



PITA PITA Y CAMINANDO

LA LOCOMOTORA N. DE M. 40

¡Y alguna vez construimos en Aguascalientes una locomotora de vapor...!*

En pleno proceso de nacionalización de los ferrocarriles en nuestro país y en el punto más álgido del conflicto revolucionario, se desarrolló este acontecimiento industrial que pone de manifiesto que los trabajadores de aquella época eran aptos no solo para manejar el sistema ferroviario, sino que también estaban preparados técnicamente para construir locomotoras a vapor. Cabe recordar que en esa época el personal que dirigía los movimientos de los trenes y que tenía la responsabilidad en la operación de sus talleres era extranjero.

En los Ferrocarriles Nacionales de México se construyeron tres locomotoras a vapor de vía angosta, dos en los talleres de Acámbaro, Guanajuato en el año de 1944, y la N. de M. (Nacionales de México) 40 en Aguascalientes tema de este artículo.

El proceso de construcción de locomotoras no se pudo llevar a cabo a gran escala por una serie de complicaciones y acontecimientos que a lo largo de su historia vivieron los Ferrocarriles Nacionales de México, principalmente la deuda que la empresa tenía. Asimismo, la Revolución Mexicana y la Guerra Cristera afectaron a un gran número de locomotoras, haciendo que los talleres del sistema se dedicaran prácticamente a la reconstrucción de estas máquinas. En 1924 el entonces Ministro de Hacienda Don Alberto J. Pani obtuvo un crédito para la compra de 48 locomotoras nuevas de vía ancha y angosta, con la empresa norteamericana Baldwin Locomotive Works de Philadelphia quien ofrecía esta ventaja: con cada pago realizado le otorgarían a México un crédito del 50% del monto en refacciones para reconstruir equipo dañado, viéndose fortalecidos estos trabajos.

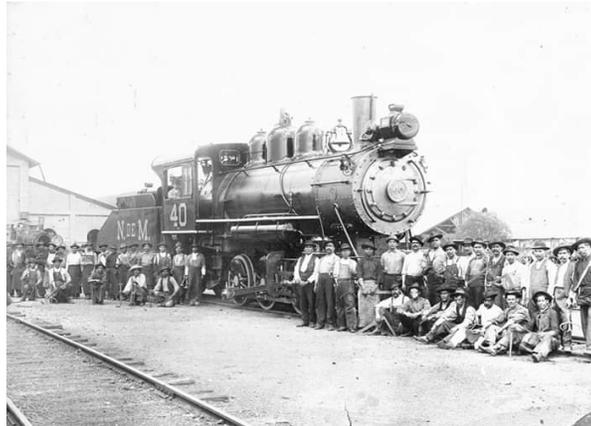
En 1926 la administración de los Ferrocarriles Nacionales pasó a sus anteriores propietarios, los norteamericanos, dando preferencia al equipo nuevo y usado para fortalecer la fuerza tractiva. En 1937 los ferrocarriles fueron expropiados y administrados por los obreros, siguiendo la misma tendencia; en 1944 se adquirieron las primeras locomotoras diésel-eléctricas. En el mundo se empezaba a eliminar la tracción de vapor principalmente por la escasez de agua y la contaminación al medio ambiente que

EL MIRADOR

provocaban, por lo tanto, ya no se proyectó fabricar locomotoras a vapor, aunque en 1946 se realizaron las últimas compras de este tipo de equipo ferroviario.

CONSTRUCCIÓN DE LA LOCOMOTORA N. de M. 40

La locomotora N. de M. 40 fue puesta al servicio el 27 de julio de 1913, su costo fue de \$17,822.90 pesos y su tiempo de construcción en los talleres de fuerza motriz de Aguascalientes fue de cinco meses. Con excepción de la lámina, ruedas y tubería que fueron importadas, el resto de los materiales se fabricaron en sus talleres; esta locomotora pone en relieve una nota aislada de actividad industrial en la plenitud de la lucha revolucionaria que parecía interminable.



Orgullosos trabajadores de los talleres de fuerza motriz en Aguascalientes, posan al lado de su creación: la Locomotora N. de M. 40. SCT Aguascalientes.

Las locomotoras N. de M. 37, 38, 39 y 40 pertenecían a la clase B-15 y fueron reenumeradas en enero de 1930 a N. de M. 635, 636, 637 y 638 respectivamente, además, se cambió la clasificación a la clase B-13. Según la clasificación de White es tipo "Switching Locomotive" (locomotora para trabajos de patio), por esta razón la locomotora N. de M. 40 trabajó gran parte de su vida útil en los talleres de Nonoalco y se desconoce cuándo fue condenada.



En el andén de la estación de trenes de Aguascalientes, se admiró por primera vez a la locomotora N. de M. 40. Reproducción autorizada por el INAH.

EL MIRADOR

La locomotora N. de M. 40 clase B-15 con distribución 0-6-0 (sin ejes guía / 3 ejes motrices / sin ejes de arrastre) de vía ancha (4' 8 ½" o 1.435 m) se construyó según los planos de las locomotoras N. de M. 37, 38 y 39 de la misma clase y distribución, construidas por Baldwin Locomotive Works, que fueron puestas al servicio en 1908. La inauguración de la locomotora N. de M. 40 fue en el andén de la estación de Aguascalientes el domingo 27 de julio de 1913 a las 10 horas.

La locomotora N. de M. 40 se exhibió durante algún tiempo en una exposición en la estación de Buenavista, en el año de 1917 y testificó la importancia de los primeros talleres del sistema (los de Aguascalientes). El semanario independiente El Clarín publicó el día 26 de julio de 1913 esta noticia:

“LA PRIMERA LOCOMOTORA QUE SE CONSTRUYE EN EL PAÍS”

Mañana será un día de muy justo regocijo entre el gremio obrero de ferrocarrileros de la localidad y un título de satisfacción para Aguascalientes, que será la primera capital donde se ha construido desde el más diminuto tornillo hasta la más grande y delicada pieza de una locomotora, cuyo corrido de inauguración, hará mañana en la línea de los Ferrocarriles Nacionales.

Con tan plausible motivo, ha circulado en la ciudad la siguiente:

INVITACIÓN

La comisión nombrada para arreglar lo concerniente a la inauguración de la primera locomotora construida en la República Mexicana, invita cordialmente a la sociedad de Aguascalientes para que se sirva concurrir a la estación de los Ferrocarriles Nacionales de México, el domingo 27 del corriente a las 10 am, hora en que tendrá verificativo el acto que apadrinará el C. Gobernador del Estado, General Carlos García Hidalgo.

Los que hicieron esta Obra:

Del departamento técnico (Oficina del ingeniero mecánico en Aguascalientes) Ing. Fred J. las inició y concluyó el Señor José Vera (Mexicano).

El Superintendente General de Fuerza Motriz y Maquinaria el Sr. M. J. Schneider y concluyó el Sr. P. C. Morales (Mexicano).

El Superintendente de Talleres en Aguascalientes Porfirio Valdez (Mexicano).

En la Gerencia de los N. de M., S. A. el Sr. José S. de Echegaray (Primer Gerente Mexicano).

Este suceso culminó con la salida de la locomotora al andén de la estación terminal manejada por el superintendente de talleres Sr. Porfirio Valdez para ser entregada a la tripulación que la trasladaría posiblemente a la Ciudad de México.

*Agradecemos al Director del Centro SCT Aguascalientes, Ing. Gregorio Ledezma Quirarte, quien nos envió este magnífico artículo que enriquece sin duda los contenidos de El Mirador, cuyo objetivo principal es difundir la valiosa historia de la SCT en su 130 aniversario.