un sistema sociohistórico integral. De este modo, sus fondos no sólo preservan la memoria documental de una de las empresas más importantes del México contemporáneo, sino que continúan generando nuevas preguntas y líneas de investigación sobre el pasado ferroviario y su impacto en la sociedad mexicana.

Finalmente, en años recientes, este proceso ha evolucionado hacia la digitalización y acceso abierto de los acervos, mediante la creación de un repositorio en línea que permite consultar colecciones documentales, gráficas y materiales. Este tránsito del rescate físico al repositorio digital representa una nueva etapa en la gestión del patrimonio ferroviario, ampliando su accesibilidad y potenciando su uso en la investigación académica y la difusión cultural.

De este modo, el paso del rescate patrimonial a la institucionalización —y posteriormente a la digitalización— no sólo ha garantizado la conservación de los acervos, sino que ha transformado profundamente sus usos, significados y alcance social.

En el ámbito institucional, el reconocimiento otorgado al CNPPCF por el CEDIF como archivo histórico se ha traducido en una mayor visibilidad y responsabilidad. Su inscripción en el Registro Nacional de Archivos del Archivo General de la Nación y el reconocimiento de sus fondos dentro del programa Memoria del Mundo de México de la UNESCO lo han situado dentro de un marco normativo y simbólico que enfatiza el valor público de sus acervos. Estas distinciones no sólo validan los esfuerzos de conservación realizados desde finales del siglo XX, sino que también obligan a repensar las estrategias de gestión, preservación y acceso a largo plazo.

2. 1. Repositorio digital: implementación, interoperabilidad y acceso al patrimonio ferroviario

Tras más de dos décadas de trabajo en la preservación, organización y consulta de los acervos ferroviarios, el CNPPCF ha entrado en una nueva fase en la gestión del patrimonio: la construcción de un repositorio digital de acceso abierto. Este proceso debe entenderse como la continuidad de una trayectoria institucional iniciada con el rescate documental y consolidada en el CEDIF, que ahora se proyecta hacia la digitalización y circulación del conocimiento en entornos virtuales.

En este contexto, es fundamental subrayar que el conjunto de colecciones resguardadas en el repositorio corresponde a la totalidad del patrimonio bajo custodia del CNPPCF, el cual integra tanto los acervos documentales del CEDIF como las colecciones del MNFM, incluyendo equipo rodante histórico y bienes muebles históricos. Esta integración responde a un principio de interoperabilidad, que permite articular en una

misma infraestructura digital distintos tipos de objetos patrimoniales — documentales, gráficos, bibliográficos y materiales—, reflejando la complejidad del sistema ferroviario como fenómeno histórico y sociotécnico (Velasco et al., 2021; The Tainacan Project, 2021a).

La implementación del repositorio digital “Memoria ferroviaria de México” ha seguido una ruta progresiva que partió en 2020 de la identificación de colecciones previamente organizadas y descritas, lo cual permitió establecer criterios de normalización de metadatos, estructuras de catalogación y esquemas de consulta en línea. Este proceso se inscribe en una estrategia más amplia de política cultural digital impulsada por la Secretaría de Cultura, en la que el desarrollo del repositorio ha contado con la colaboración de la Coordinación de Tecnologías de la Información y Comunicación (CTIC), en el marco de la agenda digital y del proyecto de descentralización de acervos, orientado a fortalecer el acceso público al patrimonio cultural en entornos digitales (CNPPCF, 2026).



Imagen 4. Página principal del repositorio digital Memoria ferroviaria de México.

En esta fase inicial, la estrategia de ingesta se estructuró a partir de las áreas documentales del CEDIF, privilegiando fondos con alto grado de sistematización archivística y cuya progresiva apertura al público ha marcado hitos en el desarrollo del repositorio.

En el caso de la Fototeca, la ingesta inicial se centró en el *Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección Comisión de Avalúo e Inventarios*, constituido por una serie de 135 álbumes con aproximadamente 31,500 imágenes. Este conjunto corresponde al

levantamiento fotográfico realizado entre 1926 y 1930 por dicha Comisión, bajo instrucción de la Gerencia General de Ferrocarriles Nacionales de México, y documenta de manera sistemática la infraestructura ferroviaria de la época del vapor. A partir de este fondo, se han puesto en línea 2,147 imágenes, cuya apertura pública tuvo lugar en febrero de 2024, marcando el inicio del repositorio digital como plataforma de acceso.

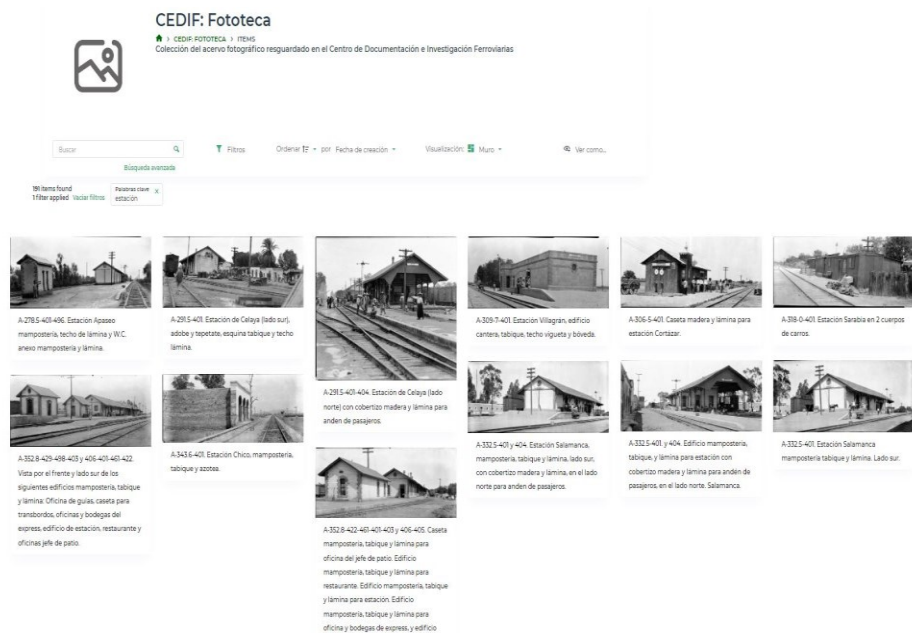


Imagen 5. Sección de la colección del Departamento de Fototeca en el repositorio digital Memoria Ferrocarrilera de México.

En la Planoteca, la ingesta inicial se realizó a partir del *Fondo Ferrocarril Mexicano, serie Orizaba*, que contiene planos relativos al trazado de rutas ferroviarias y al establecimiento de estaciones, patios, talleres, puentes, túneles y otras infraestructuras. Este acervo constituye una fuente fundamental para el análisis técnico y territorial del desarrollo ferroviario, y actualmente cuenta con 1,500 imágenes digitalizadas disponibles en línea, cuya apertura pública se realizó en octubre de 2025, consolidando la expansión del repositorio.

Por su parte, la Biblioteca Especializada incorporó inicialmente la colección *Amorós- De Negre*, que reúne leyes, decretos, memorias, reglamentos, reseñas, debates y materiales históricos sobre el desarrollo

ferroviario en México, con una cobertura temporal de 1830 a 1970. De esta colección se han digitalizado y puesto en consulta 354 documentos, cuya difusión pública tuvo lugar en abril de 2026, ampliando el alcance del repositorio hacia fuentes impresas de carácter normativo e histórico.

El repositorio se sustenta en el uso del *software* libre Tainacan, que permite la gestión de colecciones mediante metadatos normalizados, el establecimiento de relaciones entre objetos y la interoperabilidad con otras plataformas culturales. En este sentido, el archivo trasciende su función tradicional como espacio de resguardo para convertirse en una infraestructura digital de la memoria ferroviaria, en la que los documentos se organizan, se interrelacionan y se ponen a disposición de diversos públicos (Velasco et al., 2021; The Tainacan Project, 2021b).

Cabe señalar que este proceso se encuentra en desarrollo. Actualmente se trabaja tanto en la ampliación del número de registros disponibles en cada uno de los departamentos ya incorporados como en la integración de nuevos fondos, particularmente los correspondientes al Archivo Histórico, cuya complejidad plantea desafíos adicionales en términos de organización, descripción y digitalización.

El acceso abierto constituye otro de los pilares fundamentales del proyecto. La consulta en línea de los acervos amplía significativamente su alcance social y favorece nuevas formas de investigación, enseñanza y apropiación del patrimonio. Al mismo tiempo, plantea retos relacionados con la preservación digital, la gestión de derechos y la sostenibilidad tecnológica, que requieren decisiones estratégicas a largo plazo (The Tainacan Project, 2021a).

El repositorio “Memoria ferrocarrilera de México”, disponible en <https://patrimonioferrocarrilero.cultura.gob.mx/>, sintetiza esta etapa de transformación institucional. En él convergen las labores de preservación, los avances tecnológicos y las políticas de acceso abierto, configurando un modelo en el que el patrimonio ferroviario deja de ser únicamente un objeto de conservación para convertirse en un recurso activo de conocimiento, disponible para la investigación histórica y la sociedad en su conjunto.

CONCLUSIONES

El análisis desarrollado permite afirmar que el CEDIF es el resultado de un proceso que, lejos de ser lineal, ha transitado por distintas etapas asociadas a la transformación del sistema ferroviario mexicano. En primer lugar, como respuesta a la crisis generada por la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México, el rescate documental representó una acción estratégica orientada a preservar un conjunto de archivos cuya pérdida hubiera implicado un vacío irreparable para la historia económica, social y cultural del país. En este sentido, el CEDIF no sólo constituye el producto de una política patrimonial, sino también de una acción colectiva que articuló decisiones institucionales con la participación de trabajadores ferrocarrileros.

En una segunda fase, la institucionalización del archivo permitió conferir a estos acervos una nueva condición: la de patrimonio documental de interés público. A través de su organización, clasificación y apertura a la consulta, el CEDIF se consolidó como un espacio activo de producción de conocimiento histórico, facilitando el desarrollo de una historiografía ferroviaria capaz de abordar dimensiones laborales, técnicas, territoriales y culturales del ferrocarril en México.

Finalmente, el proceso más reciente, representado por la construcción del repositorio digital “Memoria ferrocarrilera de México”, evidencia una transformación sustantiva en los modos de acceso y circulación de estos acervos. La digitalización y la implementación de plataformas interoperables no sólo amplían el alcance social del archivo, sino que redefinen su función como infraestructura de conocimiento en entornos digitales. En este sentido, el tránsito del rescate al repositorio digital puede entenderse como una secuencia histórica articulada —de crisis, preservación, institucionalización y digitalización— que ha permitido no sólo conservar la memoria ferroviaria, sino también proyectarla hacia nuevos públicos y formas de uso.

Así, el CNPPCF a través del CEDIF se posicionan hoy no únicamente como custodios del patrimonio ferroviario, sino como actores activos en los debates contemporáneos sobre memoria, tecnología y políticas archivísticas. Su experiencia ilustra los retos y posibilidades que enfrentan los archivos industriales en el siglo XXI, particularmente en lo relativo a la articulación entre preservación, acceso abierto y sostenibilidad institucional.

BIBLIOGRAFÍA

- Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (2015), *Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, México, CNPPCF–Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) (2026). *Memoria ferrocarrilera de México: repositorio digital*. Disponible en: <https://patrimonioferrocarrilero.cultura.gob.mx/> [30/04/2026].
- Kuntz, Sandra (1999). “Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880–1910”. En Sandra Kuntz y Priscilla Connolly (coords.). *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto Mora; El Colegio de Michoacán; El Colegio de México; Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, pp. 105–137.
- Ortiz-Hernán, Sergio (1988), *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 2 vols.
- Gómez-Galvarriato, Aurora (2005), “Sacando la nuez de la cáscara: Los archivos de empresa como fuente para la historia”, *América Latina en la Historia Económica*, 12, pp. 25–34.
- Guajardo, Guillermo y Moreno Soto, Román (2019). “Evadiendo a la historia de Chile: los archivos de la empresa de los Ferrocarriles del Estado”. *Tiempo Histórico*, 10(18), pp. 37–57.
- Márquez Martínez, Teresa (2005). “Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México”. *América Latina en la Historia Económica*, 12, pp. 119–130.

Márquez Martínez, Teresa y Moreno Soto, Román (2025), “Tras las huellas del ferrocarril: los acervos documentales del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias”, en Belem Oviedo Gámez y Gràcia Dorel-Ferré (eds.), *Comunicaciones, transportes e industria: gestión, valoración y comunidades*, Pachuca, TICCIH México A. C., pp. 425–444. Disponible en https://www.researchgate.net/publication/395405035_Tras_las_huellas_del_ferrocarril_Los_acervos_documentales_del_Centro_de_Documentacion_e_Investigacion_Ferroviarias [30/04/2026].

Moreno Soto, Román (2021), “Memoria del mundo: el asombroso legado que deja un ferrocarril”. *Revista Cuetlaxcoapan. Enfoque al patrimonio*, 7(25), pp. 62–67.

Valencia, Arturo (2020), “Fuentes documentales para el estudio de los Ferrocarriles Nacionales de México”. *Glifos*, 7(26), pp. 6–9.

Velasco, Gloria; Lopes, Dalton; Conrado, Luciana; Molina, Claudio y Ángeles, Pedro (2021). “El uso del estándar Object ID y del software Tainacan en la documentación museológica: experiencias desde Brasil y México”. *Intervención*, 1(23), pp. 256–303.

The Tainacan Project (2021a). *Tainacan [Panorama Avanzado]*. Disponible en: <https://br.wordpress.org/plugins/tainacan/advanced> [consulta: 30/04/2026].

The Tainacan Project (2021b). *Casos de uso – Tainacan*. Disponible en <https://tainacan.org/casos-de-uso/> [consulta: 30/04/2026].

Del rescate al repositorio digital: los acervos documentales del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

17

The Tainacan Project (s.f.).
Tainacan Wiki. Disponible en <https://tainacan.github.io/tainacan-wiki/#/?id=tainacan-wiki>