

Mirada ferroviaria 29



DIRECTORIO

Secretaría de Cultura

María Cristina García Cepeda

Presidente

Tel.: (01 55) 41 55 07 50

Arenal 40, Chimalistac, Álvaro Obregón, 01050, México, D. F.

presidencia@cultura.gob.mx

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Teresa Márquez Martínez

Directora

Tel.: (01 55) 41 55 05 25 ext. 9540 / tmarquez@cultura.gob.mx

Rosa María Licea Garibay

Subdirectora de Servicios Educativos y Extensión

Tel.: (01 222) 774 01 04 / rlicea@cultura.gob.mx

Ana Belen Recoder López

Jefa del Departamento de Comunicación Educativa

Tel.: (01 222) 774 01 05 / brecoder@cultura.gob.mx

María de la Paz González López

Jefa del Departamento de Control y Depósito de

Bienes Muebles Históricos

Tel.: (222) 774 01 14 / m_gonzalez@cultura.gob.mx

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico

Tel.: (01 222) 774 01 15 / pjuarezl@cultura.gob.mx

María Isabel Bonilla Galindo

Jefa del Departamento de Biblioteca Especializada

Tel.: (01 222) 774 01 17 / ibonilla@cultura.gob.mx

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca

Tel.: (01 222) 774 01 16 / cvelez@cultura.gob.mx

Alfredo Nieves Medina

Jefe del Departamento de Planoteca

Tel.: (01 222) 774 01 00 ext. 7392 / anieves@cultura.gob.mx

Oficinas en Puebla

11 Norte 1005, Centro Histórico, C. P. 72000

Puebla, Puebla. Conmutador (222) 774 01 00

Oficinas en México

Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16,

Col. Cuauhtémoc, C. P. 06500, Distrito Federal, México.

Tel.: (55) 41 55 05 25



Mirada Ferroviaria es una publicación digital, cuatrimestral, gratuita, del Cedif, del CNPPCF de la SC.

Correspondencia y colaboraciones: 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 05 y Cedif: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17. Correo electrónico: cedif2@yahoo.com.mx

El cuidado de la edición estuvo a cargo de Stella Cuéllar, y la formación y el diseño es de Elena Pego y Laura Talavera.

Certificados de licitud de título y contenido en trámite. ISSN: en trámite.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el cnppcf de la sc.

LOS CONTENIDOS DE LOS ARTÍCULOS SON RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LOS AUTORES Y NO NECESARIAMENTE REFLEJAN LA OPINIÓN DE LA INSTITUCIÓN.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

ESTACIONES

- La normalización Documental del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Inmaculada García Lozano

TIERRA FERROVIARIA

- ¿Hacia dónde vamos? El camino de la migración centroamericana. Alfredo Nieves Medina

CRUCE DE CAMINOS

- Todas las vías llevan al Art Decó: Integración plástica en la antigua estación de pasajeros del ferrocarril en San Luis Potosí. Pedro Alberto Mendiola Morales

VIDA FERROCARRILERA

- Testimonio de Luis Gabriel Murillo Liva, migrante hondureño

SILBATOS Y PALABRAS

- De Buenavista al Bravo. Justo Sierra Méndez

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

- Archivo Histórico
- Biblioteca especializada
- Fototeca
- Planoteca
- Almacén de Colecciones

LOS TRENES HOY

<http://www.vialibre-ffe.com/>

- <http://www.t21.com.mx/>
- <http://www.alaf.int.ar>

Foto de portada: Estación San Luis Potosí, 1942. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación sin el previo permiso por escrito del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

PRESENTACIÓN

La normalización de los bienes culturales se ha convertido, tanto en México como en otras partes del Mundo, en una prioridad. De tal manera que, hoy día, las distintas instituciones, públicas y privadas, que resguardan ese vasto patrimonio trabajan en su protección y descripción con bases sólidas con el fin de garantizar su conservación y preservación al tiempo que plantean estrategias en materia de organización y catalogación para ponerlos a disposición de manera pronta y expedita a las nuevas generaciones.

En ese sentido, en la sección de Estaciones, Inmaculada García Lozano, Técnico en Museología e Investigación Histórica Área de Cultura y Comunicación, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, nos comparte el artículo “La normalización Documental del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles” en el que detalla cuáles son los avances que se tienen en materia de normalización documental de Museos y cuáles son las normas documentales, tanto en lo relativo a la catalogación y tratamiento técnico administrativo de los fondos Museográficos, como al establecimiento de terminologías para la clasificación, denominación y descripción de varios tipos de documentos de archivo, gráficos, impresos, así como de equipo rodante y otros bienes muebles ferroviarios. Nos comenta al respecto que en 1993 un equipo técnico multidisciplinario realizó un informe sobre la gestión museística que derivó en el desarrollo del Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica, DOMUS. Entre las facilidades que proporciona esta aplicación se encuentra el fácil acceso a la información a inventarios y catalogación de los bienes artísticos, industriales y documentales de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Por otro lado, no podemos dejar pasar el tema de las relaciones entre México y Estados Unidos justo porque vuelven a plantearse como un juego de poder entre dos naciones vecinas cuyas fronteras se unen en el espacio y en el tiempo por los ferrocarriles.

En la sección de Tierra Ferroviaria, Alfredo Nieves Medina, jefe del departamento de Planoteca, nos presenta el artículo “¿Hacia dónde vamos? El camino de la migración centroamericana”, en el que señala que las migraciones, son un producto histórico contemporáneo de la globalización y la internacionalización del modelo de producción capitalista, de corte neoliberal. De tal manera que sin importar el largo trayecto que deben hacer desde las personas desde Centroamérica hasta Estados Unidos, y las grandes posibilidades de muerte, los migrantes siguen la indigna ruta ferrocarrilera que muchos han fijado encontrando pocos refugios, arriesgándose a subirse al tren esperando no ser desaparecidos por los policías mexicanos y manteniendo la esperanza de poder ganar algunos dólares para ayudar a sus familias.

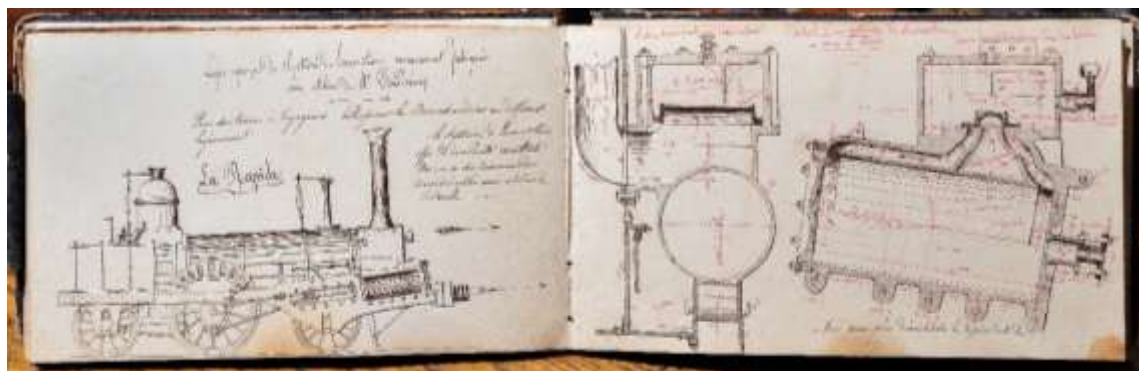
Cruce de caminos, Pedro Alberto Mendiola Morales, maestro en Historia del Arte Mexicano Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, nos comparte el artículo “Todas las vías llevan al Art Decó: Integración plástica en la antigua estación de pasajeros del ferrocarril en San Luis Potosí”. El edificio de la antigua estación del ferrocarril en la capital del estado de San Luis Potosí se ubica a un costado de la Alameda “Juan Sarabia”. Se destaca de los característicos edificios de cantera del centro histórico por sus líneas rectas y geométricas, ejemplo que llega a nuestros días de la corriente arquitectónica que representaba la modernidad en la primera mitad del siglo XX, el Art Decó. El ahora Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona” fue un diseño del destacado arquitecto Manuel Ortiz Monasterio. En el edificio se logra una verdadera integración plástica pues es posible apreciar una colaboración real entre constructores y artistas con los murales de los pintores M. López, Félix Rojas y del reconocido Fernando Leal, quien plasmo en sus obras momentos relevantes en la historia del transporte.

En Vida Ferrocarrilera, presentamos el testimonio de Luis Gabriel Murillo Liva, migrante hondureño, quien nos comparte sus aspiraciones de llegar a Estados Unidos con el fin de conseguir una vida mejor y para ello nos describe cuáles son los obstáculos que ha tenido que enfrentar en su largo camino al norte de México.

En la sección Silbatos y palabras podrán conocer cómo se viajaba por ferrocarril, en el siglo XIX, a través del testimonio del licenciado Justo Sierra Méndez, entonces Magistrado de la Suprema Corte de Justicia de México. “De Buenavista al Bravo” no es más que una descripción de su viaje por territorio nacional y de sus impresiones sobre su recorrido por el Ferrocarril Central Mexicano y su trasbordo, en Torreón, al Ferrocarril Internacional Mexicano; sus estaciones, el paisaje y la comida serán los ingredientes que nos ofrece y que nos permitirán conocer cómo y de qué manera se viajaba en el siglo XIX, por ferrocarril.

En la sección “Registro de Bienes Documentales y Colecciones” se anexan los listados de bienes documentales de los acervos resguardados en el Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca. Se incluye además la cédula de registro de Bienes Muebles Históricos que en esta ocasión corresponde a la cámara de cine marca Arriflex la cual se encuentra depositado para su resguardo en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos a sus aportaciones, las cuales, consideramos, darán una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.



ESTACIONES

LA NORMALIZACIÓN DOCUMENTAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL FERROVIARIO EN LA FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Inmaculada García Lozano

Técnico en Museología e Investigación Histórica

Área de Cultura y Comunicación

Febrero 2017

Resumen

La normalización documental de Museos es un proceso que comenzó en España hace veinte años con el propósito de sistematizar normas documentales, tanto en lo relativo a la catalogación y tratamiento técnico administrativo de los fondos Museográficos, como al establecimiento de terminologías para la clasificación, denominación y descripción de varios tipos de ítems.

En 1993, un equipo técnico multidisciplinario realizó un informe sobre la gestión museística que derivó en el desarrollo del Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica, DOMUS. Entre las facilidades que proporciona esta aplicación se encuentra el fácil acceso a la información a inventarios y catalogación de los bienes artísticos, industriales y documentales de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Como ejemplo se muestran las compilaciones de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez; además de demostrar las ventajas del uso en la normalización de documentos culturales y el proceso que se llevó a cabo en la actualización de los datos a este nuevo sistema.

Palabras clave: Museos, DOMUS, patrimonio ferroviario, Ferrocarriles Españoles, normalización documental, tesoro, cultura.

Abstract

The process of documental standardization in Museums started in Spain twenty years ago in order to systematize documentation guidelines for both the cataloguing and administrative technical treatment of museum collections, as well as for the establishment of terminology for the classification, nomenclature, and description of different types of items.

In 1993, a technical multidisciplinary team presented a report on museum management that derived into the development of the *Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica*, DOMUS (Integrated System of Museum Documentation and Management).

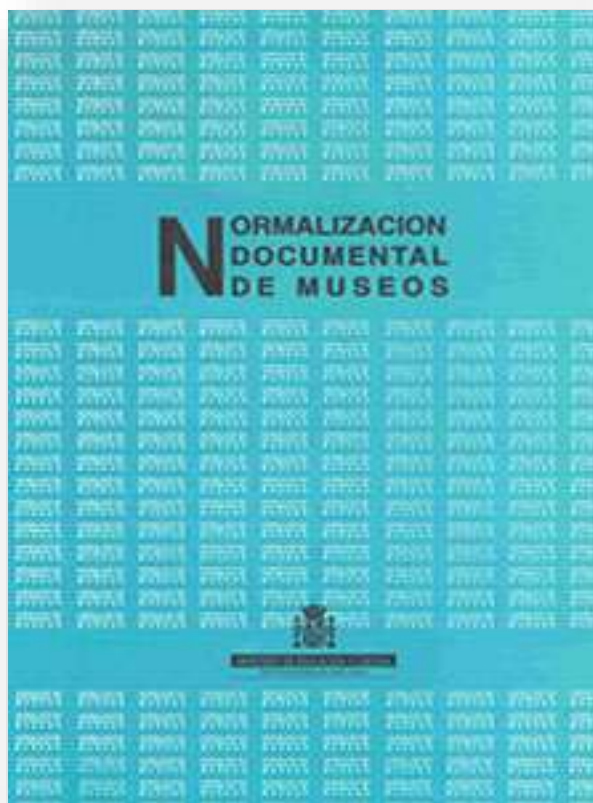
Among the functions provided by this system is the easy access to the inventories and catalogs of the artistic, industrial, and documentary collections of the *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. As an example, the catalogs of the collections of the Palacio de Fernán Núñez are presented, as well as the benefits of the use of standardization of cultural documents and the process of data update in this new system.

Keywords: museums, DOMUS, railway heritage, Ferrocarriles Españoles, Spanish Railways, documentary normalization, thesaurus, culture.

Introducción

En 2016 se cumplieron veinte años de normalización documental en Museos, lo que ha sido posible gracias al trabajo desarrollado a partir de 1993 por un grupo de técnicos del Ministerio de Cultura,

que comienzan a trabajar, por encargo de la entonces Dirección de Museos Estatales, en la redacción de un informe que “recogiera una propuesta de organización de un sistema documental de Museos que se convirtiera en la base para el desarrollo de una herramienta automatizada de gestión Museográfica”.¹ Un año después constituirían la Comisión de Normalización Documental de los Museos Estatales, cuyo informe final sería publicado en 1996 con el título “Normalización Documental de Museos: elementos para una aplicación informática de gestión Museográfica”. Este informe se ha convertido en un referente para la documentación de Museos tanto a nivel nacional como internacional. Los miembros de aquella Comisión fueron Andrés Carretero, Director del Museo Arqueológico nacional; Eva Alquézar, Jefa de Servicio de Difusión del Patrimonio Cultural, Archivos, Museos y Bibliotecas del Gobierno de Aragón; Pilar Barraca de Ramos, Consejera Técnica, Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico; Marina Chinchilla, Directora Adjunta de Administración, Museo Nacional del Prado e Isabel Pesquera Vaquero, Área de Documentación, Museo de las Peregrinaciones de Santiago de Compostela.



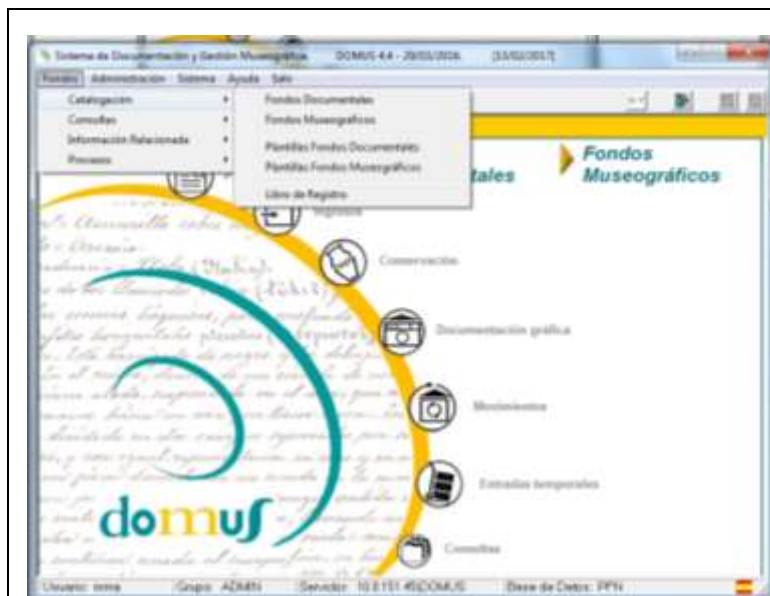
Portada del Informe “Normalización Documental de Museos. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 1996.

El informe reflexiona sobre la gestión museística, “con la finalidad de sistematizar normas documentales, tanto en lo relativo a la catalogación y tratamiento técnico administrativo de los fondos Museográficos, como al establecimiento de terminologías para la clasificación, denominación y descripción de varios tipos de ítems”.² Todo ello llevará al desarrollo posterior del Sistema Integrado de Documentación y Gestión Museográfica DOMUS, que facilita un modelo normalizado de estructuras de información para el inventario y catalogación de fondos museográficos y documentales junto a la automatización de los procesos de gestión. Esta aplicación comienza a instalarse en los Museos estatales a partir del año 2001 y, posteriormente en Museos de otras administraciones tanto autonómicas como locales y entidades privadas a través de la firma de acuerdos de colaboración.

El número de instituciones que se ha adherido a esta aplicación ha crecido a lo largo de estos años permitiendo un enriquecimiento de la misma que ha posibilitado aumentar funcionalidades y evoluciones técnicas.³



La ventana de entrada de Domus permite acceder a los módulos más utilizados en las tareas diarias del Museo o Institución Cultural. En la parte superior la barra de módulos tiene formas de menús desplegables organizados en varios niveles.



Por ejemplo, procesos o información relativa a los fondos, o módulos que permitirán inventariar y catalogar las piezas. Más adelante veremos algunos ejemplos de cómo se han realizado estas tareas en la Fundación.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles



La Fundación es una empresa de carácter cultural sin ánimo de lucro, constituida el 20 de febrero de 1985. En su patronato están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español, Renfe Operadora y Adif (Administrador de Infraestructura Ferroviaria).⁴ Tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario, con voluntad de colaboración sectorial. Los Museos Ferroviarios de Madrid-Delicias, y de Cataluña, en Vilanova i la Geltrú, el Palacio de Fernán Núñez, el Archivo Histórico Ferroviario, la Biblioteca Ferroviaria y el Aula de Formación ferroviaria son centros de referencia para investigadores y usuarios institucionales.⁵ Se incluyen además actividades de Turismo Ferroviario protagonizadas por el programa de Vías verdes con proyección internacional, y trenes históricos, investigación en I+D y la edición de una revista especializada, Vía Libre.



El Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario

Aquellos que hemos trabajado o trabajamos con Bienes del Patrimonio histórico y Cultural Ferroviario conocemos las dificultades que entraña tanto su rescate como su conservación y documentación. Durante mucho tiempo fueron bienes considerados menores o apenas considerados. Afortunadamente, ese panorama cambia cuando se comienzan a extender y asentar conceptos y directrices aportados por la Arqueología Industrial, esa nueva ciencia que aparece en los años ochenta y a la que debemos que la sociedad tomara conciencia del valor de este patrimonio. Estos bienes han tenido, por tanto, una consideración diferente con respecto a las Bellas Artes, lo que impedía llevar a efecto ciertas propuestas. Analicemos algunas de esas diferencias. Teniendo en cuenta que la primera línea ferroviaria peninsular fue la de Barcelona-Mataró que se inauguró en 1848, hace poco más de 168 años, quizá la primera de esas características es la juventud de estos bienes, si los comparamos con el resto del Patrimonio español. Se trata de bienes con una historia reciente. La mayor parte de ellos tiene una procedencia de carácter industrial, y se incluyen dentro del Patrimonio Industrial. Su definición plantea una gran dificultad ya que se trata de un patrimonio muy extenso y heterogéneo, que está asociado al ferrocarril, un medio de transporte que abarca lo relativo a la producción industrial, y a los desplazamientos de personas; lo que implica una riqueza muy significativa para la interpretación de la sociedad y su evolución. No obstante, su valoración en estos sentidos ha sido tardía, lo que se ha traducido en una falta de conocimiento y concienciación ante la sociedad que ha tenido como consecuencia su vulnerabilidad y enormes dificultades para su preservación, que se incrementan debido al tamaño de algunos de estos bienes (más de 20 metros de longitud).



Locomotora diésel de línea de gran potencia 4020, con transmisión hidromecánica Mekydro, construida por Kauss Maffei y Babcock and Wilcox entre 1966 y 1969. Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

Debido a esa variedad el patrimonio histórico y cultural ferroviario podría definirse como la consecuencia de las manifestaciones industriales, técnicas, culturales, artísticas, lúdicas y/o documentales que han tenido o tienen el ferrocarril como protagonista, hilo conductor o parte integrante, y que sirven para explicar el impacto de este medio de transporte en la naturaleza, la sociedad, la economía, la tecnología, la industria, la cultura, etc., que se transmite a generaciones futuras y son objeto de estudio y fuente de experiencias emocionales para todos aquellos que lo usan, lo disfrutan o visitan. Sin olvidar el rico patrimonio inmaterial del que forman parte las tradiciones orales propiamente ferroviarias, los saberes y técnicas de oficios que han ido perdiéndose, las formas de vida de los ferroviarios, etcétera.



Sala de Infraestructura del Museo del Ferrocarril de Madrid-delicias, en la destaca la escenografía de una línea férrea con los diversos elementos necesarios para el desarrollo de los trabajos de construcción, mantenimiento y seguridad, así como trabajadores de distintas épocas e instalaciones de seguridad.

En España el liderazgo de la recuperación y gestión del Patrimonio industrial ferroviario ha sido asumido desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

Hacia la Normalización

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha estado siempre interesada en normalizar la documentación de su Patrimonio en la seguridad, como dice Andrés Carretero de que *“la especialización de las colecciones no debe suponer un factor de aislamiento de las corrientes generales del Patrimonio cultural, y el desarrollo y adopción de partes técnicas comunes de gestión museística facilitará esta tarea”*.⁶ De ahí que siguiéramos con bastante atención el desarrollo de los trabajos iniciados en 1993 por un grupo de técnicos del Ministerio de Cultura, que un año después constituirían la Comisión de Normalización Documental de los Museos Estatales, cuyo informe final sería publicado en 1996 *Normalización Documental de Museos: elementos para una aplicación informática de gestión museográfica*.

A partir de ese momento, en varias ocasiones contamos con la atención y asesoramiento de Andrés Carretero, entonces Director del Museo del Traje y actualmente Director del Museo

Arqueológico Nacional (MAN). Nuestra adhesión se demoró en aras de un estudio específico de nuestras colecciones que diera lugar a su definición y organización.

En el año 2004 se crea un grupo de trabajo, que elabora un documento interno titulado “Política de colecciones”, para determinar los criterios respecto a las formas de adquisición y conservación del patrimonio ferroviario perteneciente a los museos de Madrid y Cataluña. Con anterioridad, en 1995, debido a la problemática que sufría la institución, se había constituido una Comisión de Expertos que reunió a técnicos de museos, investigadores y profesionales del mundo del ferrocarril con el objetivo de hacer una selección de objetos para preservar. La selección del patrimonio se hacía de acuerdo a unos parámetros establecidos de significación: singularidad, exclusividad, valor tecnológico, estado de mantenimiento, interés histórico y valor estético. Pero no se planteaba la prioridad de adquisición y conservación de acuerdo a los valores sociales y laborales.



Talgo II “Virgen de Aránzazu” primero de los Talgo (tren articulado Ligero Goicoechea Oriol) que realizó servicio comercial. Construido en Estados Unidos por American Car Foundry en 1949. Museo del ferrocarril de Madrid. FFE.

El nuevo documento especificaba que los bienes muebles e inmuebles que podrían formar parte del patrimonio ferroviario serían aquellos que han constituido un testimonio de la historia del transporte por ferrocarril, del mundo laboral y de la vida cotidiana a través de los viajes en tren en España.⁷ Se planteó que es más interesante el objeto reconocible por la comunidad o sociedad a la que ha servido que el objeto de uso y conocimiento minoritario. También serían de especial

interés aquellos bienes que representaron en su momento una innovación tecnológica que permitió un avance en el desarrollo industrial ferroviario. La labor de la Fundación ha avanzado hacia el inventario y documentación de estos bienes con el fin de llevar a cabo acciones concretas de conservación y difusión. Este documento será el germen de otro posterior y definitivo titulado *Plan de identificación, protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario*, que se articulaba en dos programas concretos: Programa de Identificación y Protección del PHCF y Programa de Puesta en Valor del PHCF, que la Fundación puso en marcha un año después (2005) en cumplimiento de sus objetivos estatutarios.

A través de su Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico y Cultural Ferroviario, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha establecido una clasificación general de la gran variedad de elementos que lo integran:⁸



Locomotora de vapor 141-F-2416 MIKADO, construida por Euskalduna en Bilbao en 1960 y seccionada con fines didácticos en 1985. Museo del ferrocarril de Madrid. FFE

- **Patrimonio Artístico Ferroviario:** integrado por aquellos bienes cuya dimensión es estética: esculturas y pinturas (muebles) ubicadas en recintos ferroviarios, o edificios de valor arquitectónico ligados al ferrocarril, pero no necesariamente al proceso industrial y de servicio ferroviario (inmuebles).

- **Patrimonio Industrial Ferroviario:** integrado por aquellos elementos que están relacionados con la actividad empresarial o industrial (vehículos, edificios, objetos, modos de producción, estilos de vida, etc.).
- **Patrimonio Documental Ferroviario:** integrado por fondos documentales y bibliográficos.

Atendiendo a su naturaleza, los bienes del Patrimonio Ferroviario pueden clasificarse en varios grupos:

- **Vehículos:** son los bienes muebles integrantes del PIF más característicos. En este subgrupo pueden distinguirse locomotoras, vehículos para trenes de viajeros, mercancías y de infraestructura.



Grúa en pedestal en Collado Mediano (Madrid) Cedida en depósito por el Museo del Ferrocarril de Madrid al Ayuntamiento de la citada localidad y exhibida en pedestal en una de sus plazas.



Puente de señales y marquesina de la estación de las Delicias, sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

- Otros bienes muebles de uso ferroviario: pueden incluirse en este subgrupo equipamientos y objetos como muebles de estaciones, de talleres, herramientas de todo tipo, uniformes, pequeño material, teléfonos, etcétera.
- Piezas: incluyen objetos que forman o han formado parte de unos bienes muebles, o incluso inmuebles, que han sido separados de ellos y que han logrado una autonomía propia (así, un reloj de una estación, el pupitre de una locomotora, un pantógrafo, un aislador de catenaria, etc.)
- Bienes inmuebles: edificios y grupos de edificios ferroviarios. Se pueden mencionar las estaciones, tanto de viajeros como de mercancías, talleres y depósitos, y otros edificios.
- Instalaciones específicamente ferroviarias: placas giratorias, aguadas, cargadores de fuelóleo, depósitos de combustible y otras instalaciones auxiliares de los trenes.
- La infraestructura (plataformas, puentes, túneles), la vía y sus elementos constitutivos y las instalaciones fijas asociadas a la línea ferroviaria (catenaria, señalización comunicaciones).



Sala de Tracción del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, en la Gran nave central de la estación. Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE.

- Conjuntos: con frecuencia el valor no procede de un bien concreto y aislado, sino de un conjunto de bienes, que normalmente estará integrado por muebles e inmuebles (así, un museo, un poblado ferroviario, los edificios e instalaciones en el entorno de una estación, una pequeña línea ferroviaria, etc.) que presentan unas señas de identidad propias, siendo su valor mayor que de las partes aisladamente consideradas. Algunos conjuntos, por su especial relación con el territorio podrían calificarse como “paisajes” o “itinerarios industriales.

La mayor parte del patrimonio ferroviario mueble se encuentra custodiado en los museos. La Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE)⁹ gestiona directamente dos museos del Ferrocarril, uno el de Madrid con sede en la antigua estación de Delicias y otro en Cataluña, en Vilanova i la Geltrú (Barcelona) ubicado en el antiguo depósito de locomotoras. Este último Museo forma parte del Sistema de Museos de Ciencia y Técnica de Catalunya. Gran parte de los fondos de las dos instituciones proceden de Renfe y ADIF; aunque, hay objetos y colecciones que han llegado y siguen llegando por otras vías. En ambos casos el discurso museológico y museográfico se ha desarrollado en torno a la historia del ferrocarril de vía ancha.



Salón de Baile del Palacio de Fernán Núñez, sede social de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Foto Félix Lorrio, 2009. FFE.

La asignatura pendiente en el Museo del Ferrocarril es el incorporar un espacio para la vía estrecha, ahora más que nunca ya que FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha de España) se ha integrado en Renfe operadora, uno de los principales patronos de la Fundación.

Otra parte importante del Patrimonio Artístico gestionado por la Fundación se custodia en el Palacio de Fernán Núñez, sede social de la empresa, bienes que en este caso tienen un valor puramente estético, ya que se trata de colecciones de artes decorativas que formaban parte de la vida cotidiana de los moradores de este inmueble de mediados del siglo XIX, de estilo neoclásico en su exterior y romántico en su decoración interior. Tanto el edificio como una parte importante de la colección tienen su origen¹⁰ entre 1847, mientras que el resto se conforma entre los años 1941 y 1971.¹¹

La experiencia de la Normalización

Cuando con fecha 16 de enero de 2009 se publica en el BOE el Real Decreto por el que se crea la Red de Museos de España y se aprueba el Régimen Jurídico aplicable a los Museos de titularidad y gestión estatal, los técnicos de Fundación elaboran un nuevo informe marcando la necesidad de adhesión de la Institución a esta Red y también a la aplicación DOMUS, se acepta la propuesta y comienzan la gestiones para la incorporación primero de las colecciones del Museo del Ferrocarril de Madrid, y con posterioridad las del Palacio de Fernán Núñez. El Museo de Cataluña estaba integrado en la red de Museos de Ciencia y Técnica de Cataluña que tiene su propia normalización.

Finalmente, el 26 de noviembre de 2009 se firma el Convenio entre Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte que permite a nuestra

Institución formar parte de la ya gran red de Museos e Instituciones culturales gestionados con Domus.

Desde el primer momento comprobamos su eficacia en cuanto al abanico de posibilidades que se nos ofrecían. En primer lugar, nos permitirá, si se puede o si se quiere en un futuro, unificar las bases de datos existentes en la Fundación, la denominada IOFE (Objetos tridimensionales y documentos), Ymago (Archivo fotográfico), DBT extworks (AHF) y Biblio 3000 Biblioteca, cuyos

fondos digitalizados pueden consultarse en la página web denominada Docutren, en una única y normalizada, y la ocasión de incorporar la colección del Palacio de Fernán Núñez hasta entonces sin informatizar. Por el momento, esta unificación no se puede llevar a cabo por razones operativas derivadas de la atención al usuario.

Fotografías

Archivo Edición Ver Selección Exposición Impresión Ayuda...

[Iconos de herramientas]

Descripción [Fotografía] [Fotografía] [Fotografía] [Fotografía] [Fotografía]

Datos de la fotografía

Descripción preliminar

Firmado: [Fotografía]

Categoría: [Fotografía]

Tema: [Fotografía]

Fecha: [Fotografía]

Descripción: [Fotografía]

Materiales: [Fotografía]

Área geográfica: [Fotografía]

Fecha: [Fotografía]

Procedencia: [Fotografía]

Medio: [Fotografía]

Preparada: [Fotografía]

Realizada: [Fotografía]

Almacenada: [Fotografía]

Observaciones:

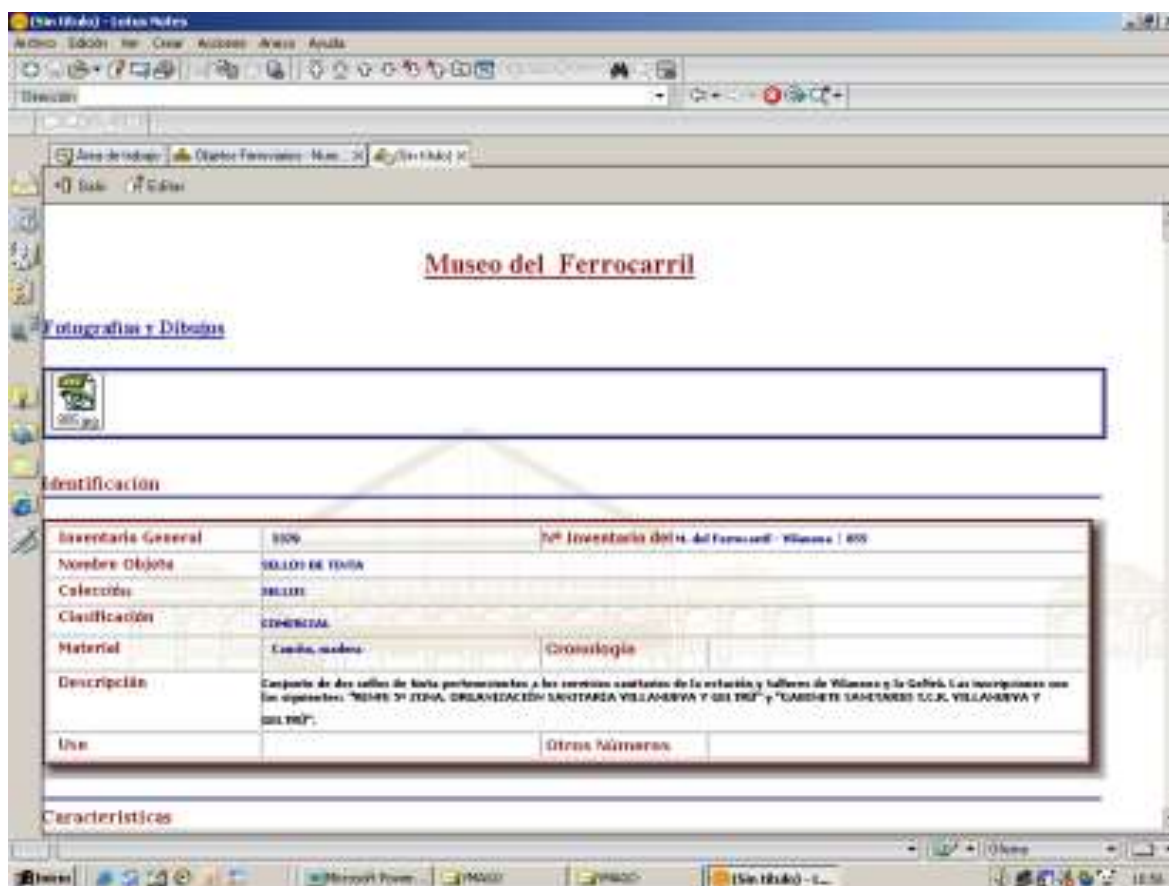
Observación	Fecha
Al dorso, tiene un muro y un techo de madera.	1917

Hay 50 fotos en total en el álbum

Fotos seleccionadas: 0

Fotos sin seleccionar: 50

Ficha catalográfica Base de Datos Ymago.



Museo del Ferrocarril

Fotografías y Dibujos

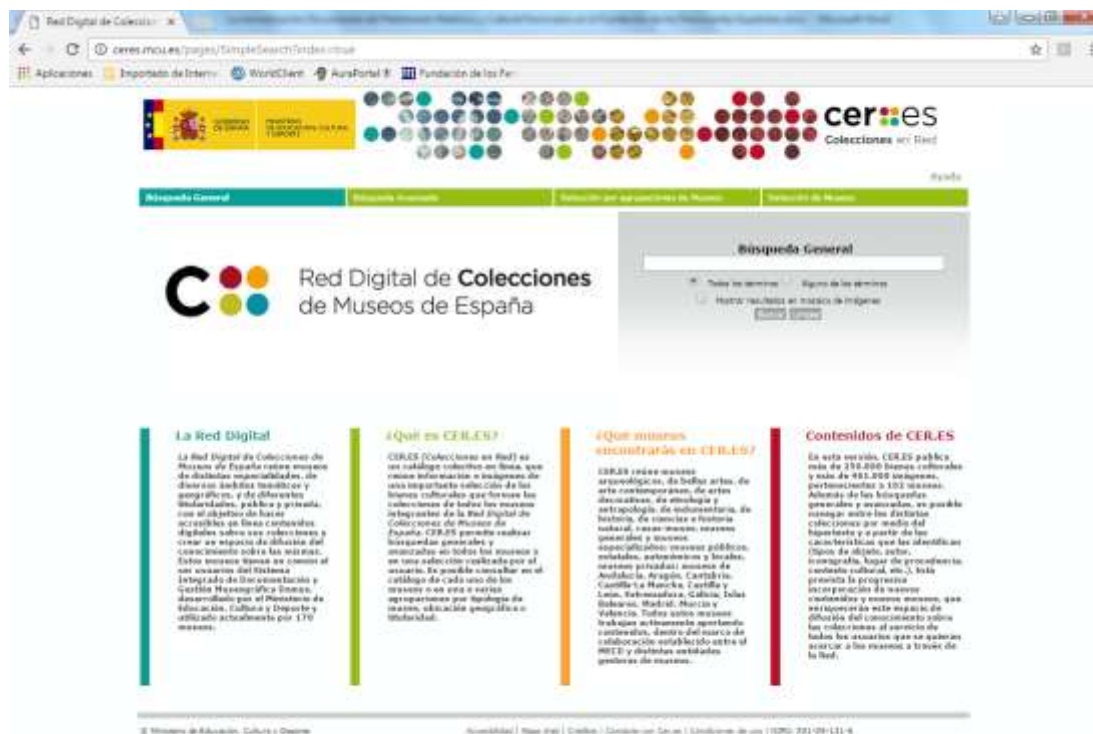
Identificación

Inventario General	5509	7ª Inventario del M. del Ferrocarril - Villanueva 805
Nombre Objeto	VAGON DE PASAJEROS	
Colección	MUSEO	
Clasificación	COMERCIAL	
Materiales	Carrocería, madera	Cronología
Descripción	Carrocería de dos ejes de hierro perteneciente a los servicios nocturnos de la estación y talleres de Villanueva y la Cañada. Las inscripciones son las siguientes: "MUSEO DE LA ORGANIZACIÓN SANITARIA VILLANUEVA Y CAÑADA" y "CARROTERIA SANITARIA S.C.J. VILLANUEVA Y CAÑADA".	
Uso		Otros Números

Características

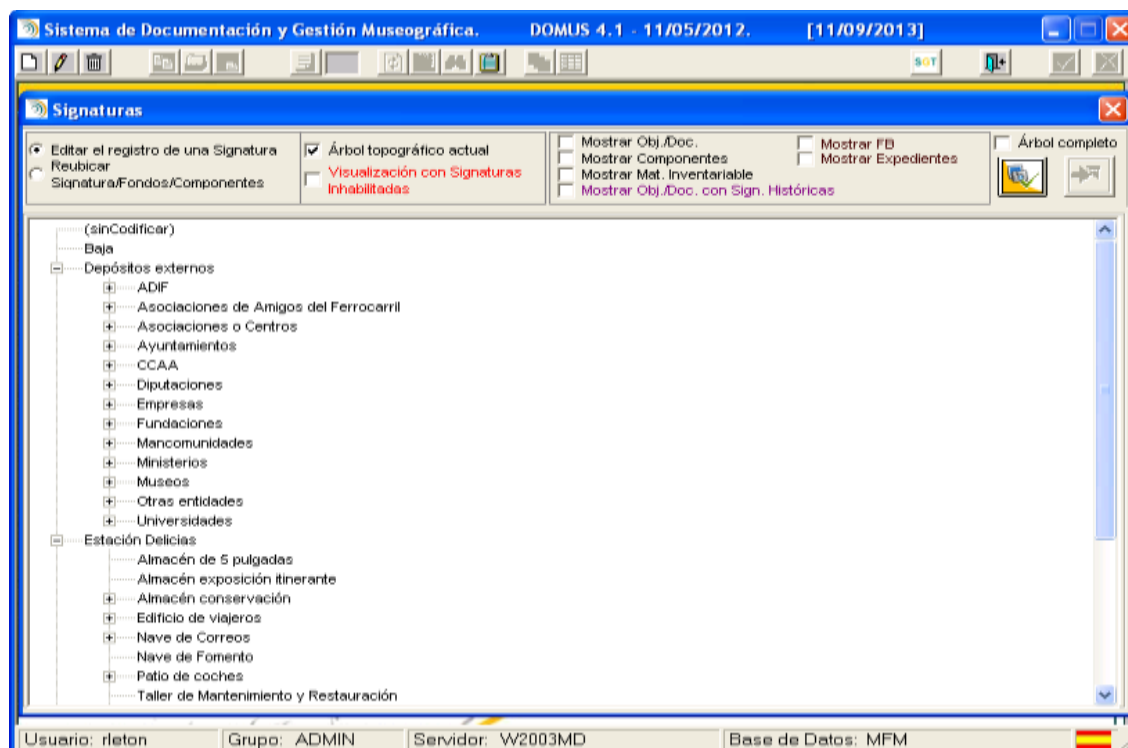
Ficha catalográfica de la base de datos IOFE en Lotus Notes

Con nuestra incorporación a la aplicación Domus el trabajo de documentación en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles además de normalizarse se ha especializado. Asimismo hace posible nuestra incorporación a la Red digital de colecciones de Museos de España, que reúne a museos muy diversos y de diferentes administraciones, tanto públicas como privadas, que utilizan el Sistema Integrado de Documentación y gestión Museográfica desarrollado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Actualmente 170 Museos utilizan este sistema. Y también el futuro ingreso en CER.ES, colecciones en Red, que es un catálogo colectivo que reúne información e imágenes de una gran cantidad de bienes culturales que forman las colecciones de todos los Museos que integran la Red Digital, y permite realizar tanto búsquedas generales como avanzadas en todos los Museos.¹²



Los comienzos no han sido fáciles, a las dificultades propias de adaptación a una nueva aplicación de los técnicos se han sumado, en el caso del Museo del Ferrocarril de Madrid aquellas derivadas de la migración de la base de datos antigua, realizada en Lotus Notes: en aquel momento un total de 6.556 registros y 52 campos, la mayoría de texto libre, lo que ha planteado errores en la migración de esos campos causados porque en ellos se había introducido un mismo término de maneras diversas, en singular, en plural o con errores tipográficos, lo que ha llevado a que los tesauros resultantes de la migración estén llenos de términos análogos, que nos encontramos todavía depurando con objeto de establecer solo uno. El proceso de depuración se complica en los campos con información relacionada, ya que para depurar un término es necesario eliminar la relación preexistente.

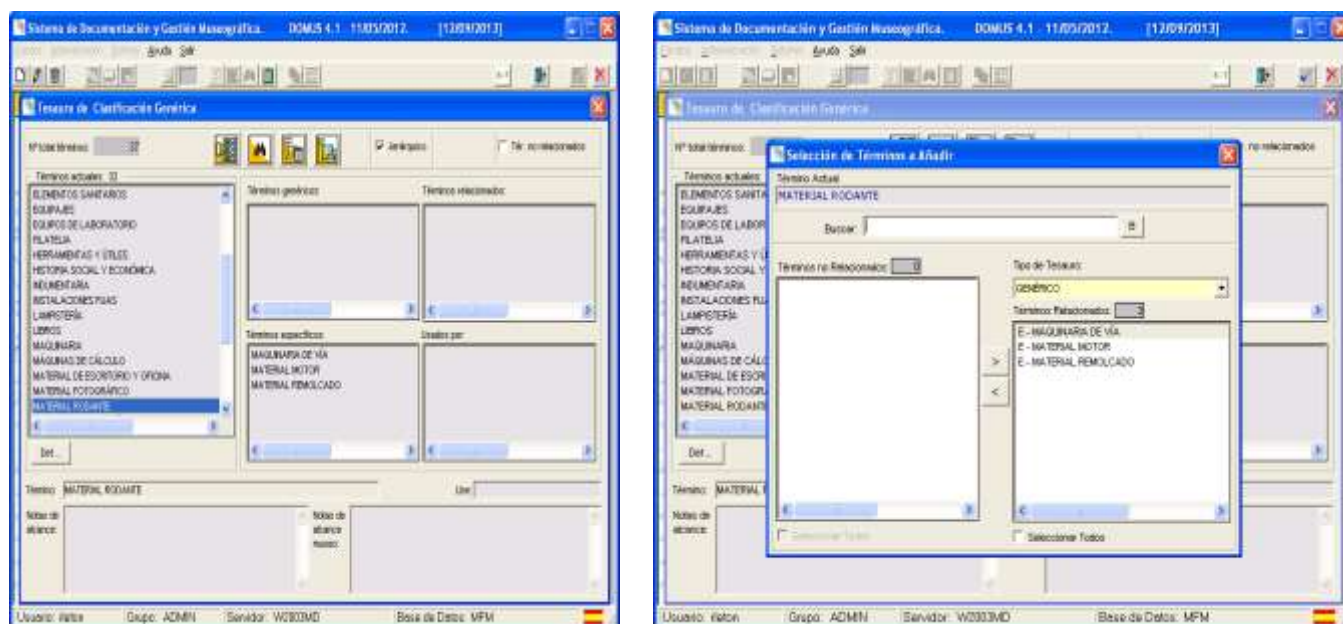
Por otro lado, aunque desde los años noventa veníamos trabajando en clasificaciones genéricas y tesauros de nuestro patrimonio y teníamos listas avanzadas sobre ellos que se habían establecido en el documento sobre Política de colecciones elaborado en 2004 por la FFE, basándonos en las recomendaciones que ofrece la Oficina de Documentación de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), el enfrentamiento a la nueva aplicación ha dado lugar a que hayamos tenido que estudiar nuevamente todos los listados con la finalidad de unificar y simplificar.



La mayor dificultad se nos presentó en el módulo Sistemas: Estructuras/Signaturas y Tesauros,¹³ a la hora de generar una tabla jerarquizada que permitiera identificar la estructura física de nuestra Institución. Debemos recordar que la ubicación topográfica de los bienes históricos culturales ferroviarios es complicada porque presentan una gran dispersión. Son bienes que no solo se encuentran en el entorno físico de la Fundación: Museo del Ferrocarril de Madrid en exposición o en depósitos, o en el Palacio de Fernán Núñez, sino que están esparcidos por todo el territorio español, unos en calidad de cesión en depósito a entidades autonómicas o locales, Asociaciones de Amigos del ferrocarril, y otros formando parte de conjuntos en las propias estaciones de ferrocarril de vía ancha, por lo que la citada tabla ha trascendido la propia estructura física de la Institución.

La normalización documental se sustenta en el uso de procedimientos comunes y en el uso de un lenguaje normalizado, bien a través de listas o de tesauros. El tesauro es un elemento de control de la terminología muy necesario para la sistematización y el uso compartido de datos entre instituciones, y también para la recuperación eficaz de información. La mayor parte de los campos de información de Domus están controlados por tesauros y listas de control terminológico, por lo que al cumplimentar cualquier registro de catalogación es necesario que el término que queremos utilizar haya sido introducido previamente,¹⁴ lo que requiere un trabajo previo al comienzo de la catalogación, que a veces es complicado y pesado, pero muy necesario. Nosotros empezamos a trabajar en los tesauros adaptándolos a las necesidades de nuestras colecciones. Las mayores

complicaciones con la creación de tesauros las hemos tenido a la hora de generar las clasificaciones genéricas, Nombres comunes, Nombres específicos, técnicas y tipologías, así como a la hora de establecer las relaciones de nombres con tipologías. Unificar el tesoro de autoridades, en el caso del museo, y elaborar uno nuevo en el caso del Palacio de Fernán Núñez, estableciendo el nombre correcto de cada autor o fabricante y añadiendo la información localizada sobre el mismo, es una de las dificultades en las que todavía nos encontramos trabajando.¹⁵

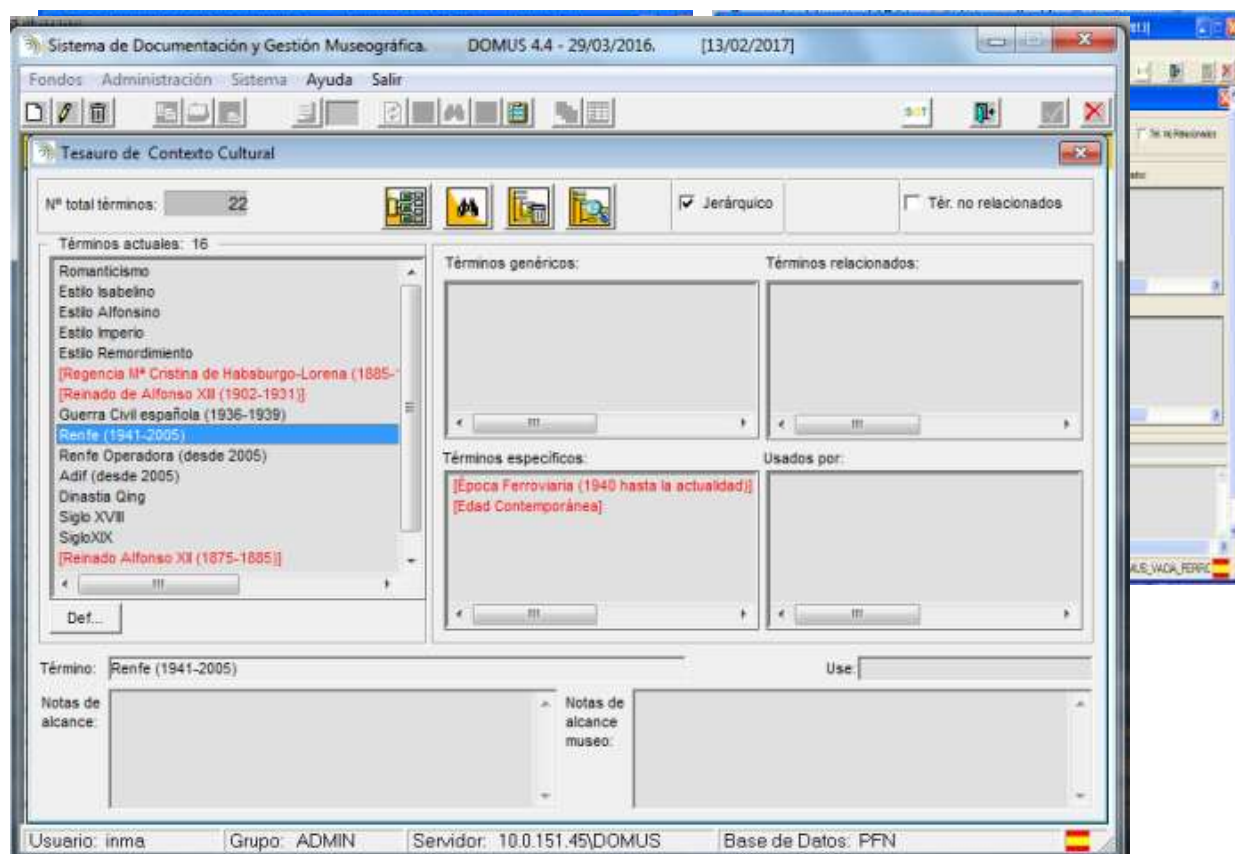


Como ya se ha comentado en los años noventa habíamos generado un tesoro de clasificaciones genéricas y tipologías. Cuando los bienes de la Fundación se informatizaron se incluyeron los términos, pero a lo largo de los años se fueron detectando bastantes errores en la introducción de datos en la aplicación informática Lotus. Esto nos ha llevado a realizar un intenso análisis con objeto de agrupar en una sola clasificación genérica la mayor cantidad de objetos que pudiéramos, ya que según el técnico que hubiera catalogado encontrábamos en ocasiones un mismo bien con hasta tres clasificaciones genéricas diferentes. El análisis ha dado como resultado un tesoro de clasificaciones genéricas más racional, proceso en el que seguimos, unificando términos y relacionando clasificaciones, nombres y tipologías.

El tesoro de técnicas ha presentado para nosotros una dificultad añadida derivada de la complejidad de los procesos industriales. En nuestras catalogaciones anteriores o no le prestamos atención o simplificábamos mucho. Domus nos ofrece la oportunidad de profundizar en los procesos industriales que han tenido que ver con la fabricación de materiales ferroviarios aportando tras el estudio una clara idea de cada una de las técnicas específicas que han intervenido

en el proceso. Por ejemplo, en la construcción de una locomotora se puede analizar el proceso desde el diseño y planimetría hasta el montaje y ensamblado de todas sus partes: ejes, bielas, caldera etc... Es una tarea en la que nos encontramos inmersos y esperamos que pronto podamos mostrar resultados.

En el caso específico de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez estas complicaciones han sido menores gracias al asesoramiento y ayuda que hemos tenido en todo momento de Ana Cabrera, Museo Nacional de Artes Decorativas, a quien nos dirigimos ante la similitud en las colecciones de ambas instituciones. Desde aquí quiero expresarle nuestro más sincero agradecimiento, ya que su apoyo ha sido inestimable. La colaboración entre instituciones es una de las ventajas más valiosa de la normalización.¹⁶



En el tesauro de contexto cultural consideramos que era necesario contemplar la época de Renfe (1941-2005),¹⁷ ya que la empresa ferroviaria constituida en 1941 ha sido la generadora de la mayor parte de las colecciones que hoy se conservan en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, tanto en el Museo del Ferrocarril de Madrid como en el Palacio de Fernán Núñez. Además, se hacía necesario especificar la escisión que se produce en el año 2005 en la empresa ferroviaria por recomendación de la Comunidad Europea. En ese momento Renfe se divide en

Adif y Renfe-Operadora, por tanto, los fondos que ingresan en ese periodo contemplarán esta circunstancia.

Hasta el momento solo hemos hecho uso de la aplicación para la catalogación de los bienes histórico culturales ferroviarios, de ahí que no nos hayamos enfrentado aún a otras problemáticas por las que seguramente habremos de pasar. Por lo que se refiere al Módulo de Fondos/catalogación/fondos Museográficos, Consultas y Procesos (Conservación, Documentación Gráfica, ingresos y movimientos) es en la que más hemos trabajado. Se nos han presentado las dificultades propias de utilización de una nueva aplicación que hemos podido solventar con más o menos facilidad gracias a los manuales y a la ayuda que facilita la aplicación.

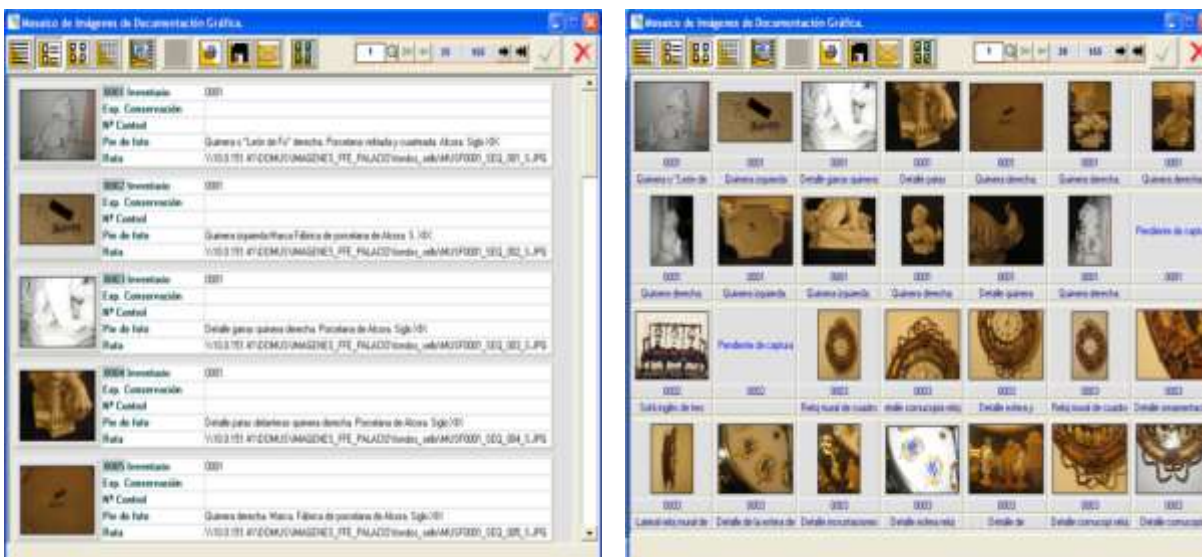


Ventajas de la Normalización¹⁸

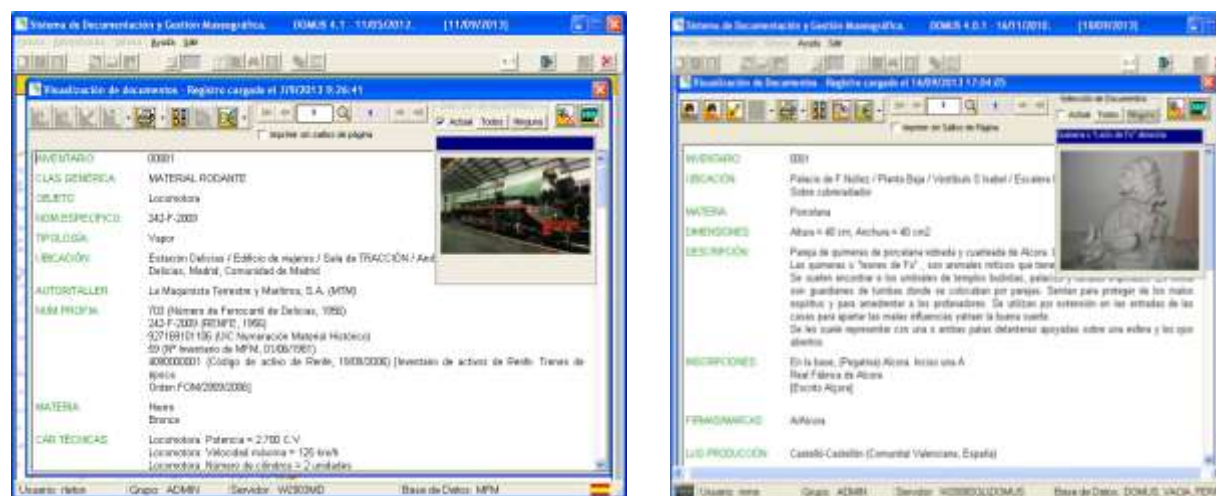
A pesar de todo el trabajo previo al que nos estamos enfrentando desde nuestra incorporación a la aplicación Domus, y a la resolución de los pequeños o grandes problemas que vamos encontrando en el recorrido, creemos que ha sido un gran paso hacia adelante el que se ha dado en materia de documentación del patrimonio que custodia la Fundación, ya que la aplicación Domus nos ofrece una serie de ventajas importantes, entre las que destacamos en primer lugar, el hecho de que la aplicación esté respaldada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte ya que nos asegura en cierta medida que los datos que introducimos no desaparecerán como nos ha sucedido en otras ocasiones.

- El uso de un lenguaje normalizado
- Facilidad a la hora de recuperar la información realizando búsquedas eficaces, sin que quede nada fuera por un error tipográfico.
- La amplitud de campos específicos para la catalogación de bienes que nos permiten añadir toda la información disponible.

Nos hemos encontrado con una aplicación enormemente eficaz que nos ha permitido registrar, inventariar y catalogar nuestros bienes de manera ágil, así como asociar tantas imágenes digitales



de ellos como sean necesarias capturándolas de forma muy sencilla de ficheros digitales o directamente del escáner. Al mismo tiempo hemos podido registrar informes de conservación, tratamientos de restauración y emitir informes muy completos y detallados. Nunca antes una base de datos nos había ofrecido tanta especialización.¹⁹



En el ejemplo superior observamos los resultados de una búsqueda de imágenes de Documentación gráfica con el resultado en mosaico de imágenes y texto o solo imágenes.

Conclusión

La normalización en la documentación de los Bienes Culturales que componen el Patrimonio cultural español es esencial. Una vez conocida la aplicación Domus con su infinidad de posibilidades es imposible retroceder y todos los técnicos que nos beneficiamos de ella gracias a los convenios suscritos con el Ministerio de Cultura debemos trabajar para mejorarla y difundirla. Aunque creo que a estas alturas todos estamos convencidos de la necesidad de normalización en la documentación de los bienes que custodian nuestras instituciones por específicas que estas sean, a aquellos que todavía lo duden, me gustaría animarles desde nuestra experiencia con unos bienes tan específicos como los ferroviarios, asegurando lo que ya en los años noventa decía Andrés carretero, que “no importa la especificidad del bien que queremos catalogar, no tenemos cosas tan diferentes que decir cuando catalogamos una escultura o una locomotora, podemos describir ambos objetos con los mismos atributos”.²⁰

BIBLIOGRAFÍA

Alquézar Yáñez, Eva María.- Domus, un sistema de documentación de Museos informatizado. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro. www.mcu.es/museus/docs/mc/mcs/rev.o/domus/rev.o.Pdf.

Alquézar Yáñez Eva María.- Domus y la Red Digital de Colecciones de Museos de España. Un proyecto del Ministerio de Cultura para la documentación y difusión de colecciones. Actas de las I Jornadas de museos aragoneses. Zaragoza, 20-22 de mayo de 2009. Gobierno de Aragón. pp. 133-153

Carrasco Garrido, Reyes.- Un modelo de normalización documental para los museos españoles: Domus y la red digital de colecciones de museos de España. *Actas do Seminario de Investigaçao em Museologia dos países de Lingua Portuguesa e Espanhola*, vol. 1, pp 318-329.

Carretero Pérez, Andrés.- El Proyecto de Normalización Documental de Museos: reflexiones y perspectivas. *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, 34, 2001: 166-176. <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/1146/1146#.WJrnpdLhDcs>

Carretero Pérez, Andrés.- Domus, un sistema de documentación de museos informatizado. <http://gradohistoriaarteuned.files.wordpress.com/2012/11/domus.pdf>

Carretero Pérez, Andrés.- Domus y la gestión de las colecciones museísticas. *MARQ, Arqueología y Museos*, 00. 2005:17-30

García Álvarez, Alberto.- Patrimonio Ferroviario Aragonés. Propuesta para una red de Museos especializados. *Jornadas de Patrimonio Industrial y Obra Pública. Zaragoza 2007*.

Política de colecciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Documento de Trabajo. 2004

VV.AA.- Normalización documental de Museos: Elementos para una aplicación informática de Gestión Museográfica. Ed. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales. Madrid 1996.

VV.AA.- El lenguaje sobre el patrimonio: estándares documentales para la descripción y gestión de colecciones. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Madrid, 2016.

¹ Página del Ministerio de Educación Cultura y Deporte: <http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/museos/mc/ndm/presentacion.html>

² Andrés Carreto Pérez, Marina Chinchilla Gómez, Pilar Barraca de Ramos, et. al., *Normalización documental de Museos: Elementos para una aplicación informática de gestión museográfica*. España, Ministerio de Educación y Cultura, 1996.

³ María Carrillo Tundidor, “Un vocabulario común para un patrimonio diverso: El proyecto de tesauros del patrimonio cultural de España del Ministerio de Educación Cultura y Deporte”, en *El lenguaje sobre el patrimonio. Estándares documentales para la descripción y gestión de colecciones*. España, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016.

⁴ Otros patronos son: Adif Alta Velocidad, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Serveis Ferroviaris de Mallorca, Eusko Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca, Metro Madrid, Asociación de Acción ferroviaria, Redalsa y Puertos del estado.

⁵ Página web de la Fundación: www.ffe.es

⁶ Andrés Carretero Pérez, “El proyecto de Normalización Documental de Museos: Reflexiones y perspectiva”, en *Revista PH 34*, Instituto Español del Patrimonio Histórico, Sevilla, 2001.

⁷ *Política de colecciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museos de Madrid y Vilanova*. Documento de trabajo. 2004

⁸ Esta clasificación fue expuesta por Alberto García Álvarez en las Jornadas de Patrimonio Industrial y la Obra Pública. Zaragoza 16, 17 y 18 de abril de 2007: 241-243.

⁹ Recordemos que tiene entre sus objetivos promover el transporte por ferrocarril mediante diversas actividades culturales, cursos, gestión de museos, edición de la revista Vía Libre, realización de estudios, mantenimiento del archivo y biblioteca, entre otras acciones.

¹⁰ En 1847 el Palacio toma el aspecto con el que lo conocemos hoy día, pero en realidad su origen se remonta a 1753, cuando Blas Jover miembro del Consejo de Fernando VI, construye su vivienda en unos huertos obtenidos de la parcelación de los huertos del Convento de Santa Isabel. Más tarde, Miguel José María de la Cueva, XIII Duque de Alburquerque y IV Marqués de la Mina, adquiere y transforma la vivienda, que sería heredada por Felipe María Osorio de la Cueva, VII Conde de Cervellón, en 1815, que la reforma entre 1847 y 1849.

¹¹ El Palacio es adquirido por la Compañía Nacional del Oeste que lo escritura en 1941. Ese mismo año se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), fruto de la nacionalización de las arruinadas compañías concesionarias de los ferrocarriles de ancho ibérico, pasando el Palacio a ser propiedad de la nueva empresa que lo convierte en la Sede de su Consejo de Administración.

¹² En CER.ES Colecciones en Red. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
<http://ceres.mcu.es/pages/SimpleSearch?index=true>

¹³ En el ejemplo se observan las firmas correspondientes a los depósitos expertos del Museo del Ferrocarril, y las de la Estación de las Delicias.

¹⁴ María Carrillo Tundidor, *Op. cit.*, 2016.

¹⁵ En el ejemplo observamos las clasificaciones genéricas establecidas en el Museo del Ferrocarril. En el caso señalado Materia Rodante, existen como términos específicos y términos relacionados, Maquinaria de Vía, Material Motor y Material Remolcado.

¹⁶ En el ejemplo de la izquierda observamos la generación de estructura establecida para el Palacio de Fernán Núñez, edificio complejo, ya que en realidad está compuesto por dos edificios, el antiguo que data de finales del siglo XVIII y otro más moderno, construido en la época de Renfe, en los años sesenta para albergar el

Archivo Histórico Ferroviario. En el ejemplo de la derecha, las clasificaciones genéricas establecidas en las colecciones del Palacio.

¹⁷ En el ejemplo aparece en términos actuales, Renfe (1941-2005), Renfe Operadora (desde 2005) y Adif (desde 2005) y en términos específicos, época ferroviaria (1940 hasta la actualidad) y Edad Contemporánea.

¹⁸ En el ejemplo de la izquierda se observa el módulo de catalogación de las colecciones del Museo muestra la pantalla de identificación del objeto, en este caso la locomotora de vapor 242-F-2009 CONFEDERACIÓN, construida por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1955, mientras que el de la derecha nos presenta el módulo de catalogación de las colecciones del Palacio de Fernán Núñez, también la pantalla de identificación del objeto, una quimera o león de Fo Realizado por Real Fábrica de Alcora en el siglo XIX.

¹⁹ En el ejemplo observamos los resultados de una búsqueda de imágenes de Documentación gráfica con el resultado en mosaico de imágenes y texto o solo imágenes.

²⁰ En el ejemplo el resultado, ficha calcográfica de la locomotora de vapor 242-F2009 CONFEDERACIÓN y de la Quimera o León de Fo.

TIERRA FERROVIARIA

¿HACIA DÓNDE VAMOS? EL CAMINO DE LA MIGRACIÓN CENTROAMERICANA.

Alfredo Nieves Medina

Jefe del departamento de Planoteca/CEDIF

Resumen

Los seres humanos se adaptan a las condiciones que se les imponen y por esta razón persiste la movilidad. Las migraciones forzadas, son un producto histórico contemporáneo de la globalización y la internacionalización del modelo de producción capitalista, de corte neoliberal, que determinan las características de la dinámica migratoria mundial. Los migrantes son un ejemplo claro de la necesidad de establecerse en un lugar con más oportunidades, a pesar de los peligros que conlleve tal decisión y las dificultades que se presenten en el camino.

Sin importar el largo trayecto que deben hacer desde Centroamérica hasta Estados Unidos, y las grandes posibilidades de muerte, las personas siguen la indigna ruta ferrocarrilera que muchos han fijado encontrando pocos refugios, arriesgándose a subirse al tren esperando no ser desaparecidos por los policías mexicanos y manteniendo la esperanza de poder ganar algunos dólares para ayudar a sus familias.

Palabras clave: migrantes, tren, albergues, Centroamérica, migración, Estados Unidos, México.

Abstract

Human beings are able to adapt to imposed conditions; this is why mobility persists. Forced migrations are a historic contemporary product due to globalization and internationalization of the capitalist production model, with a neoliberal point of view that determines the features of the world's migratory dynamics. Migrants are a clear example of the need for settlement in a place with more opportunities, in spite of the danger that such decisions carry and the difficulties that are often presented along the way.

Regardless of the long journey they must take from Central America to the United States, and the great possibilities of death that are always present, people still take the unworthy railway route that many have determined, finding only few shelters, risking their lives getting on the train, hoping that they are not disappeared by Mexican police, and expecting that they can earn a few dollars to help their families.

Key words: Migrants, train, shelters, Central America, migration, United States, México.

*Tan filoso es el viento que provoca
la marcha de la herrumbre
sobre largos railes,
travesaños del óxido...
Y qué difícil es
ignorar el cansancio, mantener la vigilia
desde Ciudad Hidalgo
hasta Nuevo Laredo,
sobre el Chiapas-Mayab que el sol inflama.
Nadie duerme en el tren,
sobre el tren.
Agarrados al tren
todos buscan llegar a una frontera,
a un sueño dibujado como un mapa
con líneas de colores:
una larga y azul que brilla como un río
que ahoga como un pozo.
Atrás quedan los niños y su interrogación,
las manos destrozadas de las maquiladoras
que en un gesto invisible
dicen adiós,
espérenme,
es posible que un día me encarama a un vagón.¹*

Al comienzo del camino

Los orígenes de las migraciones de los seres vivos se pierden en la oscuridad de los tiempos. Se puede decir que una función fundamental de los seres vivos es el movimiento. Según las teorías darwinianas el eterno andar de las especies explica las modificaciones de los seres vivos, de cómo se van adaptando a los medios ambientes del planeta, en otras palabras, hablamos de la dialéctica de la vida, de moverse para vivir.²

Hay toda una urdimbre de significados sociales y culturales en el caminar de los seres humanos. Con la movilidad se descubren y se reconocen los unos, se distinguen los otros, de los que nos son como nosotros, de los que son diferentes. Por lo que debemos decir que la Movilidad ha estado presente desde los principios de la humanidad. Recordemos como la teoría más aceptada del poblamiento de América nos dice que hará unos 15 mil años grupos de humanos procedentes de Asia caminaron por las aguas someras y congeladas de Siberia y el estrecho de Bering para llegar a unas nuevas tierras, las del continente americano. La búsqueda de alimentos hizo que éstos hombres arribarán a América, venían en la persecución de manadas de mamíferos para cazarlos y lo que obtuvieron fueron grandes regiones para poblar en este nuevo mundo.³

La Organización Internacional para las Migraciones, OIM, define a la *Movilidad humana*, como “la movilización de personas de un lugar a otro en el ejercicio de su derecho de libre circulación”. Agregan que es “un proceso complejo y motivado por diversas razones, voluntarias o involuntarias, que se realiza con la intencionalidad de permanecer en el lugar de destino por períodos cortos o largos, o, incluso, para desarrollar una movilidad circular. Este proceso implica el cruce de los límites de una división geográfica o política, dentro de un país o hacia el exterior”.⁴

La definición de Movilidad humana⁵ intenta integrar en un concepto las formas de movimiento de las personas, como son el refugio, la migración internacional, la movilidad forzada por delitos transnacionales o trata de personas, la movilidad por cuestiones de integración, entre otras más. A su vez, cada una de las formas de movilidad ésta influida por distintos factores sociales, políticos, económicos, ambientales y culturales que no son iguales para todos los casos.

En términos de movilidad humana para la ONU existen dos tipos de personas. *Los migrantes* que los definen como “toda persona que, por cualquier motivo, decide, mediante una elección tomada libremente, cambiar su lugar de residencia, ya sea de manera permanente o temporal”. Es decir, los procesos migratorios obedecen a decisiones conscientemente planeadas, buscando en la mayoría de los casos un mejor empleo, salarios más altos, mejor educación para los hijos, para reunirse o acompañar a parientes, con fines matrimoniales, entre otros más.

Y los *Refugiados* son aquellas personas que “debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de su país; o que careciendo de nacionalidad y hallándose, a consecuencia de tales acontecimientos fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda o, a causa de dichos temores no quiera regresar a él”. En estos casos la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, ACNUR, se estableció el 14 de diciembre de 1950 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y tiene el mandato de dirigir y coordinar la acción internacional para proteger y resolver los problemas de las personas refugiadas y apátridas en todo el mundo.⁶

Para Gómez Builes, las migraciones forzadas, son un producto histórico contemporáneo de la globalización y la internacionalización del modelo de producción capitalista, de corte neoliberal, que determinan las características de la dinámica migratoria mundial.⁷ Menciona que el desempleo ha sido la causa principal de la migración forzada, pero alrededor del año 2000, la violencia se colocó como un componente importante para el movimiento de las migraciones humanas que se expresan como una crisis humanitaria al ver la cantidad de estas personas y el

escaso acompañamiento por parte de las autoridades de los Estados nacionales para exigir sus derechos.

En el camino de los migrantes

Con la formación del Archivo de la Palabra en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias en 2007 se propuso realizar, de manera constante y permanente, trabajos relacionados con el levantamiento y sistematización de testimonios orales de personas relacionadas con los ferrocarriles mexicanos. Al principio se hicieron entrevistas a ferrocarrileros jubilados y, para tal fin, visitamos algunos de sus centros de reunión en las ciudades de México, Oriental y Apizaco.

En una de las tantas visitas a la ciudad de Apizaco observamos que grupos de personas pululaban por los alrededores de la estación de ferrocarriles. Nos dijeron que eran migrantes procedentes de países de Centro América y que habían llegado en trenes de carga procedentes del sur y sureste del país. Deambulaban por varias calles cercanas a la estación tratando de conseguir algo de comida y un lugar donde descansar, dónde sentirse humanos.⁸

Nos dijeron que había un lugar en el que daban asistencia y comida a estos viajeros centroamericanos y que estaba cerca de las vías y de la estación. Y sí son una buena cantidad los que a diario llegan en los trenes cargueros, viajeros que a la distancia se notaba que lo hacían en condiciones extremas. A finales de junio de 2013 regresamos a Apizaco y una asistente del Director del Museo Casa de Piedra,⁹ nos encamino a unas pocas calles de ahí, atrás de la Iglesia de Cristo Rey, al Albergue de La Sagrada Familia ubicado en la 3ª. Privada de Álvaro Obregón, sitio que colinda con las vías del antiguo Ferrocarril Mexicano.



El interés por conocer las motivaciones y características de los migrantes nos llevó a solicitar a esta señora que nos mostrará ese lugar. A ella también le movían las fibras íntimas de la solidaridad con los desposeídos y el hacerlos visibles era una manera de poner su grano de arena para ayudarlos. Estas personas eran viajeros de trenes de otro tipo, no eran aquellos que viajaban en coches acondicionados para personas. Venían dónde se podía en los carros de carga. Otra debería ser su visión acerca de los ferrocarriles y en términos de estudio sería muy interesante conocer su interpretación de viajar de esta manera en los trenes cargueros mexicanos, en lo ellos han llamado como La Bestia.

El Albergue para migrantes¹⁰ consta de varias construcciones precarias que desentonan con las casas de los alrededores. Una barda rodea estas modestas edificaciones en donde un grupo de voluntarios brinda ayuda a los migrantes, dándoles de comer y un lugar donde descansar y así recuperar unas pocas fuerzas para continuar su viaje hacia el norte.¹¹ En ocasiones, cuando es necesario, les dan ayuda médica y legal, con las limitaciones que les imponen sus escasos recursos económicos y humanos.



Por informes de los encargados del albergue nos remitimos a la asociación civil Un Mundo Una Nación que coordinaba la operación del lugar. Dicha asociación tiene nexos con la pastoral social de la Universidad Iberoamericana campus Puebla. Nos pusimos en contacto con la licenciada Ivette García y le comentamos las tareas que realizamos en el Archivo de la palabra y nuestro interés por levantar testimonios a estos actores sociales que hacen uso de los trenes cargueros para atravesar nuestro país rumbo a los Estados Unidos. No pusieron ningún reparo. Desde un principio contamos con su apoyo para ingresar al albergue y levantar las entrevistas.

La primera vez que entrevistamos a migrantes que se encontraban en el albergue fue el 22 de agosto de 2013. Ese día después de presentarnos y explicar al encargado lo que queríamos hacer, encontramos a un grupo de hombres maltrechos físicamente, la mayoría de ellos al principio renuentes a hablar de su condición y vía crucis, pero que después de un rato y lograr un poco de confianza nos compartieron sus experiencias y nos participaron de sus esperanzas para llegar al país del norte y conseguir un trabajo y poder mandar dinero a los que se habían quedado en su tierra. Estaban a la mitad de su viaje, no sabíamos si a la mitad de las vejaciones que este viaje en La Bestia les tiene preparados.

¿Cuál ha sido tu principal medio de transporte en este viaje?

Pues desde allá desde la frontera del Suchiate, el río Suchiate, nomás en combi hasta llegar a Arriaga, pero antes corría en tren desde Hidalgo, Chiapas, ya se venía uno en tren. Pero antes corría desde Hidalgo, Chiapas, de allá se venía uno en tren, pero ahorita con el motivo de los huracanes que ha habido, el tren nada más corre hasta la frontera, corre hasta Chiapas, en Arriaga, Chiapas.

Pues ahí sí hasta Celaya, Irapuato, ahí pasa el tren afuera de la casa del migrante. A Celaya, Irapuato, porque a veces me voy para acá, para Torreón, Coahuila, si me bajo para Escobedo, para a San Luis Potosí, de aquí a Saltillo o Monterrey. Pero esa ruta está más corta que la otra. Pero nomás que en ruta que va para San Luis andan muchos que le andan robando los que van en tren, mucho mexicano, en ese jale lo andan involucrando a uno también ahí. Y de ahí, batalla uno, porque a veces del tren, lo bajan a uno del tren, y para subir otra vez al tren, ya no puede uno subirle porque están los garroteros, lleva muchos guardias.¹²

La mayoría de migrantes se hicieron expertos en la geografía del ferrocarril. Este conocimiento se convirtió en un requisito para viajar en los trenes de carga y son capaces de identificar estaciones que desgraciadamente relacionan con hechos violentos. Las líneas ferroviarias para ellos han sido rutas del terror y la depredación. La zozobra en México, se inicia desde que entran, ya sea por Tapachula o Tenosique. Ellos se prepararon para pasar, pase lo que pase, por Coatzacoalcos o Arriaga y Tonalá. Ubican Ixtepec, Medias Aguas y Tierra Blanca, conocen los significados de la zozobra de lo que ahí encontraron y que sortearon para llegar hasta Apizaco. No hagas esto en este lugar porque los guías, los coyotes, los policías, los de migración, los polleros, los narcos, los, los, y una gran fauna de depredadores de los viajeros centroamericanos del tren. Hay otros lugares con referencias de temor, no solo los mencionados. En el imaginario del migrante se ha ido formando la idea de que ya cubrieron una parte del trayecto de la muerte, pero todavía les falta otro tramo, probablemente ya no tan violento como el del sur, pero sí con grandes espacios, en el que los territorios con sus climas tan cambiantes les pueden hacer una mala jugada.

Los cambios de rumbo

En 2014 fuimos dos veces al albergue, una en febrero y la otra en mayo, por lo que no percibimos grandes alteraciones en lo que nos platicaban los migrantes acerca de su viaje. Cuando regresamos, en febrero de 2015, escuchamos que la situación había cambiado, los migrantes nos decían que ya no viajaban tanto en los trenes de carga, ahora lo hacían en autobuses y combis de servicio público y cuando no podían hacer esto, caminaban. ¿Qué paso? Hicimos otras visitas, en mayo, octubre y noviembre de ese año, y continuamos realizando entrevistas a los migrantes que se encontraban en el Albergue y la situación que se percibía como grave, empeoro. Hechos aislados que poco a poco se fueron conjugando hasta reconocer que la frontera de los Estados Unidos la habían recorrido hasta el sur-sureste mexicano. Buscamos información. Y sí los aparatos del gobierno mexicano le estaban haciendo el trabajo sucio al gobierno estadounidense.

En junio de 2013 el gobierno mexicano creó el Programa Integral Frontera Sur, PIFS, el cual tenía como objetivo fortalecer la vigilancia y la presencia del Estado mexicano en esa zona fronteriza, dizque para coordinar acciones con los países centroamericanos y superar los desafíos de seguridad y desarrollo común. Además de establecer una frontera más moderna, eficiente, próspera y segura, de ahí que Campeche, Chiapas, Quintana Roo y Tabasco fueron los estados que se integraron a esta estrategia.



La justificación legal se dio en julio de 2014, cuando el presidente Enrique Peña Nieto mediante la firmó un decreto que tiene como finalidad proteger a los migrantes que cruzan el país con la intención de llegar a Estados Unidos, y para tal fin se establece la creación de la Coordinación para la Atención Integral de la Migración en la Frontera Sur y los Centros de Atención Integral al Tránsito Fronterizo, misteriosamente se le da relevancia al fenómeno migratorio y agrega que se deben dar facilidades para un “adecuado flujo de personas”.¹³

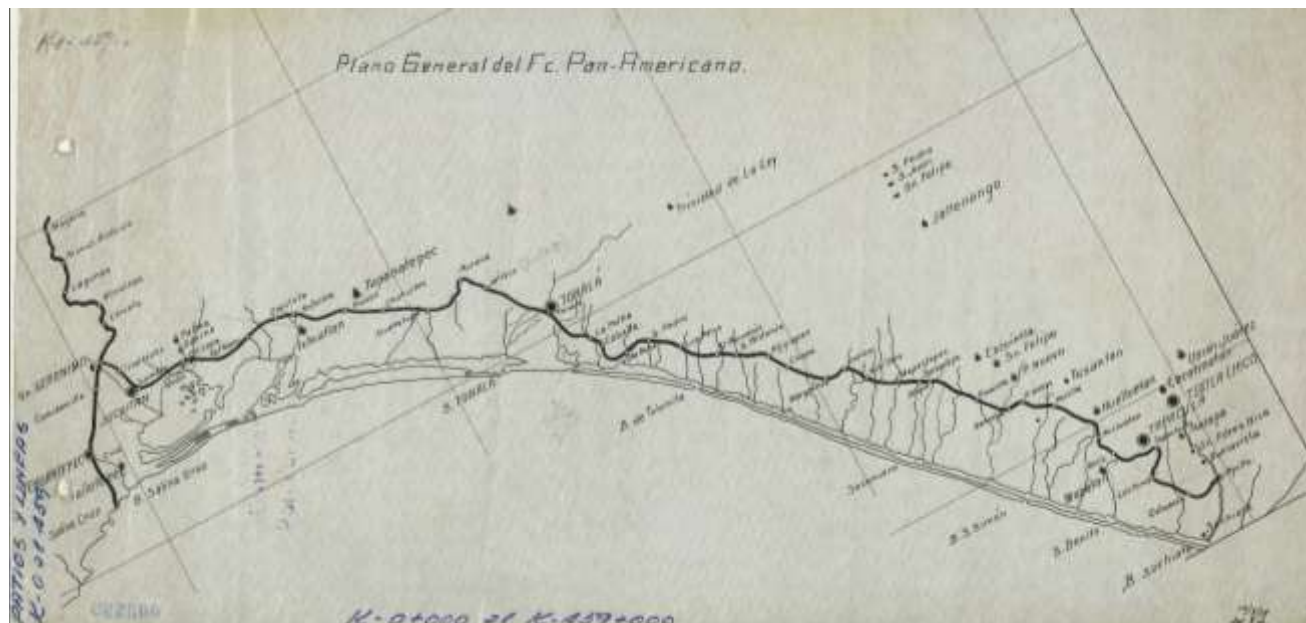
En ese tenor, se nombra como coordinador del Programa, al senador priista Humberto Mayans Canabal, quién anunció “las nuevas acciones del gobierno para la seguridad de la zona sur del país, de las vías del tren conocido como La Bestia y de los miles de personas que viajan por el país cada año”. Enuncia una serie de acciones para atender a los migrantes, entre las que se encuentran las siguientes: Evitar que los migrantes pongan en riesgo su integridad al usar un tren que es de carga y no de pasajeros; desarrollar estrategias puntuales que garanticen la seguridad y protección de los migrantes, y combatir y erradicar a los grupos criminales que vulneren sus derechos.¹⁴ Veladamente formalizan la prohibición de que los migrantes utilicen los trenes de carga como transporte en su paso por México. Ahora los bajan de los trenes, a veces a golpes y han llegado hasta usar armas de fuego, pero dicen que es por su seguridad. Válgame casi les dicen: sí te pego es porque te quiero.

La lotería de la vida, ¿o la muerte?

Los migrantes entran regularmente por Chiapas y esperan subirse al tren en Ciudad Hidalgo o en Tapachula, pero debido al acoso de autoridades y de la delincuencia abrieron otras rutas para entrar a México, como el lugar conocido como El Ceibo, que se encuentra a unos setenta kilómetros de Tenosique, Tabasco.

Los viajeros centroamericanos toman las vías como guías a seguir para llegar a su destino. Cuando entran por la zona fronteriza de Chiapas se embarcan en lo que era el Ferrocarril Panamericano, aquel que iba de Ciudad Hidalgo, Chiapas hasta Ixtepec, Oaxaca. Y de ahí a Medias Aguas, Veracruz, por el antiguo Ferrocarril de Veracruz al Istmo, pasan por Tierra Blanca para después tomar la ruta del antiguo Ferrocarril Mexicano que pasa por Córdoba y

Orizaba, para enfilarse hacia Apizaco, Tlaxcala, pero antes atravesaban varias localidades poblanas, entre ellas la de Jesús de Nazareno, que actualmente deja peligrosos recuerdos.



Los que se internan a México, por Tabasco, antes de subirse al tren hacen una dura jornada a pie y en combis, siempre que lleguen a cubrir los costos que les solicitaban los choferes. Pasando la estación de Tenosique toman el tren con rumbo a Coatzacoalcos, Veracruz y de ahí a Medias Aguas con el mismo derrotero que los que venían por el Panamericano.

¿Vale la pena el viaje?

Pues la verdad todo vale la pena, cuando uno se esfuerza en algo, me entiende, y se logra el objetivo, pues ni modo es lo que le busca uno. Y a veces como no todos corremos la misma suerte, hay unos pierden la vida en el camino, otros quedan mutilados de las manos, de los pies. Gracias a Dios no me ha pasado nada.

¿Pero has visto un caso de esos?

Si. La vez pasada, la segunda vez que vine, se mató un, como se llama, un guatemalteco, el tren, en el vagón que yo iba. Porque como la gente, cuando el tren arranca, toda la gente se aglomera y todos a quererlo agarrar y entonces se tropieza uno en otros y ese se tropezó y lo agarra de aquí [señala una pierna], le dio vuelta, lo agarro de acá y lo hizo pedazos, en una hamaca lo sacaron para poder..., porque no lo mato de un solo, sino que ya con las heridas que le hizo lo sangro, se desangro y ahí murió en el hospital. Pero lo sacaron de la vía, o sea, que en el hospital murió. Porque lo agarro por varias partes, lo agarro de aquí, primero de los pies, y ahí lo agarro por acá, por la mitad, pero quedo vivo y lo llevaron. Allá en el hospital murió.¹⁵

Al acecho

Traen consigo el temor a la muerte y la violencia. En cualquier momento se les pueden aparecer. Hay que estar siempre en alerta porque sus mortales emisarios en cualquier lugar los pueden encontrar. Varios de los entrevistados¹⁶ mencionan que eran gentes del crimen organizado los que extorsionan y los secuestran para pedir rescate. A veces son *invitados* a participar en el festín del terror y si no aceptaban el pago puede ser la muerte. Como muestra cerca de la estación de Jesús de Nazareno hay retenes, donde a cada rato paran a los trenes y gentes con uniformes policiacos bajan a los migrantes y se los llevan en trocas a decir de los que brincaban este cerco, no sabían para dónde. Con Nazareno, por sí no estaba, el estado de Puebla entro a la geografía del terror para los migrantes centroamericanos. No eran pocos los casos en que ha habido golpeados y baleados. De plano la industria del terror solapada por el Estado mexicano, para no decir que en algunos casos fomentado como una forma sistemática para la contención de los migrantes. Muchos de ellos nos contaron de sus experiencias al pasar por Chiapas, Tabasco, Oaxaca o el sur de Veracruz. Las violaciones, despojos, secuestros y muertes ampliaron su espectro por toda la frontera sur de México.¹⁷ Ahora los aparatos policiacos del gobierno mexicano funcionan como policía migratoria de los Estados Unidos.

Atrás, además de la familia, dejaron sueños y deseos de hacerlos en el suelo que los vio nacer, pero por más que lo intentaron no se pudo. Algunos piensan en no volver. La mayoría en hacer un pequeño capital para regresar y ayudar a la familia a salir adelante. Pero el viaje hacia el sueño americano tiene una elevada cuota de dolor y mortandad. No huyen solo de la pobreza y la desigualdad, también tratan de escabullirse de la violencia que utilizan los grupos de poder y últimamente, de la violencia de las calles por las pandillas, entre las que destacan Los Mareros (MS13) y sus contrincantes los de Barrio 18, que ha cobrado muchas vidas. Difícilmente se puede entender cómo operan estos grupos de la delincuencia organizada sin el contubernio y complicidad, en el menor de los casos, de la ceguera de los órganos de los Estados nacionales.

Debido a la irregularidad en qué se mueven los migrantes centroamericanos no existen estadísticas confiables, pero hay organizaciones de la sociedad civil, tanto mexicanas como centroamericanas, que intentan recopilar información del movimiento migratorio y tratar de crear conciencia de la crisis humanitaria en que se ha convertido la avalancha centroamericana con rumbo principalmente hacia los Estados Unidos. Una de ellas, la Red de Documentación de las Organizaciones Defensoras de Migrantes, REDODEM, recopila datos de varios de los albergues que funcionan a lo largo y ancho del país, además, de las estadísticas, elabora análisis a partir de ellas. El último informe nos muestra una situación totalmente desoladora relacionada con el apoyo y acompañamiento de los migrantes por parte de los aparatos gubernamentales tanto de su país como del nuestro. Exhibe a éstos como entes de represión y de contención para evitar que lleguen a Estados Unidos.

Los migrantes tratan de ocultarse por donde pasan, de qué no los vean, pero en estaciones como Arriaga, Palenque, Tierra Blanca, Apizaco, para no decir otras más, el hambre y el cansancio los hacen visibles.

Mientras estamos con los migrantes percibimos que el alma la traen en un vilo, con graves estados de alerta y sobresalto. En el albergue intentan recuperar un poco de paz para continuar hacia adelante. No hay de otra. No importa morir, porque esto les puede ocurrir en su país y pues mejor se arriesgan con y en el viaje. En nuestras grabadoras capturamos impresiones de su viaje en los carros de carga de los ferrocarriles mexicanos. Sus relatos son indicios de un gran deseo

de cambiar el rumbo de sus vidas, el de contar con unos dólares que les permitan vivir y por eso vale la pena atravesar este país formado por múltiples regiones con diversas cantidades de violencia, impunidad y corrupción.

En palabras de Héctor Flores, uno de los primeros encargados que conocimos en el albergue, los migrantes centroamericanos que llegan a Apizaco son principalmente de Guatemala, Honduras y El Salvador, en menor número de Nicaragua, Costa Rica y Panamá. La mayoría son hombres jóvenes, menores de 35 años, que han trabajado en actividades primarias como la agricultura y la pesca, y algunos cuantos en la construcción. Con bajos niveles socioeducativos y con estudios básicos inconclusos, y poca capacitación para el trabajo industrial. A pesar de estas barreras se arman de valor y esperan trabajar en lo que sea. Varias de las cualidades de los migrantes las fuimos corroborando conforme se transcribieron y sistematizaron las entrevistas de los migrantes que levantaron en el albergue.



Debemos decir que la situación en sus países de origen los ha venido preparando, las cuotas de abandono y desconsuelo recibidas en ellos les inyectaron ánimos para buscar oportunidades no para sobresalir, sino para sobrevivir por caminos desconocidos y peligrosos.

Un sueño, de un padre a su hijo

Salí de mi país, Honduras, dejando a mi mujer embarazada.

Hice caso omiso de lo que me decían: en el camino asaltan, secuestran y matan.

No me detuvo.

Llegué a Veracruz, tierras, aguas, lugar temido.

Vi a un padre con dos hijos, compartíamos el mismo destino.

Recuerdo, entre las nueve y diez de la noche un muchacho se paró sobre el tren,

Las ramas lo asesinan, lo tiró el tren.

Consternado pensé en regresar, mi mujer embarazada: mi animó.

Una noticia hermosa: ¡mi hijo nace!

Seguiré.

La noche solía ser triste, lejano a mi familia, con Dios.

Cuidame, Dios, del tren, en un solo segundo podría perder la vida, vigila mis compatriotas que vienen atrás y los que van adelante.

México: el Valle de la Muerte del migrante.

Solo buscamos el bienestar para nuestras familias, no hacemos mal a nadie, vamos de pasada.

Dios bendice a los mexicanos siempre.

A todos los hermanos salvadoreños, guatemaltecos, nicaragüenses y beliceños.

Dios esté con ellos.

Con amor a todos los padres y a los migrantes.¹⁸

Gran parte de los migrantes mencionan que partieron solos de su casa y cómo avanzan van conformando grupos y disgregándose. Dicen que a veces es mejor viajar solo que hacerlo en grupo, porque en ocasiones es peligroso. Vienen esperanzados en que la comida y la vestimenta necesaria las irán obteniendo de la solidaridad de almas caritativas como los del albergue y en ocasiones de gente que se encuentran por donde pasan. No cuentan con ninguna preparación y mucho menos apoyo jurídico, debido a esto muchas de las veces las autoridades violan sus derechos. Aunque hemos de decir qué con la fuerza de las armas y el terror, los derechos humanos se subsumen. Además, no se diga, de las distintas instancias que deberían velar por ellos, en el mejor de los casos desaparecen, porque se han dado casos en que agentes de migración, del Instituto Nacional de Migración, han golpeado a migrantes. Solo van con la protección de Dios, el apoyo de los desamparados.

En el camino de Dios

AN: ¿No sabes si los deportaron...?

JAME: No, no sé, pero aquí estoy solo. Solo con Dios.

AN: Y para ti en este caso, que te decía que vienes tan solo por el lado de las cuestiones humanas, ¿qué significa Dios para ti?

JAME: Dios para mí significa fortaleza, Dios para mí significa, este, una bendición, tener a Dios es todo para mí, Dios para mí es tener fe, tener esperanza, amor, este, significa todo, no sé cómo explicarle, es algo inmenso para mi Dios. Sin Dios nosotros no logramos nada, sin Dios yo no estuviera aquí. Dios nos viene apartando de todo mal, de gente mala, de todo nos viene apartando. No he visto Migración, no he visto gente que me detenga, policía estatales o municipales, porque en cada una de las Migraciones yo le pido a Dios que vende los ojos de Migración, de policías, pasar tranquilo por mi trayecto, por mi camino.¹⁹

En sus palabras se percibe una gran espiritualidad, que vemos cómo un vínculo entre lo humano y lo divino que tiene a la religión como el camino más común entre ambos.²⁰ Hablan de Dios con gran respeto y esperan que los cubra con su manto protector. Muchos de ellos mencionan que lo único que llevan es la bendición de Jesús, del Dios que todo lo ve y juzga. ¿Y quién como Dios?

La gran mayoría le agradecen que no les haya pasado algo más grave. Se fortalecen con la bendición del Rey de Reyes, al quién le rinden alabanzas y bendiciones a la menor oportunidad. Ellos sabrán por qué. Asumen que sus creencias han crecido y fortalecido con el viaje y sus avatares.



Tratando de encontrar una explicación desde el campo de las Ciencias sociales encontramos el auxilio de la Psicología de la religión y la espiritualidad la cual menciona casos de personas que no son muy religiosas en su vida cotidiana pero que cambian en ciertos momentos en razón a la pérdida de control frente a una situación que los lleva a buscar un Poder superior o un Dios para encontrar los propósitos de la vida y enfrentar situaciones de peligro, incertidumbre o estresantes. Pero hemos de reconocer que hace falta mucho camino por recorrer para encontrar explicaciones coherentes en este aspecto.²¹

De manera personal la religiosidad de la que vienen provistos estos viajeros movió mis creencias terrenas que poco tienen de aspiraciones celestiales. Y cómo no creer en Dios cuando vas tan solo, tan desposeído, únicamente amparado por unas cuántas buenas gentes, que ha decir de ellos en todos los lugares del mundo las hay. Pero también reconocen que se han encontrado con gentes que han hecho de este país un gran cementerio, un gran purgatorio, la gran lotería de la vida o la muerte, dependiendo del lugar y la hora en que los encuentres.

Un alto en camino

A manera de conclusión de este artículo, porque no es el final del camino, hacemos esta parada para recapitular acerca de lo que hemos oído en boca de los migrantes centroamericanos en su andar por los caminos de México.

Es innegable levantar la voz de alarma acerca de la crisis humanitaria con los migrantes que cruzan nuestro país, principalmente con los que vienen de Centroamérica, debido a que viajan en el total abandono y hostilizados por los diversos aparatos de gobierno y la delincuencia organizada.

Este fenómeno de las migraciones humanas de países pobres a otros mejor favorecidos ya son una dinámica mundial que difícilmente se pueden contener con muros o con vallas, lo que sobran son los humanos desposeídos y hambrientos que tratarán a cualquier precio de conseguir una

vida mejor, aunque a veces lo que consiguen puede ser un final prematuro. Pero esto es mejor que seguir con la vida que llevan en sus lugares de origen.²²

Los fenómenos de globalización e internacionalización de los modelos de producción y explotación capitalistas modifican los asentamientos humanos ya sea para conformar ejércitos de laborales de reserva, que se entregan por salarios ínfimos, o expulsando a poblaciones para promover la explotación de los recursos naturales. Algo debe estar sucediendo con los modelos económicos, sociales y culturales para que grupos de personas abandonen sus tierras, costumbres y tradiciones. Carlos Fazio²³ en varios artículos menciona que América Latina, incluido México, está considerada como la región más violenta del mundo, donde la desigualdad social y económica provoca un escenario propicio para que grupos sociales ejerzan la violencia como medio y como fin. La adopción de políticas neoliberales y la apuesta de un Estado mínimo regulador trajo consigo la claudicación gubernamental de sus obligaciones en materia social referentes a la salud, educación y empleo. Frente a las profundas crisis a partir de la década de 1980 y la multiplicación de la marginación y la exclusión que varios gobiernos criminalizaron y recurrieron a prácticas represivas.

De la barbarie de estos tiempos, Hobsbawn menciona “que la violencia es más bien un subproducto de la vida en un contexto social e histórico concreto, algo relacionado con el territorio, la gente se ha adaptado a vivir en una sociedad y se ha olvidado de los principios de la civilización”.²⁴ Este fenómeno de la movilidad de centroamericanos demuestra cómo hemos abandonado las premisas humanitarias de proteger la vida bajo cualquier circunstancia, y cómo nos hemos acostumbramos a la violencia, aunque no dejamos de sentirnos periódicamente indignados. Ciertamente pronto olvidamos esa indignación para pasar a otro suceso de agresión individual o social. Cabría aquí preguntarnos hasta dónde nos hemos acostumbrado a vivir en esta *normalidad* que nuestros padres hubieran considerado como una vida en condiciones inhumanas, ¿La humanidad va en retroceso? Porque en estos tiempos el suceso más abyecto lo convertimos en algo banal y rutinario.²⁵ En términos de los noticieros, en el pan de cada día. Nos hemos acostumbrado a la muerte y el terror, y muchas de las veces, en distintas escalas, en reproductores de la violencia.

Por el camino que ha andado la humanidad, estamos en la etapa más inhumana y encarnizada del capitalismo, en la que la vida vale según la conveniencia de los grandes intereses y que los aparatos de información y comunicación nos han ido interiorizando con las premisas de que la violencia ya es cotidiana, además, de que hacen apología a la fuerza para conseguir lo que se quiere, al precio que sea.

No está por demás recordar al recién fallecido Zygmunt Bauman quien anotaba que el mundo siempre ha sido complicado, complejo y difícil de entender pero que en estos tiempos nuestras esperanzas son escasas y desoladoras, porque cada vez tomamos menos decisiones apegadas a preceptos éticos que nos pudieran encaminar hacia una vida digna.²⁶

Benditos sean nuestros impulsos, pues demuestran que cuando nuestros planes de acción, conscientemente formados, fallan, brota dentro de nosotros una fuerza de origen divino, que guía nuestras vidas y nos indica el camino a seguir.

Escena XVII

Hamlet

NOTAS:

¹ Fragmento de *La Bestia* (*The american way of death*), de Daniel Rodríguez Moya, poeta español nacido en Granada en 1976. En 2001 obtuvo el Premio Federico García Lorca de Poesía. www.danielrodriguezmoya.com/La-bestia

² Para explicar su Teoría de la evolución Charles Darwin menciona que las distribuciones geográficas de los organismos vivos y fósiles son prueba de la evolución. Nos dice cómo a partir de unos cuantos ancestros comunes se fueron conformando, a partir de la selección natural, distintos organismos que poco a poco se distribuyeron en la mayoría de los espacios geográficos de nuestro planeta, de cómo se han movido las especies de sus lugares de origen hacia otros sitios a través del tiempo y como se han adaptado para sobrevivir a los nuevos ambientes y creado nuevas especies. www.cienciahoy.org.ar/ch/ln/hoy113/Biogeografia.pdf

³ La agricultura fue el fenómeno que hizo que los grupos humanos se fueran quedando más tiempo en determinados lugares. Inicio el proceso de sedentarización. Los ciclos biológicos de los cultivos cuando menos duran dos o tres meses y había que esperar la cosecha.

⁴ La Organización Internacional para las Migraciones es una agencia de la ONU creada en 1951, dedicada a proteger la migración humana, que ofrece servicios y asesoramiento a gobiernos y migrantes. (cear-euskadi.org/diccionario/movilidad-humana) Es la principal organización intergubernamental dedicada a la migración que funciona en estrecha colaboración con asociados gubernamentales, intergubernamentales y no gubernamentales. Cuenta con 155 Estados miembros, 11 Estados que gozan del estatuto de observador y oficinas en más de 100 países. oim.org.mx

⁵ En varias publicaciones presentan a este concepto como de reciente creación, pero sí dejamos a un lado el juego de la Retórica, veremos cómo este proceso explica mediante varios conceptos en distintas disciplinas, tanto sociales como biológicos e históricos como ecológicos, entre otros más y no solo como la apropiación que hacen en los procesos sociales y económicos, que las migraciones de los seres vivos han existido desde siempre. www.oimperu.org/oim_site/documentos/Modulos_Fronteras_Seguras/Modulo2.pdf

⁶ www.acnur.org/

⁷ Gómez Builes, Gloria Marcela, “*Las migraciones forzadas por la violencia: el caso de Colombia*”. Scielo Brasil, Vol. 13, N° 5, sept./oct. 2008. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232008000500028

⁸ La ruta costera chiapaneca era la más utilizada por los migrantes centroamericanos, extendiéndose desde Tapachula hasta Arriaga. Son a éstos trenes a los que los migrantes reconocen como La Bestia o El Tren de la Muerte y que cruzan a México de sur a norte. Aunque ya después todos los trenes cargueros en la viajaban migrantes se les denominó como La Bestia.

⁹ Actualmente es un espacio dedicado a los ferrocarriles que ésta ubicado en la Avenida Morelos número 812 de la ciudad de Apizaco y que literalmente ésta construido de piedra. Estas construcciones estaban dedicadas a talleres y oficinas de trabajadores del Departamento de Puentes y Edificios.

¹⁰ El albergue está a un lado de la vía troncal del antiguo Ferrocarril Mexicano, aquel que empezó a funcionar en los primeros días de 1873. Cómo cambian los enfoques: del Romanticismo al Terrorismo de viajar en tren.

¹¹ En las entrevistas levantadas desde agosto de 2013 y hasta finales de 2015, nos comentaban que su viaje en los trenes de carga se enfilaba principalmente hacia el noroeste, con el objetivo de cruzar la frontera por la parte de Sonora para entrar a E. U. Por la parte central y del noreste de la frontera es más difícil y peligroso por la presencia de grupos delincuenciales, una muestra: La matanza de San Fernando, Tamaulipas, ocurrida en agosto de 2010.

¹² Fragmento del testimonio oral de Eladio Campos Gurrión, guatemalteco, realizada el 22 de agosto de 2013 en el Albergue de Apizaco.

¹³ www.pcslatin.org/porta/images/PFSanalisis.pdf

¹⁴ Animal Político, 26 de marzo de 2014, www.animalpolitico.com/2014/estas-son-las-principales-acciones-del-programa-frontera-sur-para-proteger-migrantes

¹⁵ Parte de la transcripción del testimonio oral del migrante hondureño Carlos Enrique Díaz Bonilla, levantado el 23 de febrero de 2015.

¹⁶ A finales de 2016 el Archivo de la palabra resguarda alrededor de medio centenar de entrevistas levantadas a migrantes centroamericanos. Estos testimonios se han transcrito para la consulta de personas interesadas

en el tema. La información utilizada en este artículo se tomó de las transcripciones de los testimonios levantados y que fue fortalecida con los datos y análisis presentados en el último informe de la REDODEM, en octubre de 2016, en el Albergue de La Sagrada Familia.

¹⁷ A partir de 2014 y se hizo más visible en 2015 los patrones de deportación de migrantes irregulares centroamericanos han cambiado. El gobierno mexicano detiene y repatria más migrantes que los Estados Unidos. Según el portal digital de El Universal del 14 de octubre de 2015 y mediante información estadística de entidades públicas y de la sociedad civil de Guatemala, El Salvador y Honduras, México superó a Estados Unidos en el número de deportaciones de indocumentados centroamericanos, de enero a septiembre de ese año, 118 mil guatemaltecos, salvadoreños y hondureños fueron regresados a sus respectivos países y en 2014 fueron 80,734 deportaciones para el mismo periodo. Mientras que Estados Unidos repatrió desde su territorio a 55,744 centroamericanos en los tres primeros trimestres de 2015.

¹⁸ Fragmento poético del migrante hondureño Juan Ramón Martínez producto de un taller que Jorge Andrés Gordillo López, adscrito al Servicio de Jóvenes Jesuitas Voluntarios, estableció en julio de 2012 en la Casa de Migrante de Saltillo con los migrantes en su paso por este albergue tomaban este taller de escritura y promoción de la lectura.

¹⁹ Fragmento de la transcripción del testimonio oral del migrante hondureño Jimmy Anael Mendoza Flores levantado el 9 de octubre de 2015.

²⁰ En el artículo de Japcy M. Quinceno y Stefano Vinaccia, “*La salud en el marco de la psicología de la religión y espiritualidad*”. Revista Diversitas. Perspectivas en Psicología, Vol. 5, N° 2, 2009, Bogotá, retoman a Koenig para definir a la espiritualidad y la mencionan como una construcción social que se hace de manera personal para entender lo referente a la vida, su significado y la relación con la religión o lo trascendente.

²¹ *idem*.

²² México es el camino más importante para entrar a los Estados Unidos. Grandes oleadas de seres humanos van en pos del sueño americano, aunque ya no solo llegan de la parte central de América, sino de otras partes del mundo. Irene Savio, en el artículo “México, en la ruta americana de los africanos”, en Revista *Proceso*, N° 2099, enero de 2017, aporta cifras del Instituto Nacional de Migración que nos dicen que de enero a noviembre de 2016 en Tapachula se registraron 16 mil 268 africanos rumbo al país del norte.

²³ Periodista y catedrático nacido en 1948 en Montevideo, Uruguay y naturalizado mexicano. Desde 2000 es colaborador habitual del diario *La Jornada* y se desempeña como docente de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. clasefazio.wordpress.com/carlos-fazio-2/

²⁴ Hobsbawm, Eric. *Historia del siglo XX*. Crítica, Grijalbo Mondadori, Buenos Aires, 1998. uhphistoria.files.wordpress.com/2011/02/hobsbawn-historia-del-siglo-xx.pdf

²⁵ Arendt, Hanna. *Eichmann en Jerusalén. Un estudio acerca de la banalidad del mal*. Lumen, Barcelona 1999.

²⁶ Sociólogo polaco fallecido el 20 de enero de 2017.

CRUCE DE CAMINOS

TODAS LAS VÍAS LLEVAN AL ART DECÓ: INTEGRACIÓN PLÁSTICA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL EN SAN LUIS POTOSÍ

* **Pedro Alberto Mendiola Morales**

“La Luz al final de un túnel,
no es más que la luz de un tren que se acerca”

Robert Lowell

Resumen

El edificio de la antigua estación del ferrocarril en la capital del estado de San Luis Potosí se ubica a un costado de la Alameda “Juan Sarabia”. Se destaca de los característicos edificios de cantera del centro histórico por sus líneas rectas y geométricas, ejemplo que llega a nuestros días de la corriente arquitectónica que representaba la modernidad en la primera mitad del siglo XX, el Art Decó. El ahora Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona” fue un diseño del destacado arquitecto Manuel Ortiz Monasterio.

El inmueble, se inauguró en 1942, además de coincidir con el elegante estilo Decó, logra una verdadera integración plástica pues es posible apreciar una colaboración real entre constructores y artistas con los murales de los pintores M. López, Félix Rojas y del reconocido Fernando Leal, quien plasmo en sus obras momentos relevantes en la historia del transporte. La relevancia del inmueble no sólo radica en sus características arquitectónicas perfectamente conservadas sino también por el significado histórico para la ciudad, pues aún se mantiene como símbolo de progreso para una ciudad en búsqueda de la anhelada modernidad.

Palabras clave: Art Decó, estación del ferrocarril, integración plástica, San Luis Potosí.

Abstract

The old railroad station building in the state capitol of San Luis Potosí is located next to the Alameda “Juan Sarabia”. It stands out from the other quarry stone buildings that the historical downtown has, because of its long geometrical straight lines; this building remains today as an example of what modernity meant during the first half of the 20th century: Art Decó. The railroad Museum “Jesús García Corona” that this building houses today was designed by the outstanding architect Manuel Ortiz Monasterio.

The building opened its doors in 1942. It matches the elegant Decó style and also achieves a truly artistic integration since it is possible to appreciate a real collaboration between constructors and artists, such as M. López, Félix Rojas, and the renowned Fernando Leal, whose mural paintings and work in general reflected important moments in the history of transportation. The significance of the building lies not only in its perfectly preserved architectural features, but also in its historical meaning for the city, because it still remains as a symbol of progress of a city in search of the long-awaited modernity.

Key words: Art Decó, Railroad station, plastic integration, San Luis Potosí

Introducción

El edificio de la antigua estación del ferrocarril en la capital del estado de San Luis Potosí, se ubica a un costado de la Alameda “Juan Sarabia”. El inmueble destaca de entre los característicos

edificios de cantera del centro histórico por tener líneas rectas y geométricas. Es un ejemplo que llega a nuestros días de la corriente arquitectónica que representó la modernidad en la primera mitad del siglo XX, el Art Decó. El edificio convertido ahora en Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona” se inauguró en 1942 y fue diseñado por el destacado arquitecto Manuel Ortiz Monasterio. En él se puede apreciar no sólo el elegante estilo Decó sino los murales de elaborados por M. López, Félix Rojas y el reconocido Fernando Leal, quienes plasmaron en sus obras momentos relevantes de la historia del transporte. La relevancia del inmueble no sólo radica en sus características arquitectónicas perfectamente conservadas sino también por el significado histórico para la ciudad, pues aún se mantiene como símbolo de progreso para una ciudad en búsqueda de la anhelada modernidad.

El arquitecto

El arquitecto Manuel Ortiz Monasterio¹ fue presidente de la Sociedad de Arquitectos de México y diseñador de los edificios más emblemáticos del México de la década de 1930. Entre sus obras más representativas se cuenta el edificio de “La Nacional” en la Ciudad de México, construido integralmente en concreto armado y al que se le considera como el primer rascacielos del país edificado en 1932. Dicho inmueble representa el ejemplo más acabado de la tendencia Art Decó en México y sobresale por la utilización del estilo en la portada del acceso principal, en el vestíbulo y el barandal de la escalera. También están, dentro de su legado, los edificios la Mariscala, el anexo de la Nacional, el de Nacional Financiera y el de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, en colaboración con Luis Ávila, y, por supuesto, no podrá faltar el diseño arquitectónico de la estación ferroviaria de San Luis Potosí.

La obra

Entre las obras de interés general que la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México desarrolló se cuenta la construcción de la estación de San Luis Potosí.² Con un presupuesto asignado de un millón de pesos, el 22 de abril de 1937, llegó a esa ciudad el material para la estructura metálica del edificio que se convertiría en la estación ferroviaria de pasajeros. El resto del año y durante 1938 se limpió el terreno que ocupaba los restos de la estación porfiriana que existió en el mismo lugar donde se erigiría la nueva, esto al oriente de la Alameda.



Edificio en construcción para las nuevas oficinas de la estación Unión en San Luis Potosí, 25 de mayo de 1940. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Durante ese año, continuo la construcción con algunos contratiempos pues los efectos negativos de la Segunda Guerra Mundial provocaron la escasez de algunos materiales, por lo que se demoró su inauguración, la cual tuvo lugar finalmente el 7 de noviembre de 1942, el día de los ferrocarrileros.

El inmueble coincide con la corriente arquitectónica conocida como Art Decó, término aplicado al trabajo producido en el difícil periodo denominado entre guerras, en el cual la esencia y el común denominador del estilo fue intangible y se expresa como el sentimiento de lo que representaba la modernidad para la gente en la primera mitad del siglo veinte.³

Cabe hacer notar que la estación incorporó un sistema constructivo novedoso para la época en el que se incluye cemento y concreto armado. En el exterior se observa un conjunto de cuatro volúmenes en donde se destaca la doble altura del segundo, lo que le confiere mayor jerarquía, y sirve de entrada principal.



Vista de conjunto de la nueva estación de San Luis Potosí, 6 de noviembre de 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Dichos volúmenes dan lugar a grandes espacios funcionales como el vestíbulo, salas de espera y arribo, restaurante y en sus anexos oficinas de las Divisiones Cárdenas y San Luis. En el extremo derecho una estructura prismática sobresale de la estación, si seguimos de abajo hacia arriba las líneas que enmarcan cada cara de la torre nos llevan a un reloj en lo alto, de manera que puede ser visto desde diversos puntos de la ciudad, las líneas rectas con ventanas rectangulares sin mayor decoración caracterizan a todo el edificio, que en ese entonces ostentaba un color claro en lugar del color intenso que se aprecia en la actualidad.



Estación de ferrocarril en 1945, San Luis Potosí, México.⁴



Fachada del ahora Museo del ferrocarril (antigua estación de pasajeros)

Integración plástica

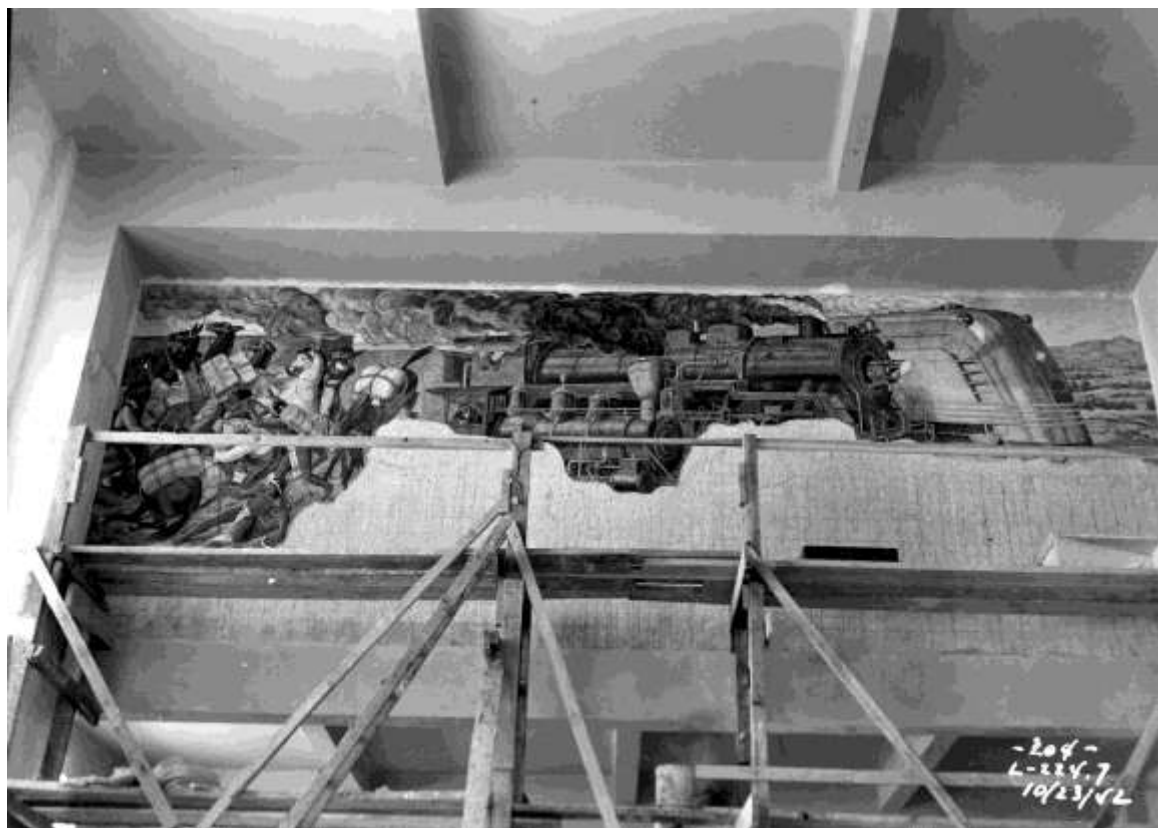
El edificio logra una integración plástica tal cual se define al establecer una colaboración entre constructores y artistas con los murales que se encuentran en el interior de la estación, es posible comprobar lo anterior, desde el momento en que los tres accesos que dan paso al interior de la espaciosa recepción nos permiten apreciar en sus costados murales de los pintores M. López y

Félix Rojas, de motivos regionales expresan el compromiso de un pueblo con el desarrollo de su Estado.



Mural regional del vestíbulo de la antigua estación de pasajeros

Si nos dirigimos al pasillo que conduce a la sala de espera, cabe hacer notar que durante el día se encuentra perfectamente iluminada gracias a los tragaluces del techo, frente y parte de atrás del edificio, y por la noche, la iluminación artificial se hacía presente por medio de modernas lámparas fluorescentes, lo que permitía a los pasajeros apreciar a cualquier hora los dos murales realizados por el destacado artista Fernando Leal, quien plasmo en sus obras momentos relevantes en la historia del transporte.



Mural en proceso de trabajo que muestra el progreso del transporte, interior de la nueva estación de San Luis Potosí, 23 de octubre de 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

María Izquierdo escribió al respecto del mural “El Triunfo de la Locomotora” que realizó el pintor Fernando Leal:

*“El dibujo realista y preciso de Fernando Leal ha cubierto más de 4 metros cuadrados, dimensiones en que los colores, las formas y la equilibrada composición, triunfan con igual donaire, y en parangón con el tema de la obra “El triunfo de la locomotora”. A los dos triunfos hay que agregar uno más; el de los obreros mexicanos de Sindicato de Ferrocarrileros, que han tenido la elogiante iniciativa de ayudar a la cultura artística de México, cooperando en la realización de obras de arte para el pueblo...”*⁵



“El triunfo de la locomotora” de Fernando Leal

En el mural llamado “La Edad de la Máquina” se puede observar una escena de descarga en un puerto donde la locomotora contrasta con el barco que se ubica a su costado. Fernando Leal puede ser considerado uno de los pioneros de la pintura mural en México, en sus obras de gran carga social dejó plasmada su visión del impacto de los medios de transporte, en especial el ferrocarril, símbolo de progreso en la sociedad del siglo XX.



Mural en el interior de la estación de San Luis Potosí, 9 de abril de 1946.
Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de
Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Inauguración de la estación

La estación se inauguró como ya se dijo líneas arriba el 7 de noviembre de 1942. El evento comenzó a las 9 de la mañana en la entrada principal y contó con la presencia del general Ramón Jiménez y Delgado, entonces gobernador del Estado, unos minutos más tarde por la parte posterior de la estación se dibujó en el horizonte la locomotora número 2531 conducida por Zeferino Z. Jiménez, y el maquinista Pablo Chavero provenientes de la Ciudad de México, después de rendirse honores a la bandera quedó oficialmente inaugurada la estación de pasajeros.⁶



Grupo formado por el C. Gobernador del Estado de San Luis potosí, Ramón Jiménez, Pablo M. Hernández, Gerente de FNM, el Arq. Manuel Ortiz Monasterio, y asistentes a la inauguración de la nueva estación en San Luis Potosí, 7 de noviembre de 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.



Andenes de la nueva estación de San Luis Potosí, después de la inauguración del edificio, 7 de noviembre de 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Reflexión final

La antigua estación de pasajeros llama la atención por sus formas rectas y sencillas que de alguna manera logran que la construcción se destaque por ella misma y no por los adornos, que en el caso de otros estilos es lo primero que salta a la vista. El ahora museo del ferrocarril cumple con el principio de menos es más, sin embargo, la fascinación particular por el estilo Art Decó proviene porque ofrece un orden que definitivamente contrasta con el caos que se puede encontrar en la vida cotidiana, podría decirse también que es un estilo honesto, en el cual, lo que se puede apreciar es lo que es, sin aparentar ni simular, por lo que se podría calificar al edificio del ferrocarril como nada pretencioso, el contraste del color de sus muros con el cielo azul hace que se destaque y le otorga una personalidad regional pues el color ocre intenso se puede relacionar con el desierto del altiplano potosino. Sin embargo, al realizar una revisión de fotografías de la década de los cuarenta se puede apreciar que el color original era de tono claro, posiblemente blanco o aperlado, el cual le confirió en su momento cierta elegancia. Al entrar al inmueble la amplitud de los espacios ofrece una sensación de libertad, los murales se pueden observar perfectamente integrados con la construcción, no como una imposición sino como acentos de formas y colores que transmiten un sentimiento de pertenencia no sólo con el estado de San Luis Potosí, sino con una sociedad que buscaba el progreso y que aún se encuentra en esa búsqueda entendida como bienestar social, con la construcción de un país que aun lucha y basa sus esperanzas en la unión nacional para alcanzar la anhelada modernidad.



Edificio de la estación de pasajeros en San Luis Potosí, 22 de octubre de 1942. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF.

Referencias bibliográficas

Fernández, Justino, *Arte Moderno y Contemporáneo de México*, tomo II, El Arte del Siglo XX, Ed. UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1994, p. 94

Torres, Leticia, *La integración plástica: confluencias y divergencias en los discursos del arte en México*. Revista CURARE, Espacio crítico para las artes, México, (s/f).

Veloz Cleto, Francisco Javier, *Revisión de la seguridad estructural del edificio “la nacional”, en el centro histórico de la ciudad de México*. Tesina de especialidad, UNAM, México, D.F., 2015.

Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona”. Secretaría de Cultura, Home Espacios Culturales Museos <http://culturaslp.gob.mx/museodelferrocarril>

Notas:

* Maestro en Historia del Arte Mexicano, Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Correo: alpe04@hotmail.com

¹ Ortiz Monasterios nació el 4 de febrero de 1887 en la ciudad de México y murió el 19 de enero de 1967 en la misma ciudad. Sus estudios profesionales los realizó en la escuela de arquitectura de la Academia de San Carlos, mismos que concluye el 25 de octubre de 1913. Fue profesor en cálculo de estructuras y materiales para la construcción en la misma escuela y de 1923 a 1935 fue presidente de la Sociedad de Arquitectos. Para más información ver Louise Noelle, *Arquitectos contemporáneos de México*, 2ª reimpresión. México, Ed. Trillas, 1993.

² Revista *Ferronales*, t. X, núm. 12, 1 de diciembre de 1939, p. 19

³ Patricia Frantzkevy, *Art Deco Graphics*. USA, Ed. Thames & Hudson, 2012; García Morales, María Cristina (2014). *Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona”*, Tesis de licenciatura UASLP, México, San Luis Potosí; Hillier define al Art Decó como un “Estilo moderno asertivo, que se desarrolló en la década de 1920 y alcanzó su punto más alto en la década de 1930; se puede deducir su inspiración de varias fuentes, que incluye el lado más austero del Art Nouveau, cubismo, el ballet Ruso, el arte de los indios americanos y la Bauhaus; Fue un estilo clásico en el que, al igual que el neoclasicismo, pero a diferencia del Rococo o el Art Nouveau, prefirió la simetría a lo asimétrico a lo rectilíneo en lugar de lo curvilíneo; respondió a las demandas de la máquina y a los nuevos materiales como el plástico, el fierro, el concreto y el vidrio”, (Hillier, 1968, p.13) Hillier, Bevis, (1968), *Art Deco of the 20s and 30s*, Ed. Studio Vista Limited, Great Britain

⁴ <http://www.mexicoenfotos.com/antiguas/san-luis-potosi/san-luis-potosi/estacion-del-ferrocarril-MX14266009508267>

⁵ Izquierdo, María, "El pintor muralista Fernando Leal", en *Hoy*, México, no.334, julio 1943, p. 62.

⁶ Silvia Elena Delgadillo González, *Documento en proceso*. Departamento de investigación del Museo del Ferrocarril “Jesús García Corona”, 2012; Revista *Ferronales*, t. XIII, núm. 11, noviembre de 1942, pp. 12-13.

SILBATOS Y PALABRAS

De Buenavista al Bravo

Resumen

De septiembre a noviembre de 1895, el licenciado Justo Sierra Méndez, entonces Magistrado de la Suprema Corte de Justicia de México emprendió un viaje, por Estados Unidos y Europa, por invitación expresa de su tío Pedro G. Méndez, hermano de su madre. Dos años más tarde, da testimonio de su viaje al publicar en la revista *El Mundo*, de la ciudad de México, “En Tierra Yanke” (Notas a todo vapor), documentos que fueron compilados por la Universidad Nacional Autónoma de México para celebrar su centenario en 1948 en el libro *Obras completas del Maestro Justo Sierra, t.VI. Viajes en tierra Yankee, en la Europa Latina*.¹

De Buenavista al Bravo no es más que una descripción de su viaje por territorio nacional, es el primero de 37 capítulos que componen la obra. En él nos ofrece sus impresiones sobre su recorrido por el Ferrocarril Central Mexicano y su trasbordó, en Torreón, al Ferrocarril Internacional Mexicano; sus estaciones, el paisaje y la comida serán los ingredientes que nos ofrece para permitirnos conocer de qué manera se viajaba por ferrocarril en el siglo XIX.

Palabras claves: Justo Sierra, viaje, México, ferrocarril, frontera

Abstract

From September to November 1895, Justo Sierra Méndez, who was Magistrate of the Supreme Court in Mexico in those years, made a trip to the United States and Europe on an invitation from his uncle, Pedro G. Méndez, his mother's brother. Two years later, he documented his trip by publishing, in Mexico City's “El Mundo” Magazine, an article called *En Tierra Yankee (Notas a todo vapor)*, these documents were compiled by the *Universidad Nacional Autónoma de México* as part of its centennial celebration in 1948, in the book *Obras completas del Maestro Justo Sierra, t. VI. Viajes en tierra Yankee en la Europa Latina*.

“From Buenavista to El Bravo” is nothing more than a description of his journey across the national territory, and is the first of 37 chapters that compose the entire book. It offers us his impressions about the trip through the *Ferrocarril Central Mexicano* and its transfer in Torreón to the *Ferrocarril Internacional Mexicano*; its railroad stations, the landscape, and the food will be the ingredients that will allow us to know what train travel was like during the XIX Century.

Key words: Justo Sierra, travel, Mexico, railroad, border

Aún tenía en la boca lo amargo del matinal adiós dejado entre besos en el lloroso hogar; procurando disimular el estado de esta mi alma cobarde e inquieta ante toda perspectiva de movimiento material (así me la legaron dos o tres generaciones de sedentarios lectores), decía a los amigos (muy pocos, por cierto, pero muy buenos y muy míos): “No voy a ver los Estados Unidos, voy a ‘entreverlos’; puede ser que me atreva alguna vez a interrogar a las cosas, pero nunca a los hombres. Y no es mala m razón; si creo poder traducir el inglés, no creo poder hablarlo y estoy seguro de no entenderlo; permaneceré, pues, incomunicado de antemano con la sociedad al través de la cual pasaré a todo escape como un sordomudo. Esto puede tener sus encantos; más deben de ser mayores sus inconvenientes... Por ahora, invitado por un hombre noble y generoso, que, más que un hermano de mi madre ha sido para mí un paternal amigo, voy a ‘formarme una idea’, como dicen, de la grandeza en crescendo prodigioso que, desde niño, soñaba ver...”



Y mientras pensaba en estas cosas y otras, había pasado de los brazos de mis amigos a los muelles y calientes cojines del *Pullman*, y el tren devoraba kilómetros al ritmo presuroso de sus enormes herraduras metálicas que golpeaban a compás el acero de la vía. Por mi ventanilla abierta veía distraídamente un vulgar cielo de zafir maculado de nubes blancotas con vientre gris que despuntaban la serranía azulosa del anfiteatro del fondo; más acá, la ondulación verde amarillenta de los collados estériles y secos; aquí cerca, los nopales formaos en batalla, ofreciendo al caminante, en gruesos platos de espinas, las esponjas de agua azucarada y fresca de sus tunas blanquizcas; de cuando en cuando los chopos y los mezquites cortaban con una mancha sombría aquel paisaje de desierto que salpicaban con sus pirámides de púas algunos centenares de magueyes... Y

seguía el galope metálico del tren, al que mis compañeros de viaje y yo acomodábamos versos capaces de poner los pelos de punta a las academias de la lengua en ambos mundos; ya nos acercábamos a las vetustas colinas que con sus perfiles bajos cortaban el horizonte; ya las veíamos

huir y dispersarse momentáneamente, mudándose de golpe la decoración, formada ahora por una amplísima superposición de lejanías, circuida por las curvas incesantemente rotas de las montañas azules... ¡un río! ¿de agua, de tierra? De piedra probablemente, porque yo no vi más que bloques y guijarros.

¡Ah! Infeliz aquel que emprenda este viaje atendido a las “latas” de carne salada y de frijoles blancos del bufete; moriría de fastidio y de inopia; porque aquellos manjares son de una cruel monotonía y porque media libra de ternera conservada cuesta tanto como una vaca lechera. La amable previsión de las señoras, nuestras compañeras de viaje, nos libró de este fin dramático y prosaico, y ante las cestas y paquetes de tentadoras provisiones, pronto tomados por asalto, y saboreando un Oporto suave al paladar y al espíritu, miraba al soslayo y con profunda lástima el tapiz verde cedrado de los lomeríos, los grandes y caprichosos florones negros que estampaban en él las nubes, los surcos oscuros de los linderos...

No, yo no pretendo hacer una “guía de paisajes para los viajeros del Ferrocarril Central”, a otros esa gloria; yo de vez en cuando levanto los ojos del libro en que leo soñolientamente (¡oh reverencia!!) los terceros de Dante o los diálogos y escenas absurdas de una novela del papá Dumas que no había leído nunca, *La San Felice*, y veo por mi ventanilla... Mi biblioteca de camino se compone de un tomo en que está toda la Divina Comedia y cuatro tomos o cinco de novelas de Dumas...

San Juan del Río es esto: una torre, después otras torres; siguiéndolas aquí, rodeándolas allá, los cubos blanquecinos o pintarrajeados de las casas ceñidas de árboles, perdidas alguna vez entre ellos. No deja de ser gracioso el aspecto... ya pasó, ya se perdió... Abrese a nuestra vista un circo de tierra, cuyas gradas están alfombradas de vegetación; en el último término los altísimos como empenachados de humo de la fábrica de Hércules. Desfilamos a todo vapor entre grupos de árboles verdes y lustrosos, y por instantes se eriza la perspectiva de campanarios de todos los tamaños, pero de un solo tono. Pasamos por un claro de un magnífico acueducto, muy alto, muy sencillo, de espacios majestuosos, entre los cuales se recortan en marcos ovalados los montañosos horizontes; dos minutos después de haber pasado bajo ese arco triunfal, el tren se detiene trabajosamente entre una multitud gárrula que ofrece en tumulto ópalos, verdosos como los ojos de las muchachas de San Juan del Río, y el delicioso pan azucarado y fino de los camotes de Apasco....



Imagen tomada del libro de Adalberto de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York*, 1892. A través de los árboles se columbra un gran velo gris perla, dulcemente tornasolado de oro; a veces a pliega y se riza con joyanteos de seda; enfrente las nubes inmóviles; debajo de un dosel azul “flecado” de púrpura, el globo rojo del sol cuelga tangente por su extremo inferior a un mar crespado de espumas de fuego. Después, el sol naufraga... La noche, entrevista por la ventanilla de mi camarote, tiene color de sueño... Pasan las horas; de repente para el tren; rumbos de gentes que entran y salen; el negro que pasa, un camarote que se abre con ruido de cadenas y de anillos de cortinajes, después unos gritos lamentables afuera. ¿Qué grita ese hombre, Dios mío? ¡Pide auxilio, sin duda! ¡Algún crimen! Dice: “¡Una toalla! ¡una toalla!” Vendía toallas aquel energúmeno. Desfiló ante nosotros una estación. Era Aguascalientes....

Surge de golpe el sol, sin transición, sin permitir buscar una metáfora, surge como una sorpresa; es exactamente como un ojo que despierta, como una pupila repentinamente abierta y que todo lo viese de golpe. Pronto las fajas oscuras de las nubes lo deforman, lo cortan, lo ocultan luego. Y tal es la mise en scène de una aurora en Zacatecas.

Seguimos a todo escape hacia las regiones inhabitadas, seguimos bajo un cielo color de plata viva, por un suelo que se levanta hacia nosotros, se disuelve en átomos infinitos y nos envuelve y nos engulle en su silencioso huracán de polvo... Las cercas de piedras blancas, colgadas prehistóricamente, parecen más bien denunciar un antiguo “paraje” chichimeca, que una aldehuela en nuestro siglo. Pero nuestro siglo está ahí presente en forma de telégrafo, cuyas altísimas cruces grises, unidas por las fibras metálicas, parece que huyen a grandes zancadas kilométricas hasta el

confin del desierto; nuestro siglo va y viene con el tren de vapor... Lo triste y lo encantador en nuestro país, son estos contrastes de civilización refinada y de incultura absoluta, de climas que se atropellan en una escalinata de montañas, de ciudades y soledades, de desiertos muertos de sed que se puedan contemplar paladeando un vaso de limonada fría y deliciosa...

Camacho. Huimos del desierto que no nos dejará escapar; sigue, nos sigue con su color urinoso, el de esta inacabable tierra sin cesar entrevista bajo los eternos matorrales de huizache, un árbol impotente para llegar a serlo...

Symón. ¡Oh aventura! La tierra está húmeda; grandes charcos de agua cerca de la vía indican que un copioso e inusitado aguacero proporcionó a la raquílica vegetación de estos contornos, la deliciosa sensación de agua...

Jimulco. Las montañas, viniendo del horizonte del desierto, se juntan, se “conectan” como dicen los ferroviarios, con la vía misma que pasa por el cañón estrecho que entre ellas queda. Son curiosos estos vástagos de la Sierra Madre Oriental, a través de los que abrimos paso para lanzarnos a las estepas inmensas de Chihuahua y Coahuila...

Hornos, Jimulco, Torreón, pequeños oasis de estas sabanas; en Torreón centro de cierta importancia que puja por parecer una aldea americana, a la sazón que tomaba una agua amarga, espumosa y fría que me costaba cuatro reales, y que, en suma, era tan detestable como todas las cervezas que adora Urbina,² unos chiquitines harapientos negros y graciosos, me rodearon pidiéndome centavos; eran gitanillos que venían de un campamento que se veía a cien varas de nosotros, como una mancha de grasa sucia...

Bifurcó nuestro camino en Torreón, a la entrada del Bolsón de Mapimí. Costeando la parte meridional de la cuenca del Nazas, nos lanzamos rumbo a la Sierra Madre Occidental, cortando diagonalmente el Estado de Coahuila. Reaparece el desierto; pero más vasto, más desolado, más incurable; en una vaga y esfumada lejanía de este nuevo imperio del polvo, las dos cordilleras bajas parecen hundirse, acotando una brecha titánica en el horizonte. Al final de la noche amortaja al polvo en su manto negro, y nos dormimos fatigados en los buenos carros del Internacional. Despertamos en Piedras Negras o Ciudad Porfirio Díaz.



Imagen tomada del libro de Adalberto de Cardona, De México a Chicago y Nueva York, 1892.

Eché una ojeada a la aurora... En las ondulaciones del terreno, un poco más densamente manchado por la vegetación, acampaban inmóviles largas líneas de vagones rojos. Detrás de la estación, entre árboles y jardinetes, se ven los perfiles de bonitas casas de madera. Acá y allá esbeltas chimeneas lanzan sin cesar humo negro.

El Bravo. Aquí es un brazo de agua cenagosa, encajonado en una barranca vulgar, con un islote herbáceo en el centro. Pasamos sin emoción los linderos de la patria; al parar otro lado (Eagle Pass) oímos un repique en el campanario parroquial de Ciudad Porfirio Díaz. La emoción vino entonces; aquello era muy lejano, muy melancólico, muy dulce; oíamos aquella voz con la garganta anudada por un sollozo; parecía que era una campana del hogar que nos decía adiós. Hasta la vista, contestamos con el corazón y caímos en manos de los aduaneros de la tierra clásica libertad. Eagle Pass es una bandera americana muy alta, una aduana y unos furgones de carbón.

Notas:

¹ Este fragmento se tomó del libro *Obras completas del Maestro Justo Sierra, t. VI. Viajes en tierra Yankee, en la Europa Latina*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1948. Selección y transcripción Isabel Bonilla, Jefe de Departamento de Biblioteca especializada, Cedif.

² Luis G. Urbina (1867-1934), poeta mexicano.

VIDA FERROCARRILERA

TESTIMONIO DE LUIS GABRIEL MURILLO LIVA, MIGRANTE HONDUREÑO

Alfredo Nieves Medina *

Resumen

Entrevista realizada por Alfredo Nieves Medina, jefe de Departamento de Planoteca, el 11 de noviembre del 2015, al migrante Luis Gabriel Murillo Liva, de San Pedro Sula, Honduras, nacido el 18 de agosto de 1988, en el albergue de La Sagrada Familia en la ciudad de Apizaco, Tlaxcala.

Palabras claves: migrante, trenes de México, Houston, Honduras, delincuencia organizada.

Abstract

Interview conducted by Alfredo Nieves Medina, chief of the Plans Archive Department, on November the 11th 2015 of the migrant Luis Gabriel Murillo Liva, from San Pedro Sula, Honduras, born on August the 18th 1988, on the “La Sagrada Familia” shelter in the city of Apizaco, Tlaxcala.

Key words: migrant, Mexico’s trains, Houston, Honduras, organized crime.



Luis Gabriel Murillo Liva, de San Pedro Sula, Honduras, nacido el 18 de agosto de 1988, en el albergue de La Sagrada Familia en la ciudad de Apizaco, Tlaxcala.

AN: Agosto del 88, San Pedro Sula, Honduras. Bueno, ¿hacia dónde vas?

LGML: A pues, Houston.

AN: Houston, Texas. ¿Cuándo saliste de tu país?

LGML: 14 de octubre de, sí de octubre.

AN: ¿Y cuándo entraste a México?

LGML: Como el 17, 16, 17. (octubre 2015)

AN: ¿De octubre?

LGML: Sí.

AN: ¿Ya vas para casi un mes?

LGML: Sí.

AN: ¿Por dónde entraste?

LGML: Por Tabasco, por lo que es El Ceibo.

AN: Ceibo, Tabasco. ¿Por qué por ahí?

LGML: Porque por ahí es donde según está corriendo el tren ahorita, ahí de Tenosique, Tabasco, ahí es donde empieza a correr el tren.

AN: Y después de ahí, nos comentas de El Ceibo, ¿cómo ha sido tu viaje?

LGML: Pues ahí, batallando poquillo por la delincuencia, por lo que es la delincuencia, ahí en El Ceibo, venimos cinco de Honduras originalmente y nos asaltaron.

AN: O sea, tú venías en un grupo de cinco...

LGML: Somos dos sobrinos, mi hermano y mi tío, [además de él].

AN: Tu hermano, ¿y todavía siguen estando juntos?

LGML: Mi tío se regresó de Palenque.

AN: ¿Hacia tu país?

LGML: Sí.

AN: ¿De qué edad era tu tío?

LGML: 35.

AN: Ah, pues todavía era joven, ¿por qué, por el...?

LGML: Por los asaltos y la delincuencia que había.

AN: ¿A ustedes les tocó en El Ceibo?, ¿y en qué en otras partes?

LGML: ¿Los asaltos?

AN: Ajá.

LGML: Ahí en Coatzacoalcos, no nos dejaron subir al tren los muchachos que están pidiendo la cuota.

AN: ¿Quiénes eran ellos?

LGML: Se hacen pasar según que por Los Zetas. Piden cien dólares por cada persona para que te dejen subir al tren.

AN: ¡Cien dólares!, esa es la cuota, y si no tienes, ¿no te dejan subir?

LGML: No te dejan subir, en una ocasión me tocó mirar a un chavo que le pegaron un tiro y a otro lo acuchillaron de arriba y lo tiraron de arriba.

AN: ¿Tú los viste?

LGML: Sí.

AN: Aja. ¿Y eso en dónde fue?

LGML: Ahí en Coatzacoalcos.

AN: En Coatzacoalcos, o sea que tú tomas el tren en Tenosique y llega hasta Coatzacoalcos.

LGML: Sí. Y de Coatzacoalcos me tocó caminar cuarenta kilómetros hasta, hasta una estación, bueno es como un lugar, no sé si estación, pero La Arenera, y de ahí pudimos tomar el tren en la madrugada.

AN: ¿Hacia dónde?

LGML: Hacia Córdoba. De hecho, el tren venía directo para acá, iba para México, pero aquí pasando los túneles hubo un retén de Los Zetas, otra vez.

AN: ¿A ti te tocó el que nos estaba comentado, este, Jonathan y Christian, que detuvieron un tren?

LGML: No sé si será el mismo.

AN: Pero, ¿tú venías en ese tren que lo detuvieron?

LGML: No, no los conozco a ellos, pero el tren de nosotros, pasando los túneles, lo poncharon y después nosotros nos bajamos, y éramos los cinco de nosotros, porque de hecho otro muchacho se no pegó a nosotros, dos muchachos más al grupo, entonces arriba del tren pudimos ver como a las once de la noche cuatro personas armadas reuniendo a toda la gente arriba, entonces yo me bajé para este lado, yo traía un capote hasta abajo, plástico negro, entonces escuché unos pasos, venía un muchacho de aquel lado y pregunto él: ¿qué quiénes éramos nosotros?, pues nada más estaba mi carnal y yo, y los otros muchachos estaban escondidos, entonces no le contesté y la segunda vez volvió a preguntar y, pero cargó una pistola, como una nueve milímetros más o menos o una tres ochenta, entonces yo le dije: venimos en la máquina, entonces él pensó que nosotros veníamos en la máquina, pero como trabajadores, entonces él dijo: súbanse a la máquina, entonces cuando, yo le dije a mi carnal: subámonos al tren donde veníamos en medio de los dos vagones. Nos subimos y ahí miramos ya tres trocas donde venían corriendo y muchachos bajándose de las trocas y todos armados, entonces me dice mi carnal: todos estos son Los Zetas, entonces nos tiramos del tren y corrimos entre la milpa, había una milpa, ahí pasamos la noche y la demás gente, pues se la llevaron ellos.

AN: Más o menos nos hablas de los túneles, ¿qué lugar recuerdas por ahí?

LGML: Nazaret, Jesús de Nazaret, algo así, en Puebla. ¹*Ver referencia*

AN: Eso es en Puebla. ¿Eso cuándo fue?, hoy estamos a, hoy es miércoles 11.

LGML: El domingo.

AN: ¡El Domingo! Haber regresemos un poquito hacia tu país, ¿allá a qué te dedicabas en tu país?

LGML: De hecho, no..., bueno a la construcción. Pero yo salí cuando tenía dieciséis años de mi país y ahorita tengo dos meses que regresé reportándome a Estados Unidos.

AN: ¿Qué tiempo estuviste en Estados Unidos?

LGML: Diez años.

AN: Diez años, ¿allá de qué trabajabas?

LGML: Carpintería, *framing* que le dicen.

AN: ¿En dónde?

LGML: En Houston.

AN: En Houston, y ¿por qué te regresaste?

LGML: Bueno, de hecho, tenía que salir del país, porque me casé con una, mi señora es americana, tenía que salir a esperar el perdón un año en mi país, pero me agilizaron el caso porque venía con unos amigos, traíamos latas de cerveza y me pusieron una que le dicen DW allá y por eso me sacaron del país, sí.

AN: O sea, ¿qué ahora lo tienes más difícil?

LGML: Sí. Ahora tenía que esperar más tiempo en mi país, pero llegué y aguanté dos meses, y no, no se puede.

AN: O sea, no te deportaron, tú te saliste para lograr la ciudadanía, porque te casaste.

LGML: Sí.

AN: ¿Cómo está tu país?

LGML: Pues no conocía, casi, pues sí me acordaba y toda verdad, pero ya ahorita no, la economía y todo no sirve, gastas más de lo que puedes ganar, el promedio que ganas son doscientos y vas a comer y en un par de comidas te gastas cien y entonces no queda nada.

AN: ¿Y allá tienes en tu país... familia?

LGML: Sí, a mis padres.

AN: Tus padres. ¿Cuándo llegaste al albergue?

LGML: El lunes.

AN: El lunes llegaste al albergue. ¿Ya tienes hijos?

LGML: Dos.

AN: Que son ciudadanos americanos...

LGML: Sí.

AN: ¿Y cómo ves tu asunto?

LGML: Pues está bien difícil, ahorita estoy, hubo un cambio de planes a última hora, según nos íbamos a ir por Laredo, pero no se puede cruzar, hay mucha delincuencia, mucho Zeta, vamos a tener que, pues aquí a ver cómo le agarramos el tren aquí y pues pegarle para allá, para Sonora.

AN: Para Sonora, ¿cómo supieron los de Los Zetas allá por Tamaulipas?

LGML: Por las informaciones y todo eso, todo lo que es ahí Laredo, Piedras Negras, Reynosa, todo ahí es territorio de ellos, prácticamente, están secuestrando, incluso mi carnal estuvo secuestrado con ellos, cuando fue en el 2010.

AN: O sea, él llegó en 2010.

LGML: Sí.

AN: ¿En qué otros albergues de este tipo has estado?

LGML: En Tenosique, estuve, en Coatzacoalcos también y aquí en este.

AN: Nos hablas de que vas hacia Sonora, ¿pero de aquí de Apizaco para dónde?

LGML: Para Lechería.

AN: Para Lechería, ¿y de ahí?

LGML: Pues agarrar un tren para Guadalajara.

AN: Y de ahí, ¿hacia Sonora?

LGML: Sí. La verdad ahora me tengo ir informando más con los trenes para allá, porque la otra vez que pasé, pues, llegué en tren hasta Lechería, de ahí fui a la Central del norte y agarré, tomé un autobús directo hasta Ciudad Juárez, sí.

AN: Esto de lo que estás hablando, ¿fue en el 2005?

LGML: Sí.

AN: O sea, ¿cómo estuvo ese viaje para ti y cómo esta este viaje ahora?

LGML: En el 2005 prácticamente no existía, ni lo que era la delincuencia de los narcos, que se metían con uno, yo sé que siempre ha existido eso del narcotráfico, todo el tiempo, verdad, pero no era negocio secuestrar la gente centroamericana, como es ahora. Ahora ya lo toman ya como un negocio y pues, antes estaba bien fácil. Antes estaba bien fácil la pasada, en 6 días, 8, 9, en 10 días estaba allá.

AN: ¿De tu país hasta Estados Unidos?

LGML: Sí. Y ahora ya llevo el mes y todavía voy a la mitad del camino, y ahora está súper difícil.

AN: En esa época, sí se puede saber, ¿en cuánto te salía el viaje?

LGML: Pues, el coyote de allá costo mil quinientos.

AN: ¿Y ese hasta dónde te llevó?

LGML: Hasta, de ahí, pasamos por Arizona, y este, nos quedamos en Luisiana, ahí estaban trabajando mis hermanos y hasta ahí me llevó el coyote, hasta Luisiana, Baton Rouge.

AN: Tu hermano, este que viene contigo ahorita, ¿ya ha estado también en Estados Unidos?

LGML: Sí.

AN: ¿Y allá tienes otros hermanos?

LGML: No.

AN: ¿O es nada más él que va ahorita?

LGML: El que va ahorita.

AN: ¿Qué tan pesado es viajar así, con la familia, irse cuidando?, o ¿es más fácil?

LGML: Esa es buena pregunta, no hombre, le digo que es algo bien difícil, porque igual ahorita yo traigo dos sobrinos, uno que acaba de cumplir dieciséis años ahorita y pues es como más difícil, porque tengo que ir con más cuidado y prácticamente, si fuera solo, yo creo que ya estuviera allá, pero como ahorita ya llevo dos días aquí planeando como voy salir, porque afuera esta Migración y como rodearle y pues ellos son los que más o menos me preocupan, por la familia, por la seguridad de ellos, porque en Tenosique, cuando nos asaltaron, nos salió una banda a las dos de la madrugada, entonces estaba lloviendo, teníamos toda la noche caminando y cuando íbamos caminando una curva, estamos entre una cañera y otra cañera, estaba la calle en medio, para llegar a lo que es la estación del tren, se oyó un disparo, eran los asaltantes y después salieron muchachos entre las cañeras, con machetes, entonces yo cuando miré que venían encapuchados sobre mí, como a las dos de la madrugada, yo corrí, haga de cuenta que me iban siguiendo, siguiendo otro bato, pero, pero se resbaló, entonces yo le tomé ventaja, me salté un cerco y me perdí, pero agarraron a mis dos sobrinos y mi carnal, y mi tío se logró escapar también entre las cañeras, al siguiente día, ahí pasé la noche, entre una laguna, al siguiente día llegué a Tenosique, hablé para Honduras, para ver cómo estaba la situación, que qué había pasado con ellos y ellos estaban secuestrados.

AN: ¿Ya les habían hablado por teléfono a tus...?

LGML: Ya habían ellos hablado pidiéndole tres mil dólares por cada uno y que se hacían pasar por Zetas, obviamente no eran Zetas, porque igual, el disparo que se escuchó fue de una veintidós, fue una arma chica y luego salieron los muchachos con machetes, ajá, y yo pienso que Los Zetas andan bien armados, entonces, pero se hacían pasar por esos y ahí los tuvieron todo el día y torturándoles, y pues yo rogándole a mis amigos de Estados Unidos cómo poder conseguir nueve mil dólares, es prácticamente imposible, si yo los pudiera conseguir, yo estuviera en mi país, no viniera arriesgando, arriesgándolos a ellos, sí. Y por eso se siente bien feo cuando están así porque la vida en juego, de ellos.

AN: ¿Y después cómo los rescataron?

LGML: Llegué al albergue con el Fray Tomás, de ahí en Tenosique y fuimos al ejército, se hizo el reporte, el ejército nos dijo: sí sabemos dónde pueden estar, porque hay muchos reportes seguidos, hay una banda muy grande ahí y los tienen en las cañeras, pero la neta ellos no son mexicanos, no podemos nosotros hacer nada, así nos dijo, entonces le dije: pues yo lo que quiero es que la vida de ellos, me entiende, lo que está en peligro ahorita, que se muevan, pero no quieren hacer nada los del ejército, entonces fuimos a la PGR, a la Procuraduría, ahí sí se hizo eso y se montaron operativos sobre ese lugar, entonces ellos como a las doce horas, catorce horas que estuvieron retenidos con ellos, los dejaron libres, al no conseguir dinero, los dejaron libres, nada más les quitaron el dinero que traían, uno traía como mil pesos, otro quinientos y así.

AN: ¿Y no agarraron a ninguno de ellos?

LGML: No.

AN: ¿De los secuestradores?

LGML: No agarraron, nada más los golpearon, a los muchachos los estaban torturando. Pero no pasó nada más, gracias a Dios.

AN: ¿Esos sobrinos, hijos de quién son?

LGML: De mi hermana.

AN: De tu hermana, mira nada más. Está fuerte.

LGML: Sí, luego tienen a mi hermano, luego cuando yo hablo, mi jefita está llorando, lloré y lloré y luego mi ápa, están en la casa y yo me desespero, y luego pues mi hermano es un año mayor que yo, que tienen ahí, tienen mis dos sobrinos.

AN: Está fuerte.

LGML: Ésta medio canijo.

AN: Y luego de aquí, ¿cómo le piensan llegar?

LGML: Pues, ahorita estoy esperando, porque ahora sí que nos quedamos sin dinero, ahorita vamos a recibir un dinero, ahorita como en una hora, dos horas, para tener para el taco y este, vamos a esperar al tren de aquel lado de la estación y a ver si no nos corretea la Migración y vamos a ver si lo podemos agarrar, porque viajar en combi o en autobús es un acto suicida, de aquí no pasamos.

AN: ¿Cómo les ha ido, aunque tú ya me platicaste una parte, con los policías?

LGML: Los policías, pues, nos han parado dos veces, pero no, la verdad como ya nos han asaltado atrás, ya no hemos traído dinero, lo que ellos quieren los policías, municipales y estatales, lo que buscan en nosotros es dinero, eso siempre. Muchachos vengan para acá, ¿ustedes son indocumentados?, sí y luego te hacen otras preguntas y luego te vuelven a repetir: ¿pero son indocumentados?, sí y por ahí te piden que te moches para los chescos, pero. pues no traemos.

AN: ¿Sin daño físico, o qué les hacen?

LGML: Pues no, nosotros siempre les hablamos con respeto a ellos y con humildad.

AN: ¿Y federales, policías?

LGML: No, los de la estación, los que así vulgarmente les dicen garroteros, ellos sí a veces nos corretean y nos quieren golpear.

AN: ¿Los trabajadores?, ¿trabajadores o guardias de seguridad?

LGML: Son guardias de seguridad.

AN: ¿Y de los garroteros, de los que andan en los trenes?

LGML: No, esos no nos han tocado.

AN: No te ha tocado que les pidan nada.

LGML: No, no.

AN: ¿En qué tipo de trenes has viajado?, ya sabemos que es de carga, ¿pero qué tipo de carga traían?

LGML: El de Tenosique, que viajamos para entrar a Veracruz, este, venía vacío, no traía nada y el de aquí, pues traía arena.

AN: Arena. Bueno, a ti la motivación principal es que ya estás matrimoniado y tienes que ir a integrarte a tu familia. Pero, por ejemplo, tus dos sobrinos, ¿por qué se vienen?

LGML: Bueno, de hecho, cuando yo llegué a Honduras, un sobrino estaba en Chiapas, estaba en Tuxtla.

AN: ¿Trabajando o ya listo para...?

LGML: No, él venía viajando, pero se quedó ahí dos semanas, en eso llegué a Honduras, cuando él supo que yo estaba en Honduras, yo le dije que yo iba también a venir, entonces regresó para Honduras para venirse conmigo y mi otro sobrino, pues viene por la situación que vive mi hermana, también para ayudarla a ella y pues es un sueño que tiene llegar allá y hacer un futuro, porque en Honduras, básicamente, si naces pobre mueres pobre, es casi imposible que te superes, sí, pues haz de cuenta que yo cuando estuve soltero hice una casa en Honduras, hice una casa y es una de las mejores casas que hay.

AN: Mientras estuviste trabajando en Estados Unidos, ¿mandabas dinero para hacer la casa?

LGML: Sí. Yo como quiere mi padre, mi madre, mi carnalilla, la chiquilla y yo, a dos carnalales les di el estudio, todo el estudio y mi jefe no trabajaba, pues ya estaba grande y pues mi jefita pues tampoco y yo me hacía cargo de ellos, durante, mientras estuve allá nunca me olvidé de ellos, les hice una buena casa.

AN: ¿Cuántos hermanos son?

LGML: Seis.

AN: Seis. De ellos, ¿cuántos están o cuántos van hacia Estados Unidos?, ¿cuántos están en Estados Unidos, ¿cuántos están en Honduras?

LGML: Otra pregunta más, menos, este, en el 2013 murió un hermano mío, cruzando la frontera, aquí en México, Celaya, Guanajuato.

AN: ¿Violenta o enfermedad?

LGML: No. Fue que le pegó la influenza, esa que andaba pegando, la H1- N1, le pegó, de hecho, él fue el que nos llevó a todos, él fue el que pagó el coyote de todos, él fue el primero que llegó allá.

AN: Pero él sí estuvo trabajando allá entonces.

LGML: Sí, él estuvo en Estados Unidos y el regresó a Honduras, y cuando regresó para atrás que iba para allá, le pasó eso.

AN: Oye, una pregunta medio fuerte, ¿cómo es tan difícil regresar un cuerpo hacia tu país?

LGML: Es tremendo, porque yo estaba en la casa y me estaba marcando mi primo de Carolina del Norte y yo no le contestaba, era un sábado me acuerdo y marco tres veces, no le contesto y dice mi esposa contéstale *Baby*, porque puede ser algo importante, entonces yo cuando contesto está llorando y me dice: Javier, ¿qué pasó con Javier? Le dije yo, pero cuando está llorando, bueno yo pensé un accidente, algo así, no algo tan grande y dijo que había muerto. Entonces de ahí ya sabrá, toda esa noche pase medio mal y hablando para Honduras, con mis jefes y todo eso, siguiente día hablé, busqué en Internet las embajadas de aquí de México, los consulados de Honduras y hasta que, y el de Houston, pero los consulados de México tienen, los de Estados Unidos no sirven, habla usted y habla, habla y habla, nunca le contestan y nunca jamás, y este, ya contacté los consulados de aquí y sí, ellos se hicieron cargo. Duró como ocho días, ocho días la repatriación, lo mandaron en avión para allá, a Tegucigalpa, la capital.

AN: Y él, ¿cómo venía viajando, iba hacia Estados Unidos?

LGML: Sí.

AN: ¿Y cómo iba viajando?

LGML: En tren.

AN: En el tren, órale, estuvo fuerte, ¿no?

LGML: Sí.

AN: ¿Y tus demás hermanos?

LGML: Ahí vamos, el otro, el otro va conmigo ahorita. Tengo otro que intentó también pasar, pero el otro no ha pasado, tengo otro que sí estuvo dos años, pero ya no se regresó.

AN: ¿Peligroso o encontró el modo de vivir allá?

LGML: Pues es que como ya tuvo sus muchachillos allá, hizo su familia allá.

AN: Es difícil regresarse, ¿verdad?

LGML: Sí.

AN: Podíamos decir que, en determinado momento, ¿los mueve la aventura? ¿O es más la situación económica?

LGML: No. Bueno, en lo personal, yo sea como sea voy a llegar, como sea yo tengo que llegar, es un algo que tengo y no es, al contrario, si me preguntan a veces tengo miedo y ya lo he hecho, y si, como ahorita a veces sí tengo nervios de que me tengo que salir, la verdad, pero tengo que llegar y voy a llegar.

AN: ¿De qué edades son tus hijos?

LGML: De cuatro y seis años.

AN: Órale, ya están grandes. ¿Qué les dices a tus niños cuando hablas por teléfono?

LGML: Que ya tengo que llegar, que no se preocupen, que voy a estar allá.

AN: ¿Y ellos?

LGML: Pues ya se imaginará, mi esposa me los llevó un, como cuatro días antes que yo venía para acá, porque yo estuve encerrado allá, entonces cuatro días antes y pues fue algo bien dramático, algo bien difícil, como quiera te acuestas pensando en ellos, cuándo los vas a ver y te despiertas en lo mismo. Y hay que echarle ganas.

AN: ¿Y en qué parte estuviste detenido?

LGML: En CDF (Centro de detención) en Houston. Porque lo que pasa que Texas, ahorita no sé si están informados, pero Texas este año tiene todas las leyes, están súper diferentes, están sacando a todos, a todos, si lo para el policía y te dio un ticket o algo por un *míster minor*, que es un delito menor allá, todos están saliendo, los están tirando para atrás, no es como antes, que años para atrás, eso era más diferente.

AN: ¿Y los fichan?

LGML: Sí, de hecho, si usted tiene una, en su récord, hace diez años, verdad, usted hizo algo, pero vamos a suponer que venía manejando y tomando hace diez años ya pagó, fue a la cárcel y ya, usted ya pagó, pero quedó esa manchita en su récord, ahorita va *lace* la policía y aunque usted sea residente, o sea, va a su casa y lo llevan para que arreglé cuentas, y hay muchos como, los centros de detención en Estados Unidos están lleno de residentes, de visas, gente que tiene visa, de gente que tiene permiso, ahorita ya no, peleando la gente para no perder, lo que es el estado de Texas, sí está tremendo ahorita.

AN: ¿Tú estabas en...?

LGML: Houston.

AN: O sea, que las leyes migratorias se van poniendo más difíciles.

LGML: Sí, más difíciles.

AN: ¿Tu esposa de dónde era?

LGML: De Texas.

AN: De Texas, ¿pero es americana o es chicana?

LGML: Chicana.

AN: ¿De mexicanos?

LGML: Pues siempre los padres, verdad, como los padres, los abuelos todos han nacido en Texas, sí, pero habla español, son descendientes de mexicanos, pero eran como de una quinta generación de texanos.

AN: ¿Y qué tan difícil es integrarse a los gringos, a los estadounidenses, en el hablar, en el comer?

LGML: Bueno, en mi caso, cuando yo la conocí a ella en un pueblo que se llama *Siguard*, Texas, es para *west* Texas, es ocho horas de Houston, no, nueve horas de distancia, entonces yo típico, nos conocimos, fuimos cuatro meses de novios y la traje para Houston, entonces...

AN: ¿Te echabas un viajecito de ochenta kilómetros?

LGML: Mmm, no, de más. Eran más de nueve horas manejando.

AN: ¿Nada más para ir a echar novio?

LGML: No, yo trabajaba ahí.

AN: Ah, ya, ya.

LGML: Hacíamos apartamentos y la compañía nos mandó a ese pueblo.

AN: ¿Y ahí la conociste?

LGML: Ahí la conocí y después como terminó el jalé como cuatro meses, me la traje para Houston, entonces no conviví mucho con la familia de ella, ella convivió más que todo conmigo, ya tenía apartamento allá en Houston.

AN: Perdón, una situación más confidencial, ahorita, ¿cómo le hacen con el dinero para sostenerse allá a tu familia?

LGML: Okey, esa es otra buena pregunta, cuando, ya ahorita ya llevó para seis meses, más o menos fuera de allá, y este, cuando pasó tenía ya pagada la renta, para un mes adelantada y todo eso y, pero después le dije, hablé con mi suegro que viniera por la familia, por ella y los dos niños y se los llevó para allá, para atrás, las nueve horas y así igual están otra vez en el pueblo, en la casa de él.

AN: Ah, por lo menos ya los apoyan con eso.

LGML: Sí, ya pues, ahí no les falta nada, en lo que llego yo.

AN: De todos modos, es muy difícil, ¿no?

LGML: En lo que llego yo, otra vez empezar de cero, porque prácticamente todas las cosas que tenía se perdieron.

AN: Bueno, ¿algo más que nos quieras comentar, Luis Gabriel, de este viaje?

LGML: Nada más echarle ganas y seguir para adelante.

AN: No hay de otra, ¿verdad?

LGML: Sin quitar la mira en Houston, porque está canijo.

AN: Bueno, agradecemos la colaboración de Luis Gabriel y esperemos que lo más pronto posible se reúna con su familia. Gracias.

LGML: Gracias.

Notas:

*Jefe de Departamento de Planoteca, el 11 de noviembre del 2015 en las instalaciones del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

ARCHIVO HISTÓRICO

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva

Núm.	Expediente	Legajo	Periodo	NCO	Caja
535	Actas de sesiones de la JD de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango (CDCD)	1. O 24 de abril; 2. O 8 de octubre; 3. O 15 de octubre;	1928-1928	3, 6228	34
536	Actas de sesiones de la JD de la CDCD	1. O 17 de enero; 2. O 27 de abril; 3. O 27 de julio; 4. 24 de agosto; 5. O 21 de septiembre; 6. O 9 de noviembre; 7. O 2 de diciembre.	1929-1929	3, 6229	34
537	Actas de sesiones de la JD de la CDCD	1. O 4 de junio; 2. O 4 de octubre;	1930-1930	3, 6230	34
538	Actas de sesiones de la JD de la CDCD	1. O 25 de julio; 2. O 5 de octubre; 3. O 3 de diciembre:	1931-1931	3, 6231	34
539	Actas de sesiones de la JD de la CDCD	1. O 29 de agosto; 2. O 5 de octubre; 3. O 21 de noviembre:	1932-1932	3, 6232	34
540	Actas de sesiones de la JD de la CDCD	Ordinaria, 13 de julio	1936-1936	3, 6236	34
541	Movimiento de directores	1. Movimiento de directores de la CDCD, 1927; 2. Renuncia de B. E. Holloway, 1930; 3. Nombramientos anuales de directores, 1931; 4. Expedición de títulos para la conformación de la junta de directores, 1931; 5. Nombramiento de Mariano Cabrera como Pdte., y director de la Cía., 1932; 6. Renuncia de Javier Sánchez Mejorada como miembro de la JD, 1932; 7. Nombramiento de Mariano Cabrera, 1932; 8. Renuncia de Roberto López como miembro de la JD, 1932; 9. Nombramiento de directores, 1932; 10. Expedición de un título por una acción a favor de Mariano Cabrera, 1932; 11. Renuncia de Lorenzo Pérez Castro como miembro de la JD, 1932; 12. Renuncia de Mariano Cabrera como miembro de la JD, 1935; 13. Certificados de acciones para habilitar a Jaime Gurza y otros, 1952.	1927-1952	3, 7140	35
542	Nombramientos	1. Nombramiento de Joaquín Pedrero Córdoba como miembro de la JD, 1929; 2. Nombramiento de Carlos Basave como miembro de la JD, 1928.	1928-1929	3, 7141	35
543	Licencias	Licencia de Fernando González Roa al puesto de miembro de la JD, 1929.	1929-1929	3, 7142	35

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

BIBLIOTECA ESPECIALIZADA

Colección Amorós de Negre

821. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 8 de junio de 1868. Art. 1° Se abrirá un camino carretero que partiendo de la estación de Ometusco, del ferrocarril de Apizaco y pasando por Zacualpican y Huejutla termine en Tantojón o en cualquier otro punto, río arriba del Témpoal conveniente para la navegación hasta el puerto de Tampico....* Puebla, México, 1868, 1 h. De 32 * 23.2 cms., impresa y manuscrita por el frente.

822. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 8 de junio de 1868. Art. 1° Se abrirá un camino carretero que partiendo de la ciudad de Querétaro termine en Tantojón o en cualquier otro punto conveniente para la navegación hasta el puerto de Tampico...* Puebla, México, 1868, 1 h. De 32.3 * 22.8 cms., impresa y manuscrita por el frente.

823. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 26 de septiembre de 1868. Núm. 64, Art. Único. El gobierno del Estado se asocia a la compañía de Puebla contribuyendo a la empresa del ferrocarril de Veracruz a México con dos millones de pesos. El ejecutivo del mismo estipulará con la sociedad empresaria los términos y condiciones de pago sometiendo al contrato que con ese motivo se celebre a la aprobación de la legislatura.* Puebla, México, 1868, h. de 32.6 * 22.7 cms., impresa por el frente. En la parte inferior del lado izquierdo sello de la Jefatura Política del Distrito de Tecali, y a la derecha con letra manuscrita: publíquese, Tecali de Herrera, septiembre 28 de 1868.

824. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 30 de septiembre de 1868. Núm. 65, Art. 1° se construirá un camino de fierro de Puebla a un punto en que el río Mexcala comienza a ser navegable tocando siempre que fuere posible en las poblaciones que se encuentre en esa vía, como Cholula, Atlixco, Matamoros, etcétera. Art. 2° Se faculta al Ejecutivo para que arregle las bases de esta empresa sujetándolas previamente a la aprobación a la legislatura del Estado.* Puebla, México, 1868, 1 h. de 32.6 * 22.2 cms., impresa por el frente. En la parte inferior del lado izquierdo sello de la Jefatura Política del Distrito de Tecali, y a la derecha con letra manuscrita: publíquese, Tecali de Herrera, octubre 2 de 1868.

825. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 1° de octubre de 1868. Art. 1° Se abrirá un camino carretero de la ciudad de Durango a la de Mazatlán, pasando por la Sierra Madre...* Puebla, México, 1868, 1 h. de 32.3 * 22.9 cms., impresa por el frente. Además, en la parte inferior en el lado izquierdo un sello de la Jefatura Política del Distrito de Tecali y al entro con letra manuscrita: Tecali, octubre 5 de 1868.

826. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 9 de diciembre de 1868. El Congreso de la Unión decreta. Art. 1° Subsiste el decreto de 27 de noviembre de 1867 con las siguientes modificaciones: I El artículo segundo quedará en estos términos. "Art. 2°. La compañía empresaria podrá terminar la construcción del expresado camino de hierro entre Veracruz y la ciudad de México y el ramal de Apizaco a Puebla comprometiéndose el gobierno a no subvencionar durante el período de sesenta y cinco años, contados desde esta fecha, a ninguna corporación o persona que emprenda la construcción o explotación de otra vía férrea entre Veracruz y México o los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvención concedida para el ferrocarril de Veracruz a Puebla por Jalapa...* Puebla, México, 1868, 1 h. de 47.3 * 32.8 cms., impresa por el frente. Además, en la parte inferior a la izquierda constan la siguiente orden. Publíquese Tecali de Herrera, diciembre 11 de 1868.

827. *Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 13 de diciembre de 1868. El Congreso de la Unión decreta. Art. 1 Se autoriza al ejecutivo para comprar a la*

*compañía de ferrocarril de Tlalpam 50 000 pesos de las acciones nuevamente emitidas por su junta directiva pagándolas al tiempo de su emisión por quincenas de 5 000 pesos. La suma que se gaste en virtud de esta autorización será ministrada al Ministerio de Fomento por el de hacienda. Art. 2 El ejecutivo antes de usar esta autorización cuidará de averiguar si la compra de acciones que en su virtud hiciere cooperará eficazmente a que la línea hasta Tlalpam quede terminada para el 31 de mayo de 1869... Puebla, México, 1868, 1 h. de 32.8 * 23.6 cms., impresa por el frente. Además, en l parte inferior en el lado izquierdo sello de la Jefatura Política del Distrito de Tecali.*

*828. Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 16 de diciembre de 1868. El Congreso de la Unión decreta. Art. 1 Se abrirá un camino carretero que, separándose del ferrocarril de Apizaco, en la estación de Ometuso, pase por Tulancingo, Acaxochitlán y Huahuchinango y termine en el Zapotal o en cualquier otro punto más alto desde el cual puede hacerse la navegación hasta el puerto de Tuxpam por el río de su nombre y los esteros que con él comunican, si fuere necesario. Este camino se dividirá en dos tramos, uno de Ometusco a Huahuchinango y otro de Huhuchinango al embarcadero sobre el río Tuxpam... Puebla, México, 1868, 1 h. de 32.6 * 23 cms., impresa por el frente. En la parte inferior se agregó lo siguiente: un sello de la Jefatura política del Distrito de Tecali.*

*829. Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 15 de febrero de 1869. El Congreso de la Unión decreta. Art. 1 El decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de octubre de 1867, autorizando a don Emilio La Sére o a la compañía que él formara para abrir la comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, queda modificado en los términos siguientes... Puebla, México, 1869, 1 h. De 65 * 42 cms., impresa por el frente a línea tirada y a cuatro columnas.*

*830. Decreto expedido por el gobernador y comandante general del estado de Puebla, Rafael J. García, el 9 de enero de 1869. El Congreso de la Unión decreta. Art. 1 Se abrirá un camino carretero de México a Pisaflores u otro punto más conveniente si lo hubiere en la margen derecha del río Moctezuma, expeditándose la navegación hasta el puerto de Tampico, desde el lugar que después de hecha la exploración del terreno se elija para término del camino... Puebla, México, 1869, 1 h. De 32.7 * 23 cms., impresa por el frente. En la parte inferior un sello de la Jefatura política del Distrito de Tecali.*

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**FOTOTECA****Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
al MNFM****Sección: Donaciones**

Número de registro	Pie de foto	Color	Formato
03-001708	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001709	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001710	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001711	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001712	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001713	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	2 x 2"
03-001714	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001715	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001716	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001717	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001718	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001719	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001720	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001721	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001722	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001723	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001724	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001725	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001726	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"
03-001727	Exposición de Ferrocarriles Nacionales de México, abril de 1974.	Color	3.5 x 3.5"



03-001711



03-001718

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES**PLANOTECA****Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México****Sub fondo: Ferrocarril Interoceánico, (Puebla)**

núm.	Título	Fecha de elaboración	Soporte	Escala	Estado de conservación	Medidas (cm)
602	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Cocotitlán.	agosto 1 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
603	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Temamatla.	agosto 2 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
604	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estaciones Tenango y Tepopula.	agosto 6 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
605	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Roldán.	agosto 7 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
606	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Bautista.	agosto 8 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
607	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Ayapango.	agosto 7 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
608	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Amecameca.	agosto 24 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
609	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Zoyacingo.	agosto 12 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25

611	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Ozumba.	agosto 13 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
612	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Espuela de Chimal. Balastrea.	abril 22 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
613	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Tlacotitlán.	agosto 14 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
615	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Retorta.	agosto 20 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
616	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Cascada.	agosto 21 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
617	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Atlatlahuacan.	agosto 22 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
618	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación Yecapixtla.	agosto 23 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
619	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de Cuautla.	febrero 18 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25
620	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de Amecameca. Estación de bandera Santa Inés.	agosto 26 de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 X 25

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

ALMACÉN DE COLECCIONES

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero
Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

CÉDULA DE REGISTRO DE BIENES MUEBLES CON VALOR HISTÓRICO CULTURAL

1.- NÚMEROS DE REGISTRO. MNFM 2 PA (...) AQ BQ 00.

No. INVENTARIO CNCA. I15000000000008.

No. INVENTARIO ENM. H0030328IM15000.

No. COLOCACIÓN EN ALMACÉN. Planta baja, estante B, andén 3, Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

CLAVE PRONARE.

M	N	F	M	2	P	A	0	0	0	0	0	A	O	B	O	0	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

INSTITUCIÓN	BM	INVADOR	NÚMERO	LÍNEA	KILÓMETRO
-------------	----	---------	--------	-------	-----------

OTRO No. (especificar).

2.- LOCALIZACIÓN.

Estado: Distrito Federal Municipio: Ciudad de México Localidad: México.

3.- NOMBRE DEL OBJETO: Cámara de cine.

4.- NOMBRE DEL FABRICANTE: ARRIFLEX.

5.- MATERIA PRIMA PREDOMINANTE: Meta, acrílico y vidrio.

6.- INSCRIPCIONES: Túnel 4.

7.- MEDIDAS:

Alto 38 cm Largo 46 cm Ancho 26 cm Diámetro Peso aprox. 6 Kg.

8.- LUGAR DONDE SE LOCALIZÓ: Ciudad de México, D.F.

Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique ()

9.- ESTADO DE CONSERVACIÓN.

Bueno (X)

Regular ()

Malo ()

10.- REGISTRO FOTOGRÁFICO.

Si (X)

No ()



Foto: María de la Paz González.

11.- NOTAS Y OBSERVACIONES. (Función, descripción detallada, historia, etc.)

Las cámaras de cine Arriflex y muchos otros aparatos de cine y fotografía fueron empleados para documentar los recorridos de las locomotoras, vagones, maquinas diésel y demás equipo rodante de los Ferrocarriles Nacionales de México. Durante mucho tiempo fue este el mejor método para que los directivos pudieran constatar los avances en los trabajos de tendido de vía, reparaciones, estado de talleres y estaciones, equipo rodante vigente o recién adquirido y hasta accidentes por descarrilamiento. Sin duda alguna, gracias a los filmes tomados y a las cámaras de cine de la marca alemana de esa época, es que aún podemos conocer muchos aspectos de los ferrocarriles de aquéllos años; de su infraestructura y de sus avances.

Debemos destacar el hecho de que aún en nuestros tiempos las cámaras Arri, antes denominadas Arriflex son consideradas objetos de calidad, durabilidad y tecnológicamente a la vanguardia. Este tipo de cámara tiene la peculiaridad de ser de las primeras en su clase, con un lente tipo cámara fotográfica y el motor de una cámara de cine de hecho su nombre

se origina al unir las palabras ARRI Y REFLEX. The Arri Group es una compañía alemana proveedora de equipamiento cinematográfico, creada en 1917 en Munich, Alemania como Arnold & Richter Cine Technik.



Referencias: Rahayel, Oliver (Julio de 2006). «Motion picture technology made in Germany». *Instituto Goethe* (en inglés). Consultado el 25 de abril de 2013.

- ☐ ☐ «About Arriflex». *Calkovsky.com* (en inglés). Consultado el 25 de abril de 2013.
- ☐ ☐ «Curt O. Schaller, artemis developer». *schaller-media.de*.
- ☐ «ARRI Debuts Final Version of Trinity Stabilizer and Maxima Gimbal». *Studio Daily*.

11.- REGISTRO: PRONARE **FECHA. 1995.**