

Tierra Ferroviaria

Escárcega en la ruta del Ferrocarril del Sureste. Entre decisiones atropelladas y una geografía inhóspita

Escárcega on the route of the Southeast Railway. Between hasty decisions and an inhospitable geography

Isabel Bonilla Galindo

Jefa de Departamento de la Biblioteca Especializada, CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

Resumen

El general Lázaro Cárdenas emprendió su gira electoral el 8 de diciembre de 1933 y la concluyó el 30 de junio de 1934. Recorrió más de 20 mil kilómetros y de ellos 7,294 corresponden a los trayectos que realizó por ferrocarril. Durante su campaña dio a conocer el Primer Plan Sexenal cuyos objetivos concretos se resumen en: atención a la educación, la agricultura, las obras públicas y las comunicaciones. En materia ferroviaria planteó la integración geográfica del país mediante vías férreas que unieran a las regiones tradicionalmente aisladas. En este contexto el gobierno cardenista autorizó la construcción de un ferrocarril que conectara a los estados de Veracruz, Oaxaca, Tabasco, Chiapas y Campeche al que se le denominó Ferrocarril del Sureste. Al amparo de esta línea férrea se afianzaron algunas localidades en torno a las estaciones del tren, tal como sucedió con Escárcega de Matamoros o nacieron ciudades a las que se les denominó ferrocarrileras, como es el caso de Teapa. En este sentido, el objeto de este artículo, dar un panorama general sobre las vicisitudes que se presentaron durante la construcción de la línea y de qué manera se conformó la ciudad de Escárcega.

Palabras clave: Ferrocarril del Sureste, Escárcega de Matamoros, Campeche, Archivo.

Abstract

General Lázaro Cárdenas began his electoral tour on December 8, 1933 and concluded it on June 30, 1934. He traveled more than 20 thousand kilometers and from them 7,294 correspond to the journeys he made by railway. During his campaign he unveiled the First Sexennial Plan whose specific objectives are summarized in: attention to education, agriculture, public works and communications. In railway matters, he proposed the geographical integration of the country through railroads that linked traditionally isolated regions. In this context, the Cardenista government authorized the construction of a railroad that would connect the states of Veracruz, Oaxaca, Tabasco, Chiapas and Campeche, which was named Ferrocarril del Sureste (Southeast Railway). Under the protection of this railway line, some towns around the train stations were established, such as happened with Escárcega de Matamoros or some “railway cities” (as they were referred to) were born, as is the case of Teapa. In this context, the purpose of this article is to give a general overview about the vicissitudes that occurred during the construction of the line and how the city

of Escárcega was formed.

Key words: Ferrocarril del Sureste, Escárcega de Matamoros, Campeche, Archive.

1. El Ferrocarril del Sureste

El gobierno mexicano encabezado por el presidente Venustiano Carranza solicitó al director de Ferrocarriles Nacionales de México, administrados por el gobierno, un diagnóstico sobre la situación de los ferrocarriles en nuestro país. Como resultado a dicha petición el ingeniero León Salinas publicó un documento que resume, entre otros puntos, la propuesta de construcción de las vías férreas más urgentes que el Estado mexicano debía promover para lograr la “Unificación Nacional”. De esta manera, planteó como vías prioritarias a todas aquellas que conectaran al centro de la República con los estados que habían quedado aislados desde el porfiriato. En primer lugar, colocó a la vía del Sureste como la más importante y señaló que a ella “el gobierno del país debía dedicar atención y sacrificio si era necesario”;¹ después enumeró a la de Guadalajara a Tepic con el fin de dar impulso al Noroeste; a la de México – Acapulco; a la de Morelia – Uruapan vía Apatzingán, entre otras.

En relación con la línea del Sureste, informó que uno de los primeros proyectos para la construcción de una vía férrea que uniera a Veracruz, Tabasco y Campeche, lo autorizó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 17 de mayo de 1910,² fecha en que otorgó la concesión número 341 a la Compañía Constructora del Ferrocarril de Veracruz, Tabasco y Campeche, hasta por 99 años. Con este permiso la empresa comenzó el reconocimiento del terreno entre Santa Lucrecia y Campeche y para ello dividió el trayecto en seis secciones: de Santa Lucrecia a Xucupám; de Xucupám a Pichucalco; de Pichucalco a El Salto; de El Salto a Tenosique; de Tenosique a Chicbul; de Chicbul a Campeche. Sin embargo, los avances resultaron poco alentadores debido, entre otras cosas, a que se vivían tiempos convulsos en el país, lo que provocó incumplimiento de contrato. Con ese atenuante, el 2 de junio de 1913, el gobierno de Victoriano Huerta traspasó la concesión a favor de la Compañía del Ferrocarril del Sudeste de México quien perdió todo derecho el 17 de junio de 1916 luego de que argumentó que le resultó imposible conseguir los recursos para comenzar las obras.



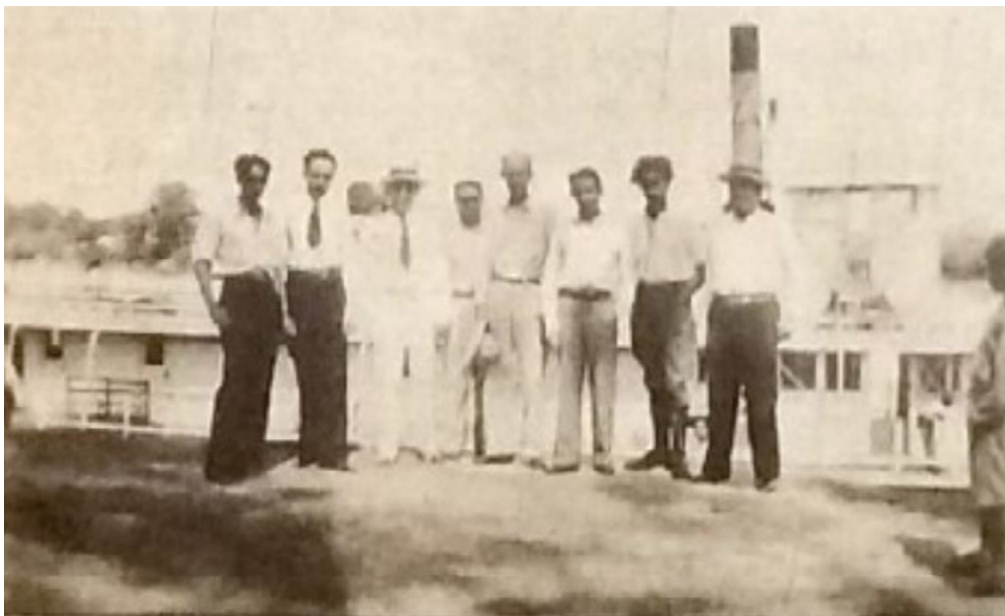
*Propuesta de ferrocarril de Veracruz a Campeche, 1910.*³

Como conclusión a lo expuesto en el documento antes mencionado el ingeniero León propuso retomar el proyecto aprobado a la Compañía Constructora del Ferrocarril Veracruz, Tabasco y Campeche. De esta manera, el gobierno mexicano encomendó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el estudio preliminar de la zona, la ejecución y posterior desarrollo de las obras. Así, dicha dependencia comisionó a un grupo de ingenieros expertos en la materia para analizar y determinar su viabilidad. Fue entonces que se discutieron los pros y contras de construir un ferrocarril de tal envergadura; se estudiaron los planos y se analizaron los costos, lo que derivó en una nueva propuesta que se argumentó de la siguiente manera: la línea debía partir del margen derecha del río Coatzacoalcos frente a Puerto México, porque al atravesar terrenos más planos, menos pantanosos y más consistentes la vía estaría a salvo de inundaciones y su desarrollo sería menor en 60 kilómetros de distancia; porque recorrería lugares más poblados y era la ruta más próxima a los campos petrolíferos de la compañía El Águila, además de que era preciso facilitar las comunicaciones de la región para lograr la exportación y el tráfico comercial del estado de Tabasco, de la región norte de Chiapas y suroeste de Campeche. Sin embargo, el arranque de la construcción del ferrocarril del Sureste se detuvo, por algunos años más, debido, entre otras cosas, a las prolongadas discusiones técnicas y políticas que provocó esta nueva propuesta; al retraso de acuerdos entre los interesados en el desarrollo del proyecto; a la política de racionalidad económica impuesta por el gobierno a la empresa de los Nacionales de México; a los efectos de la crisis de 1929-1932 que impactaron de manera importante a la finanzas nacionales, así como a la problemática social que se vivía en la región.

En efecto no fue sino hasta 1933, cuando el Partido Nacional Revolucionario aprobó el Plan sexenal mismo que se constituyó en la plataforma política y gubernativa de la administración del partido y del gobierno encabezado por el presidente Lázaro Cárdenas. De hecho, en dicho documento se fijaron las líneas generales que, en materia de ferrocarriles, se sintetizan en que el: “[...] sistema ferroviario debe ampliarse para establecer comunicaciones con aquellas zonas del país que están desvinculadas del resto de la República, no sólo para satisfacer necesidades económicas, sino también con fines de integración nacional”.⁴ De esta manera, en julio del siguiente año el presidente Cárdenas autorizó a la gerencia de Ferrocarriles Nacionales de México construir la línea del Ferrocarril del Sureste.

“La construcción de esta línea está llamada a constituir una de las principales fuentes de turismo, el cual [...] obtendrá un impulso desde todo punto benéfico pues a la vez que el turista podrá recrearse contemplando los bellísimos paisajes que forma la exuberante vegetación tropical de nuestras tierras del sur y sus caudalosos ríos, tendrá oportunidad de observar más de cerca las costumbres típicas de los nativos de esas regiones, que por sí sola son capaces de atraer la atención del turismo internacional”.⁵

Para finales de 1934 se logró el reconocimiento del terreno, se realizó el desmonte en algunos tramos como Teapa y Tenosique; además de que se construyeron 8 kilómetros de terracerías en la línea hacia el Sur, siguiendo el trazo del antiguo ferrocarril Campeche-Uayamón, entre otras acciones. En noviembre de 1935, FNM entregó, por disposición gubernamental, los avances de las obras a la empresa Líneas Férreas de México, S. A. de C.V.⁶, quien reinició los estudios y contrató, por recomendación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los servicios de las empresas “*United Engineers and Constructors*” de Filadelfia y la “*International Handel Consortium*” de Holanda para la realización de los estudios y obras de los puentes sobre los ríos Coatzacoalcos, Tancochalpa, Mescalapa, Usumacinta, San Pedro y Candelaria. Cabe destacar que, para el reconocimiento de la zona, los ingenieros utilizaron fotogrametría aérea aplicada que fue una técnica que les permitió conocer las condiciones generales del terreno; de hecho, volaron varias veces, y lo más bajo posible, para apreciar la morfología y poder seleccionar con mayor acierto los puntos obligados y buscar probables rutas entre los puntos elegidos. En cada vuelo se tomaron los datos necesarios para construir lo que se conoce con el nombre de poligonal aérea.



*Personal de la 8ª brigada de localización en Tenosique, Tabasco.*⁷

El 7 septiembre de 1936, la SCOP, a través de la Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, retomó los estudios y buscó, en todo momento, que la ruta explorada fuera la más corta y firme, con menos movimiento de terracerías, menos pantanos, menos curvas y mejor pendiente. Para ello, estableció dos puntos de residencia, uno en Campeche y otro en Puerto México; distribuyó catorce brigadas a lo largo de la ruta, con personal suficiente para realizar el reconocimiento del terreno, las cuales se movilizaron a caballo y les permitió vencer problemas locales. El transporte marítimo y el aéreo fue indispensable y vital para trasladar los insumos, aunque se registraron accidentes importantes como el que ocurrió, el 22 de julio de 1938, en Palenque cuando un avión chocó con algunos árboles y se incendió ocasionando la muerte del capitán piloto aviador Miguel Colorado Cupido y el ingeniero de División Campeche, don Francisco Escárcega.⁸

Sin embargo, las obras se interrumpieron en distintas ocasiones debido, entre otras cosas, a la falta recursos que impidieron la compra de materiales (rieles, durmientes y balasto); a cuestiones técnicas como el que las terracerías sufrían inundaciones o que los puentes provisionales presentaron algún problema por las corrientes de agua o incluso a las condiciones medioambientales de la región que resultaron adversas para muchos de los obreros que llegaron de otros lugares del país y que sufrieron cuadros de malaria, brucelosis, disentería o fiebre.

“El clima inhospitalario de aquella región ha causado algunos daños entre los trabajadores, los que han sido atendidos con toda la urgencia que el caso requiere, por los doctores que la Empresa ha enviado para tal fin. Además, cuando la gravedad del caso lo amerita, los enfermos son trasladados al Puesto Central de Socorros de la Ciudad del Carmen, en el avión que la empresa adquirió [...]”.⁹



Pala mecánica en el corte del kilómetro 47 de la división Puerto México (Nótese lo fangoso del terreno).¹⁰

En abril de ese año, el presidente Cárdenas ordenó mediante acuerdo número 478¹¹ romper el aislamiento de la región, brindar las facilidades de transporte de manera provisional y poner en operación el tramo de 86 kilómetros, entre Campeche y San Dimas. No obstante, la disposición del gobierno Cardenista por apoyar un proyecto de tal envergadura, cierto es que las enormes dificultades y los grandes recursos humanos, técnicos y financieros que demandó impidieron que se concluyeran al término de su mandato y las obras se terminaran hasta junio de 1949. Durante el mandato del presidente Manuel Ávila Camacho se registró un avance importante:

“Las máquinas y los hombres cruzaron los pantanos y los ríos, abrieron brechas en los bosques, colmaron las hondonadas y han tajado contrafuertes montañosos para tener contruados, o en ataque, 290 kilómetros de terracerías entre Puerto México, Veracruz y Salto de Agua, Chiapas, y 372 entre Campeche y Palenque... Con grandes esfuerzos se logró adquirir la cantidad de riel necesario para tender vía, por cuya razón la obra ha progresado lo suficiente para sumar 508 kilómetros o sea 68.9% del total; 340 de Campeche al Sur y 168 de Puerto México al Oriente, casi todo con riel nuevo de Sección ASCE de 80 libras [...]”.¹²

Finalmente, el 18 de junio de 1950, siendo presidente de Miguel Alemán Valdes, se concluyó la línea al encontrarse los tramos de las Divisiones Puerto México y Campeche en el kilómetro 325. La longitud total de la obra fue de 738 kilómetros, incluidos los 9 del ramal de Campeche a Lerma. El Ferrocarril Sureste permitió la comunicación terrestre entre los estados de Veracruz, Tabasco, Chiapas y Campeche y amplió considerablemente las relaciones económicas y sociales de los estados antes mencionados con el centro del país.



Territorio de Campeche en el que se puede apreciar la línea férrea de Pital a Matamoros. ¹³

2. Escárcega. Una ciudad que nace con el ferrocarril

La explotación del palo de tinte en Campeche, durante los siglos XVII al XIX, fue determinante para la organización social de ese territorio debido a que se convirtió en la única mercancía que se exportó a los mercados europeos. Más tarde, a principios del siglo XX, sus tierras fértiles, zonas pantanosas y selvas atrajeron a los grandes capitales norteamericanos que se interesaron en la explotación forestal, a gran escala, de maderas preciosas y a la recolección de la resina del árbol de chicozapote o de chicle, cuya demanda eran importante en los mercados americanos. De hecho, una de las primeras compañías que se estableció en esa región fue *The Laguna Corporation* quien a partir de 1914 extendió sus dominios desde los márgenes del Río Mamantel hasta Matamoros.

The Laguna Corporation construyó bodegas para el resguardo de la producción, estableció un campamento en el kilómetro 47 con una población menor a 50 habitantes y un ferrocarril cuya extensión era de 61 kilómetros que iban

de El viejo Pital a Matamoros al que se le conoció como “Atotonilco”.

“El material rodante que emplea se compone de tres locomotoras, varios furgones, coche de pasajeros, varios arzones para distintos usos, tres automóviles de vía para el Gerente y empleados principales y un buen número de plataformas, llegando a engancharse hasta 60 de éstas para llevar la madera a Pital”.¹⁴

Así, poco a poco el kilómetro 47 del ferrocarril viejo Pital - Matamoros se convirtió en un pequeño poblado habitado por trabajadores de *The Laguna Corporation*, el cual, ya entrada la década de 1930, comenzó a mostrar un crecimiento importante gracias a que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, responsable de las obras de construcción del Ferrocarril Sureste, estableció un puesto de socorro y un campamento divisional al que denominó Francisco Escárcega. De esa manera, los primeros obreros ferrocarrileros contratados por el gobierno federal ocuparon las habitaciones que la empresa edificó en ese lugar.

“Con fecha 2 de abril llegaron a este lugar las cuadrillas del tendido de vía las cuales ocuparon los lugares respectivos, de acuerdo a la distribución hecha por el jefe de bienestar social, encontrándose los trabajadores bien alojados y satisfechos. Alumbrado eléctrico aún no está totalmente terminada la instalación, sin embargo, está prestando servicios útiles; actualmente tienen luz las cocinas y los galpones que ocupan los trabajadores... El agua es potable y abundante para todo el servicio... se dio una función de cine a la que concurrieron con beneplácito los trabajadores y sus familiares”.¹⁵

Cabe decir que, por ese tiempo, los habitantes del kilómetro 47 promovieron ante el municipio del Carmen, estado de Campeche, la dotación de tierras y el 4 de octubre de ese mismo año se aprobó la solicitud la cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación. Dicho documento hace referencia a la solicitud de tierras, así como al análisis que realizó la Comisión Agraria Mixta para determinar su procedencia. Es decir, de manera concisa el texto resume cada uno de los puntos que derivaron en la procedencia de la petición. En primer lugar, se apunta que se efectuó un censo, con todos los requisitos de ley, que arrojó un total de 129 habitantes, 29 jefes de familia y 55 capacitados; que los datos técnicos recabados eran, para ese momento, los siguientes:

“[...] el aspecto físico de los terrenos de la región es rocoso, calcáreo en el subsuelo y poco accidentado; los cultivos son el maíz y el frijol, el clima de la región es cálido-húmedo; que dentro del radio de 7 kilómetros sólo se encuentran los terrenos pertenecientes a The Laguna Corporation, S. A., siendo éstos los únicos para aportar la superficie necesaria en la presente dotación, ya que según datos del Registro Público de la Propiedad se encuentra a nombre de ésta Compañía una finca denominada Campo y San Isidro... perteneciendo también a dicha Compañía unos terrenos sin nombre..., ubicados en las municipalidades de El Carmen y Champotón, que en su mayoría están cubiertos de maderas preciosas y de chicle, a cuya explotación se dedican los vecinos”.¹⁶

En efecto, la población del kilómetro 47 contó, a partir de entonces, con una superficie de 14,000 hectáreas de terrenos de monte alto y bajo y agostadero laborable, para formar 56 parcelas, 55 de ellas se asignaron a los pobladores y la restante se utilizó para la escuela rural. Incluso, durante la década de 1940, Escárcega se convirtió en uno de

los puntos más importante de la ruta del ferrocarril entre Campeche y Tabasco, con una población total de 1942 habitantes, que la llevaría a convertirse en pocos años en el punto de intercesión con la carretera que comenzó a construirse hacia Chetumal, la cual registró, en 1947, un avance de 80 kilómetros. “La carretera cruzará espesos bosques abundantes en chicle y maderas preciosas, que ocultan no sé cuántas ciudades precoloniales de aquella raza singular y hermética: la maya, cuyo origen tal vez mongólico, se pierde en la noche de los tiempos [...]”.¹⁷

Cuadro 1. Habitantes de Campeche, Ciudad del Carmen y Escárcega, 1930-1980

Año	Estado de Campeche	Municipio de Ciudad del Carmen	Francisco Escárcega
1930	84630	13124	50
1940	90460	13986	615
1950	122086	23999	2618
1960	168219	40855	3893*
1970	251556	76747	SR**
1980	420553	144884	10394

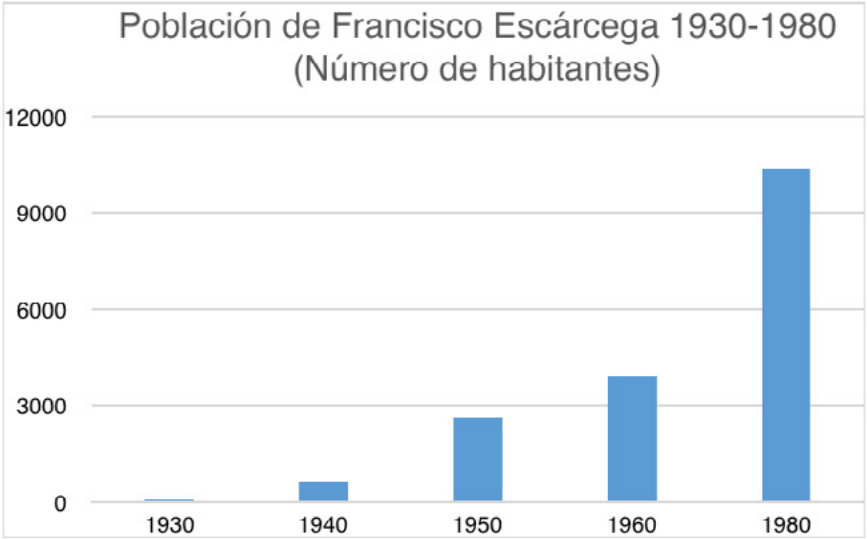
Fuente: Elaboración propia con datos tomados de INEGI, Censos de población y vivienda (Varios años).

Notas:

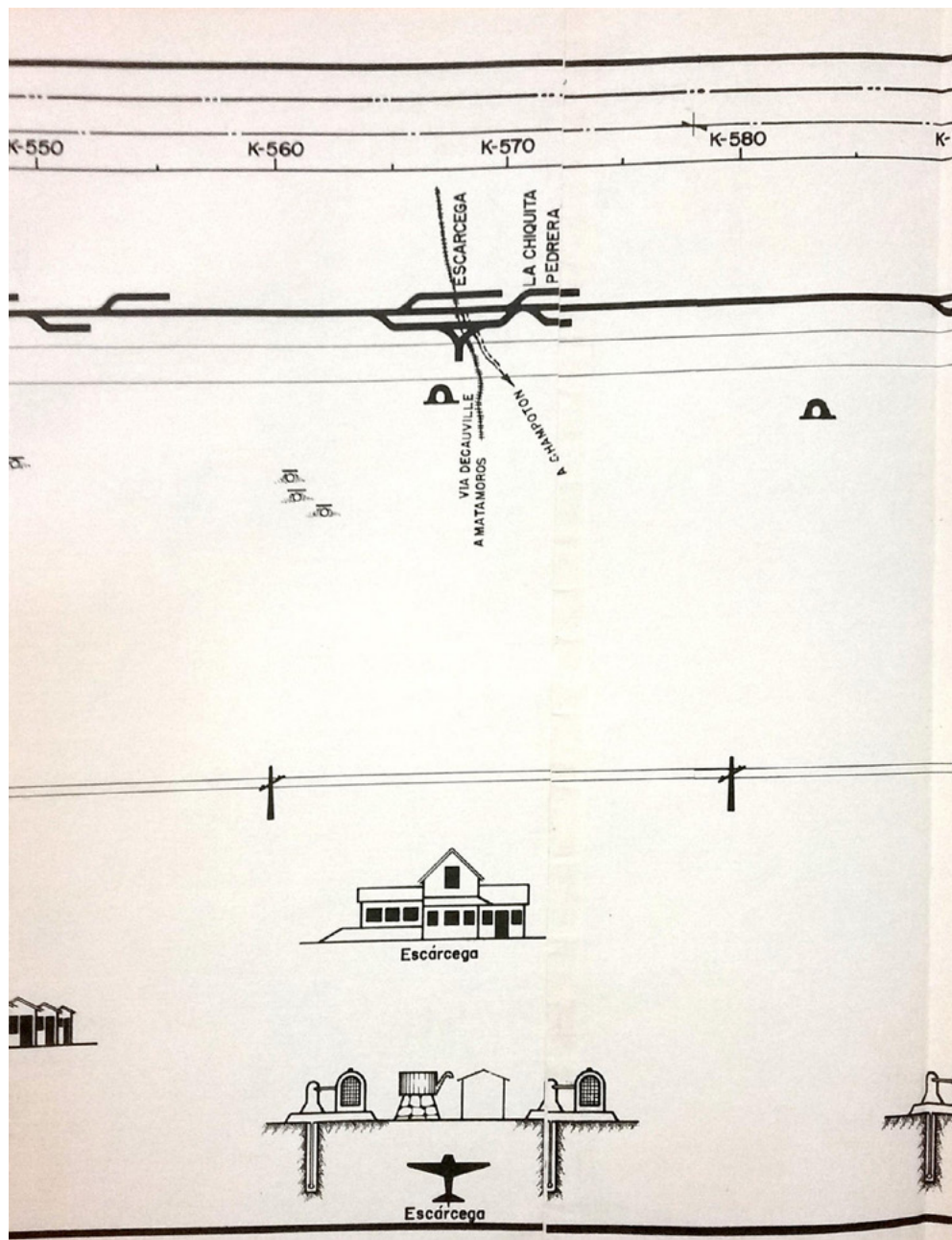
*Aparece como Villa

** No existe registro para ese año

Gráfico 1.



De este modo, Escárcega se convirtió en punto de recepción para los trabajadores del ferrocarril, ahí se estableció uno de los campamentos más importantes, un puesto de socorros que estuvo a cargo de José Peniche; un departamento antialvario encabezado por Jesús Méndez Casillas; un hotel cuyo administrador era el señor Salvador Oyarzábal Ruiz y la propia estación que estuvo bajo las órdenes de Ermilo Pinto, jefe de estación y Pedro Yah Rivera y Quirino Arceo, sus auxiliares,¹⁸ sino también en el eje de las comunicaciones terrestres que más tarde le permitirían el estatus de villa y más tarde de ciudad.



Consideraciones finales

La construcción y puesta en operación del Ferrocarril del Sureste se concibió, desde principios del siglo XX, como un proyecto para lograr la unificación nacional de los estados que conforman la Península de Yucatán. Si bien, esta vía férrea cumplió su cometido al permitir que múltiples actividades comerciales e industriales se desarrollaran en esa región al tiempo que facilitó el nacimiento de nuevos centros urbanos algunos de ellos creados en torno a las estaciones del ferrocarril, tal como sucedió con Escárcega de Matamoras en el estado de Campeche, aún queda mucho por explorar en las fuentes documentales, gráficas e impresas que se encuentran disponibles en los distintos repositorios que guardan la memoria de este ferrocarril. Valga este ensayo como una invitación para quiénes están interesados en ese tema.

-
- [1] León Salinas, *Las líneas en construcción más urgentes del país. Trabajo presentado en la Segunda convención Nacional de Ingenieros*. México, Empresa Editorial de Ingeniería y Arquitectura, 1923, p. 3
- [2] Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Cuadros estadísticos de ferrocarriles*. México, Talleres Gráficos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1912, p. 13
- [3] Mapoteca Manuel Orozco y Berra, número de referencia CGF.FC.M32.V8.0293
- [4] El Plan Sexenal aprobado por la Segunda Convención Ordinaria del Partido Nacional Revolucionario, reunida en Querétaro a partir del 3 de diciembre de 1933, constituyó la plataforma política y gubernativa del propio Partido y del gobierno de México, en la coyuntura electoral a los poderes de la Unión de aquel año. Para más información ver https://es.wikisource.org/wiki/PNR:_Plan_Sexenal_1934-1940, última consulta 06 de febrero de 2020.
- [5] M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, en Revista *Ferronales*, t. vi, núm. 11, noviembre de 1935, p. 23.
- [6] Oficina del Consejo de Administración, *Primer informe anual de Líneas Férreas de México, S. A. de C. V. correspondiente al año social que termino el 31 de diciembre de 1936*. México, Consejo de Administración, 1937, 198 p.
- [7] Imagen tomada de M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, *Op. cit.*, p. 23.
- [8] Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, *Memorias del Ferrocarril del Sureste*. México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1950, p. 58. El ingeniero Francisco Escárcega Marques fue originario de Tlaxcala y fue designado ingeniero en jefe de la división Campeche.
- [9] M. Ordorica B., “Algo sobre el ferrocarril del Sureste”, *Op. cit.*, p. 23.
- [10] Imagen tomada de SCOP, Dirección General de Ferrocarriles en Construcción, *Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción, octubre a diciembre de 1938*. México, SCOP, s.n.p., 1938.
- [11] Isabel Bonilla Galindo, “El ferrocarril del Sureste”, en *Boletín documental del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, número 5, otoño 2000, p. 7-8.
- [12] Ingeniero A. Dovali Jaime, “Estado actual del avance de la construcción del Ferrocarril Sureste”, en Revista *Ferronales*, t. xvi, núm. 4, abril de 1945, p. 8-9.
- [13] Ferrocarriles Nacionales de México, Cartas No. 3119 (B). Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif, Planoteca.
- [14] María de los Milagros López Oliva, *La municipalización de Escárcega*. Campeche, México, Gobierno del Estado de Campeche, 2013, p. 32
- [15] SCOP, *Dirección General de Construcción de Ferrocarriles. Asuntos de importancia, estudios e informes relativos a las diferentes líneas férreas en construcción*, 20 de mayo de 1939.
- [16] DOF, miércoles 4 de octubre de 1939, p. 8-9

- [17] Francisco L. Procel, “Conozcan el Ferrocarril del Sureste”, en *Ferrocarriles SCOP integran*, núm. 1 octubre 1955, p. 25
- [18] Directorio general de la Península y la ciudad de Guatemala, c. A., 1948-1950. Mérida, Yucatán, México, Cia. Linotipográfica Peninsular, S. A., 1948, p. 24 p.



MIRADA FERROVIARIA, Año 13, No. 38, enero-abril 2020, 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 01 de abril de 2020.

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.