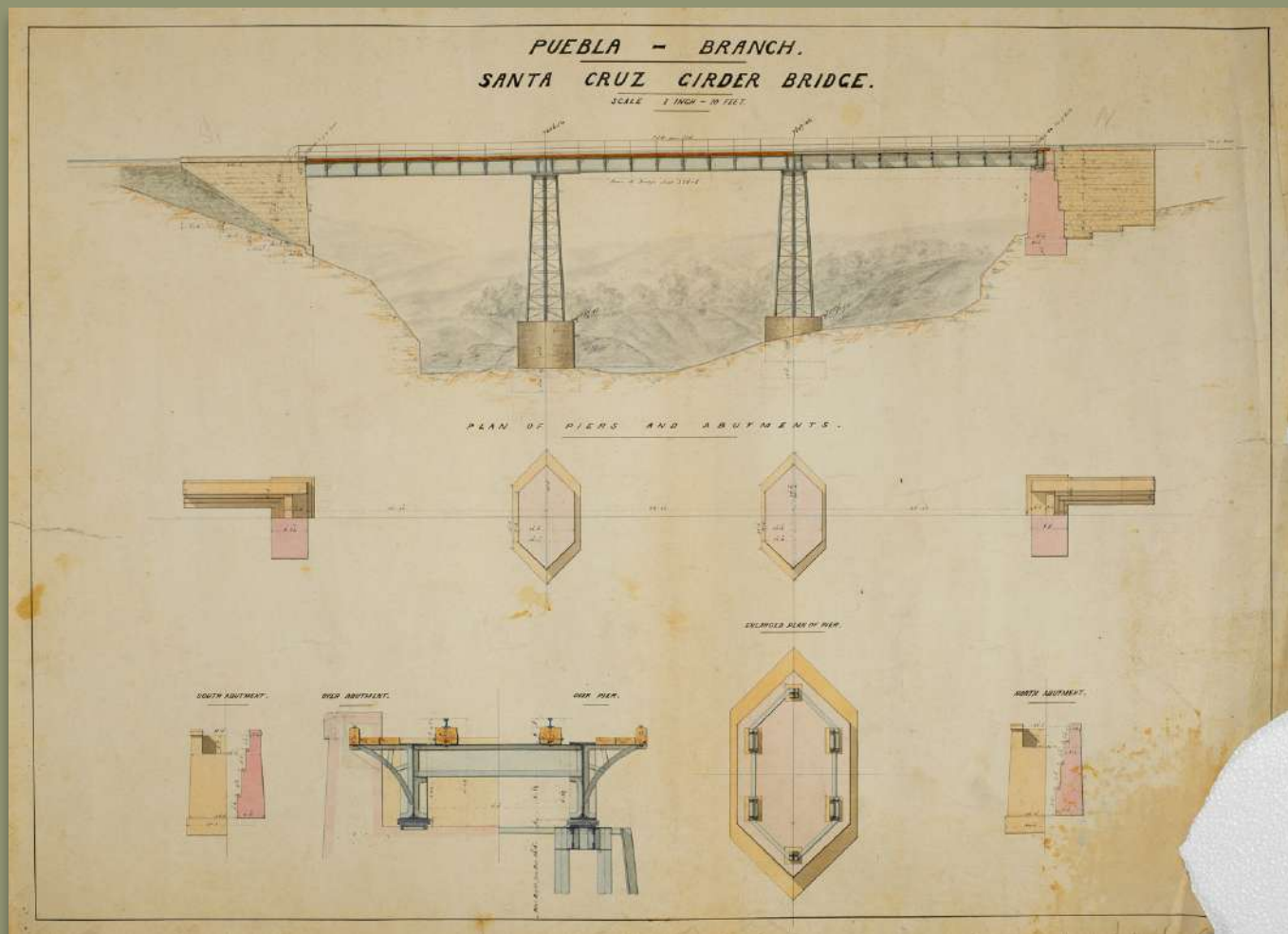


MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 26 • enero ~ abril • 2016



TIERRA FERROVIARIA

Los planos del Archivo de Ferrocarriles
Nacionales de México.

CRUCE DE CAMINOS

Un acercamiento a los anuncios publicitarios
de la revista *Ferronales*.

MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 26 • enero ~ abril • 2016

Secretaría de Cultura

Rafael Tovar y de Teresa

Secretario

Tel.: (01 55) 41 55 07 50

Arenal 40, Chimalistac, Álvaro Obregón, 01050,
Ciudad de México

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.: (01 222) 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: 01 (222) 774 01 00

Oficinas en la Ciudad de México

Av. Paseo de la Reforma 175, piso 16,

Col. Cuauhtémoc, C. P. 06500, Ciudad de México.

Tel.: 01 (55) 41 55 05 25

PRESENTACIÓN

p. 3

ESTACIONES

Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril.
María del Carmen Collado Herrera

p. 5

TIERRA FERROVIARIA

Los planos del Archivo de Ferrocarriles Nacionales de
México. Alfredo Nieves Medina

p. 14

CRUCE DE CAMINOS

Un acercamiento a los anuncios publicitarios de la
revista *Ferronales*. Verónica Judith Serrano Garza

p. 22

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Abraham Vega Cruz Murillo, migrante
hondureño

p. 42

SILBATOS Y PALABRAS

Cuento "El tren nocturno". Abdón Ubidia

p. 51

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

p. 63

LOS TRENES DE HOY

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

Foto de portada:
Puente Santa Cruz,
Tlaxcala del ramal
Puebla-Apizaco
del Ferrocarril
Mexicano, ca. 1869.
Fondo Ferrocarril
Mexicano, sección
Vía y Estructuras,
P Cedif / CNPPCF /
Secretaría de
Cultura.

“Memoria del Mundo” es un programa de registro y reconocimiento de la UNESCO, que opera mediante Comités establecidos en cada país miembro. Estos Comités evalúan y revisan las postulaciones que se presentan a nivel internacional, regional o nacional. El Comité Mexicano Memoria del Mundo existe desde hace quince años y ha tramitado y otorgado nominaciones nacionales, regionales a nivel latinoamericano y mundiales con el fin de incrementar la conciencia mundial sobre el significado del patrimonio documental, ya sea escrito, sonoro o audiovisual, que tiene nuestro país.

Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y en particular a quienes laboran en el Cedif! Nos congratulamos con esta distinción.

Y para continuar nuestras labores de difusión, estudio y valoración del conocimiento ferrocarrilero, ponemos en manos de los lectores e investigadores interesados, el número 26, primero del año 2016, de nuestra revista digital *Mirada Ferroviaria*, en el que, como ya es costumbre, damos cuenta en sus distintas secciones del panorama apasionante del mundo ferroviario, desde distintas perspectivas de interés.

En esta ocasión, en la sección Estaciones nuestros lectores podrán disfrutar el artículo que nos comparte la doctora María del Carmen Collado Herrera, titulado “Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril”, en el que presenta la trayectoria del ingeniero estadounidense Thomas Braniff. Analiza en él su participación en la construcción del Ferrocarril Mexicano, pero sobre todo nos da a conocer el desarrollo del ferrocarril durante el Segundo Imperio Mexicano.

Por su parte, Alfredo Nieves, jefe de Departamento de Planoteca del Cedif, nos ofrece, en la sección Tierra Ferroviaria, el texto “Los planos del Archivo de Ferrocarriles Nacionales de México”, y nos lleva de la mano a conocer cómo llegó el trabajador ferroviario Martín Ávila Sigler a custodiar el Archivo de Planos de la empresa FNM. Podremos conocer cuál era el uso que tenían los materiales en resguardo, cómo son utilizados hoy estos planos y mapas en las investigaciones que realizan los estudiosos,

Nos congratula informarles que gracias al apoyo de nuestros investigadores, así como el compromiso inquebrantable de nuestras autoridades, que nos motivan a continuar la tarea de organizar, registrar y poner a su disposición los documentos de archivo, gráficos e impresos, así como las labores de conservación, protección y difusión de los materiales que en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif) se resguardan, a partir del 21 de febrero de 2016 este Centro quedó inscrito en el Registro Memoria del Mundo de México.

Se trata de una distinción que nos obliga a refrendar nuestro compromiso de continuar las labores de protección y difusión de los acervos que tenemos en resguardo. ¡Enhorabuena al Centro



Teresa Márquez Martínez, directora del CNPPCF.

investigadores y artistas que prestan su atención y tiempo a la temática ferroviaria.

En la sección de Cruce de Caminos podemos leer el artículo de Verónica Judith Serrano Garza, “Un acercamiento a los anuncios publicitarios de la revista *Ferronales*”, en el que nos ofrece un análisis del diseño y de las características de los anuncios publicitarios insertos en la revista *Ferronales*, órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México, publicación que se editó por poco más de sesenta años, y que fue considerada el medio de comunicación del gremio ferrocarrilero. En este texto la autora también analiza cómo la representación gráfica fue guía y herramienta para difundir los valores ideales, las costumbres e ideologías en su receptor principal: el gremio ferrocarrilero.

No puede faltar en este número la aportación literaria de la sección Silbatos y Palabras, que en esta ocasión ofrece al lector una verdadera joya: el cuento “El tren nocturno” de Abdón Ubidia. La narrativa de Ubidia se desplaza entre los cuentos realistas, herederos de la gran tradición latinoamericana (Onetti, Otero Silva, Fuentes) y los que él mismo califica como “fantasiosos”, en los que el ingenio marca lo fantástico, característica que se repite en sus novelas. “El tren nocturno”, que aquí presentamos, es de los primeros, es decir, que se trata de un relato descriptivo, que da cuenta de manera genial no sólo de la atmósfera y ambientes en los que se desarrolla, sino sobre todo de la introspección del alma humana, de los rincones del temor, el disimulo y la culpa. Es un texto poco conocido, que a quienes amamos los trenes nos fascinará.

La sección Vida Ferrocarrilera permite al lector conocer de cerca a aquellos hombres y mujeres que desde distintas posiciones hicieron uso o fueron responsables de la construcción y operación de los trenes. En esta ocasión, y con el propósito de hacer visible la situación de las personas que salen de sus países en busca de mejores condiciones de vida, les presentamos el testimonio del migrante hondureño Abraham Vega Cruz Murillo, quien montó a La Bestia en un par de ocasiones, con miras a llegar a Estados Unidos. Él nos narra la cruda experiencia que día a día se aventuran quienes viajan en este tren en busca de alcanzar el “sueño americano”.

En la sección Archivos Documentales y de Bienes se anexan fragmentos de los listados de bienes documentales de los acervos que se resguardan en el Archivo Histórico, la Biblioteca Especializada, la Fototeca y la Planoteca del Cedif. También se incluye, como es costumbre, una cédula de registro de Bienes Muebles Históricos, que en esta ocasión corresponde a un aislador de vidrio, que se encuentra en depósito 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, mismas que nos nutren y posibilitan una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

Teresa Márquez Martínez
Directora

Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril ¹

Dra. María del Carmen Collado Herrera²

Thomas Braniff nació en Staten Island, Nueva York, en 1830.³ Sus padres fueron Thomas Braniff y Ana Woods de Braniff,⁴ ambos de origen irlandés.⁵ Además de Thomas, el matrimonio procreó otros tres hijos: Elizabeth, Sara y Juana,⁶ y es muy probable que la situación económica de la familia no fuera tan desahogada como pretenden algunas fuentes.⁷



Considerando el estatus social de la mayor parte de los irlandeses que emigraron a Estados Unidos en aquella época, cabe suponer que la familia Braniff perteneció a aquellas que salieron de Irlanda debido a las pésimas condiciones que imperaban en la isla, y que se trasladaban a la costa norte del Atlántico en busca de me-

jores formas de vida.⁸ Esta suposición no parece estar alejada de la realidad, pues cuando Thomas andaba por los veinte años de edad decidió partir hacia California en busca de fortuna. Cabe aclarar que su llegada al sur de Estados Unidos ocurrió precisamente en el periodo conocido como la “fiebre del oro”,⁹ cuando fueron muchos los que se trasladaron a esta zona en busca de riqueza. Era un hombre de espíritu aventurero, emprendedor, inteligente, hábil y ambicioso, que en la época porfiriana llegaría a ser uno de los empresarios más prominentes.

Sus ambiciones de riqueza hicieron que desde muy joven abandonara su hogar. Una vez en California, Thomas trabajó en las minas y vivió los placeres de oro de esta zona durante los primeros años de la década de 1850-1859 del siglo XIX, cuando trataba de obtener la fortuna que los cerrados círculos

¹ Este artículo forma parte del libro *La burguesía mexicana. El emporio Braniff y su participación política 1865-1920*. México, Siglo XXI editores, 1987.

² Profesora-investigadora del Instituto José María Luis Mora.

³ “Muerte del Sr. D. Thomas Braniff”, en *El Imparcial*, México, 23 de enero de 1905.

⁴ Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, LE 664R, Leg. 98: Testamento del Sr. Thomas Braniff (en adelante se citará ASREM).

⁵ Perey F. Martin, *Mexico of the XX th Century*. Londres, Edward Arnold, 1907, vol. 1, p. 71.

⁶ ASREM, *op. cit.*

⁷ P. F. Martin sostiene en la obra citada que Thomas: “Aunque ubicado en un hogar bastante confortable, su fuerte carácter y sus grandes ambiciones mostraron ser ilimitadas como para que él pudiera quedarse por mucho tiempo en [Nueva York]” (traducción de la autora). Por su parte *El Imparcial* sostiene en el reportaje antes citado que: “Su padre lo envió a California con un pequeño capital, con el objeto de que por sí solo se formara y emprendiera negocios por su propia cuenta [...]”. “Entrevista a la señora Aurora Rincón Gallardo de Braniff”, realizada por María del Carmen Collado el 28 de diciembre de 1976 en Jalpa de Cánovas. Infortunadamente los datos sobre esta etapa de su vida son muy escasos y las personas que hubieran podido dar más datos sobre el Sr. Braniff, como sus hijos, han muerto ya. Sin embargo, por la mencionada entrevistada sabemos que la educación que recibió sólo llegó a nivel elemental.

⁸ Eric J. Hobsbawm, *Las revoluciones burguesas*. Madrid, Guadarrama, 1974, vol. 1, pp. 294-295.

⁹ P. F. Martin, *op. cit.*, p. 71.

de Nueva York le habían negado.¹⁰ Se mantuvo en medio de un ambiente hostil y difícil, semisalvaje en ocasiones, en el que muchas veces triunfaba la ley del

Los años que permaneció como encargado de la construcción de ferrocarriles fueron para él una verdadera escuela, pues por la experiencia se convirtió en un “ingeniero práctico”, y gracias a esto pudo dedicar gran parte de su vida a la construcción de ferrocarriles.

Dos o tres años antes de venir a México conoció a la que sería su esposa, Lorenza Ricard, de origen francés, quizá nacida en Argentina.¹³ Más adelante, en 1865, recibió una propuesta para venir a nuestro país a trabajar en la construcción del ferrocarril México-Veracruz, propuesta que aceptó, uniendo así su destino con el de nuestra nación. En ella, en 1868, nació Jorge, el mayor de sus hijos.

La primera concesión para la construcción de un ferrocarril de México a Veracruz fue otorgada por el presidente Anastasio Bustamante a Francisco Arrillaga en 1837.¹⁴ Sin embargo, a pesar de tan añeja concesión, la construcción del ferrocarril fue demasiado lenta, ya que el desarrollo de la obra se vio afectado continuamente por los vaivenes de la política mexicana. Hubo varios concesionarios antes de la llegada de Maximiliano, sin embargo para cuando éste llegó, ninguno había logrado un avance considerable en la construcción de la vía férrea.

Para 1857 la concesión quedó en manos de Manuel y Antonio Escandón, quienes gracias a un subsidio indirecto



Colección Amorós-De Negre, BE Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

más fuerte. Todo esto contribuyó a templar su carácter, aunque no a obtener la fortuna deseada. Fue entonces cuando conoció al ingeniero Meiggs,¹¹ quien le ofreció un contrato para trabajar en la construcción de ferrocarriles en Sudamérica. Thomas aceptó la propuesta y de inmediato partió hacia el sur, donde trabajó en la construcción de las primeras líneas férreas de Perú y Chile.¹²

¹⁰ *Idem.*

¹¹ *Idem.* Según señala Perey F. Martin en su obra antes citada, este ingeniero fue el famoso constructor de los primeros ferrocarriles de América del Sur, vol. 1, p. 71.

¹² *El Imparcial*, op. cit.

¹³ Entrevista citada con la señora Aurora Rincón Gallardo de Braniff.

¹⁴ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*. México, Secretaría de Educación Pública, 1975, p. 23. (Sep/setentas, núm. 209).

del gobierno¹⁵ pudieron reiniciar los trabajos de trazo de la línea. Para redondear el proyecto se escogió al ingeniero Andrew Talcott, que ya tenía gran experiencia en la construcción de ferrocarriles en Estados Unidos.¹⁶ Sin embargo, a pesar del interés del gobierno y de la compañía por terminar la obra, hacia 1863 las luchas civiles y después la guerra contra Francia sólo habían permitido construir 41 kilómetros de vías.¹⁷

Desde la llegada del ejército francés, los Escandón trataron de convertir su compañía en una empresa inglesa para ayudarse a sortear los problemas que planteaba la moviedad política mexicana. Y no fue sino hasta agosto de 1864 cuando los Escandón lograron su anhelado propósito. Se inició la venta de acciones de la Compañía Imperial del Ferrocarril en Londres. En realidad, la creación de la compañía inglesa sólo fue un ardid, pues en Europa sólo vendieron del 32 al 36 % de las acciones emitidas.¹⁸

Poco antes de la creación de la compañía inglesa, los Escandón habían firmado un convenio con la empresa constructora de ferrocarriles Smith Knight and Company. Thomas Braniff, que entonces se encontraba en Chile al servicio de la empresa citada, fue contratado junto con otro grupo de personas para

continuar en México el levantamiento de las vías. No se sabe con exactitud la fecha de la llegada de Braniff a México, pero para febrero de 1865 el señor William Lloyd, ingeniero en jefe de la compañía, y con quien Thomas debió haber llegado a Chile, ya había iniciado los trabajos.¹⁹

La compañía constructora tenía su domicilio en la primera calle de Plateros, número 3, en la ciudad de México. Su director era el citado señor Lloyd y le seguían su secretario, un inspector general y dos ingenieros superintendentes.²⁰ Quizá el puesto que desempeñaba Thomas dentro de la compañía era el de ingeniero superintendente, pero es difícil saber con exactitud cuál era su cargo, pues en los documentos consultados se le adjudican distintos nombramientos. Sin embargo, se sabe que ocupaba un puesto de importancia dentro de la organización de la compañía constructora, porque en una carta que ésta le dirigió al gobierno lo menciona como superintendente general.²¹ Ahora bien, tanto la categoría del puesto como la brevedad de su estancia en México hacen suponer que en Chile tenía ya un alto cargo en la compañía.²²

Como consecuencia de las labores desarrolladas en la empresa construc-

¹⁵ *Ibid.*, pp. 60-67. Los términos de la concesión que el gobierno mexicano aceptó se modificaron ligeramente en algunas cláusulas durante 1857, pero invariablemente el gobierno sostuvo que el pago de subvención al ferrocarril se haría mediante el cambio de bonos de la deuda pública por "Bonos para la Construcción del Camino de Fierro de Veracruz".

¹⁶ *Ibid.*, p. 68.

¹⁷ *Ibid.*, p. 89.

¹⁸ *Ibid.*, p. 99.

¹⁹ *Ibid.*, p. 109, en *La Revista*, México, núm. 126, 25 de febrero de 1865, p. 2.

²⁰ Archivo General de la Nación FF, vol. 21, expediente 284, foja 15. Informe de Kirkpatrick, 24 de diciembre de 1865 (en adelante se citará como AGNM).

²¹ AGNM FF, vol. 9, exp. 144, foja 1, Carta de la Compañía al Gobierno, 28 de junio de 1865.

²² Es muy probable una confusión en cuanto al nombre del cargo que desempeñaba y se tratara de ingeniero superintendente, pues el superintendente de los señores Smith Knight & Co. era el señor Guillermo Warden Morice, como consta en AGNM, vol. 9, exp. 139, foja 10, Carta de Guillermo Warden al ministro de Fomento, 5 de junio de 1865.



Ingenieros del Ferrocarril Mexicano, 1874.²³

tora, Thomas Braniff no tenía un domicilio fijo. Aunque sus oficinas se encontraban en la ciudad de México, tenía que viajar a los distintos puntos en que se desarrollaban los trabajos del tendido de vías.

Al poco tiempo de instalarse en México, los contratistas ingleses empezaron a negociar con el gobierno la posibilidad de ampliar los privilegios para la importación de algunos artículos destinados al consumo de sus empleados extranjeros. Todo parecía indicar que estos trabajadores no podían prescindir de ciertos productos importados, lo que en verdad resulta extraño si se considera que la mayor parte de ellos venían de otros países y no de su tierra natal. Con razón o sin ella, la compañía presionaba al gobierno para que se le reconociera el privilegio de importación.

En mayo, la compañía constructora empezó a hacer uso del artículo IV del Decreto de enero de 1865, que le permitía importar bienes de consumo para sus empleados, siempre y cuando no fueran de lujo, y sólo se vendieran a los trabajadores extranjeros. Muy pronto, sin embargo, se registraron los primeros problemas entre el gobierno y empresa por la mencionada franquicia.

En julio, el gobierno recibió una acusación del prefecto municipal de Orizaba en la que le comunicaba lo siguiente:

Habiendo los Sres. de la empresa del Ferrocarril introducido a esta ciudad

²³ Imagen tomada del libro: Gustavo Baz y Eduardo Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial/estudios científicos, históricos y estadísticos*. México, del autor, 1874. BE Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

un considerable cargamento de efectos para negociar con ellos y rehusando pagar el importe de los derechos Municipales que tal introducción ha causado, alegando la exención de derechos a todos los efectos que hayan de servir para el ferrocarril [...]²⁴

De inmediato el secretario de Fomento solicitó al subsecretario de Hacienda que investigara en qué otros lugares se estaba negociado con los bienes introducidos por la compañía constructora. Éste le contestó que en las tiendas de las Cumbres y de Orizaba la empresa estaba traficando con las mercancías, desde luego sin el pago del impuesto correspondiente al Estado.²⁵ En otro informe también se denunciaba que:

En el pueblo de Apizaco se ha establecido una tienda bien surtida de toda clase de efectos extranjeros y del país, de los destinados al consumo de los trabajadores del ferrocarril y que según se le ha informado se van a abrir otras ocho tiendas con efectos que no son de primera necesidad.²⁶

En seguida el gobierno comunicó a la compañía del ferrocarril las anomalías que había detectado. Kirkpatrick, director de la Compañía Imperial, escribió al ministro de Fomento una carta en la que pedía disculpas por el incidente y se lamentaba de que estos vergonzosos hechos hubieran tenido lugar. Al mismo tiempo prometía que iba a establecer un acuerdo con los contratistas



Plano orográfico México- Veracruz, 1877. Fondo Ferrocarril Mexicano, P Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

²⁴ AGNM FF, vol. 9, exp. 139, foja 41, Carta de Bureau al ministro de Fomento, 7 de julio de 1865.

²⁵ AGNM FF, vol. 5, exp. 139, foja 54, Carta del subsecretario de Hacienda al ministro de Fomento, 10 de julio de 1865.

²⁶ *Idem*.

para que la distribución de los artículos destinados a los empleados se hiciera sin despertar sospecha alguna.²⁷

En octubre de 1865 el propio Thomas, junto con Crawley y Turner, escribieron una carta a Kirkpatrick²⁸ solicitándole ayuda para obtener un permiso de importación para ciertos bienes sin el pago correspondiente de impuestos. Para ello transcribían una carta del encargado de compras del ferrocarril, que les proponía la adquisición de

Material de ferrocarril de diferentes clases, provisiones, licores y bienes de primera necesidad desecados y baratos para los trabajadores, todos los que estaban destinados originalmente para el uso de la Confederación Suriana, pero desde la terminación de la guerra civil los bienes han perdido mercados y estoy seguro de que los puedo conseguir a precios muy razonables [...].²⁹

Dichos bienes se encontraban en la ciudad de Bagdad y Matamoros.³⁰ El interés mostrado por la compañía a este respecto es prueba de que las tiendas eran buen negocio, sobre todo si se tiene en cuenta que los empleados extranjeros llegaban a más de mil³¹ y con

seguridad recibía muy buenas ganancias por este concepto.

Los Braniff durante la caída del Imperio y la restauración de la República

Durante la efímera vida del segundo Imperio, Thomas Braniff siguió trabajando en la construcción del ferrocarril, que avanzaba lentamente. Hasta 1867 las secciones del ferrocarril terminadas eran las de México a Apizaco y de Tejería a Paso del Macho. Braniff empezó a participar en la política, quizás involuntaria y levemente, cuando la monarquía entró en crisis. Thomas mostró sus simpatías a la monarquía³² escoltando en secreto a la emperatriz en el corto viaje que ésta emprendiera de Córdoba a Veracruz.³³ De este puerto, la esposa de Maximiliano tomó un vapor con destino a Europa en el año de 1866, para nunca más volver a México.

Carlota había decidido visitar varias capitales del viejo continente con el fin de obtener ayuda para sostener al agonizante Imperio. Cuando Napoleón anunció que pensaba iniciar la evacuación del ejército francés acantonado en México³⁴ los emperadores se dieron cuenta de que difícilmente lograrían

²⁷ AGNM FF, vol. 9, exp. 139, foja 77, Carta de Kirkpatrick al ministro de Fomento, 17 de agosto de 1865.

²⁸ AGNM FF, vol. 9, fojas 82-85. Carta a Kirkpatrick de Crawley, Turner y Thomas Braniff, 3 de octubre de 1865 (traducción de la autora).

²⁹ AGNM FF vol. 9, exp. 139, fojas 83-84, Carta de Birckman adjuntada a Kirkpatrick por Crawley, Turner y Braniff, 3 de octubre de 1865.

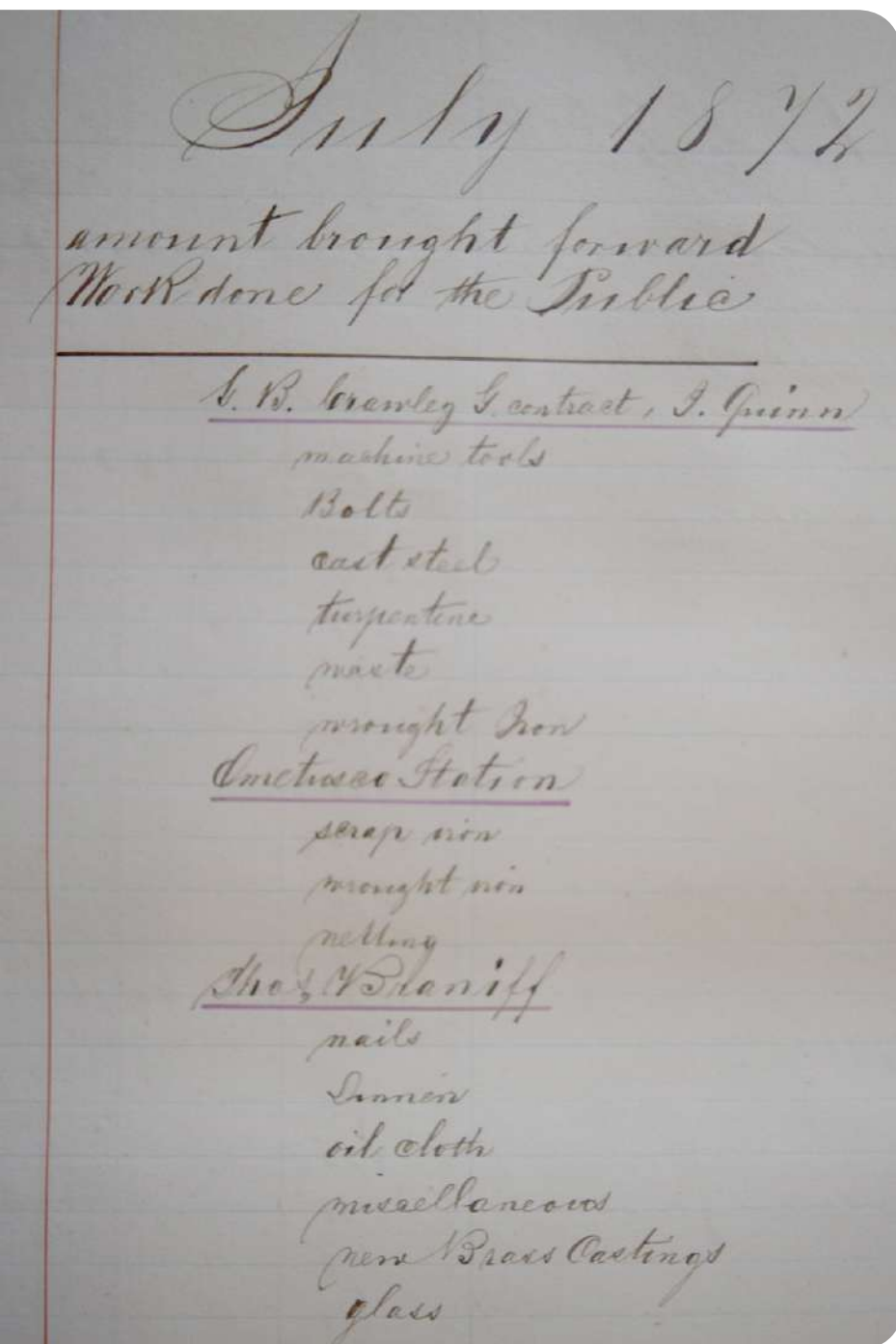
³⁰ Es probable que la ciudad de Bagdad se hallara en la frontera entre México y Estados Unidos, pero puesto que cambió de nombre ignoramos el actual.

³¹ Chapman, *op. cit.*, p. 113, en AGNM FF, vol. 21, exp. 284, foja 15, informa Kirkpatrick, diciembre de 1865.

³² Esto no quiere decir que Thomas comulgara con las ideas del Partido Conservador; simplemente sentía simpatía por Maximiliano. No debemos olvidar que era el único gobierno mexicano que había conocido. Su llegada a México data de 1865.

³³ Martín, *op. cit.*, p. 27.

³⁴ Lilia Díaz, "El liberalismo militante", en Daniel Cosío Villegas, *Historia general de México*. México, El Colegio de México, 1976, vol. 4, p. 154.



Fondo: Ferrocarril Mexicano, sección Recursos Financieros, serie Libros de registro, subserie Orizaba, 1872, AH Cedif/ CNPPCF/ Secretaría de Cultura.

sostenerse sin ayuda del exterior. Fueron muchas las razones por las que el Imperio comenzó a desmoronarse. En primer lugar, porque Maximiliano no tenía el control militar del país –los republicanos continuamente asediaban al ejército

imperial. Después, porque el liberalismo del emperador lo llevó a romper con la Iglesia y con los conservadores, que después de todo eran el único sustento real del Imperio. Otra razón fue que Estados Unidos, una vez terminada su guerra interna, no estaba dispuesto a reconocer ningún dominio extranjero en México. Además de esto, Napoleón III, presionado por las críticas de la opinión pública francesa con respecto a la aventura mexicana, no podía seguir sosteniendo semejante empresa. Por si fuera poco, Francia requería de todos sus soldados en suelo patrio porque el enfrentamiento con Prusia era inminente.

Así pues, al cabo de cuatro años la muerte del segundo Imperio era cuestión de meses. En 1867, los liberales ya no encontraron muchos obstáculos para destruir lo que de él quedaba, y afincaron una vez más el gobierno republicano en todo el país. Maximiliano, juzgado invasor, fue ejecutado en Querétaro, en el Cerro de las Campanas el 19 de junio de 1867.

La República restaurada empezó su azarosa vida en un ambiente político en el que si bien los conservadores estaban prácticamente nulificados debido al fracaso del Imperio, en las filas de los liberales empezaba a filtrarse la desunión. Así, mientras que algunos liberales de gran renombre, como Lerdo e Iglesias, empezaban a ver con recelo la permanencia de Juárez en la Presidencia, también los militares, algunos soldados convertidos en héroes por la reciente guerra, como Porfirio Díaz, empezaban a codiciar el poder.

³⁵ "Plan de la Noria", en Ernesto de la Torre Villar, et al., *Historia documental de México*. México, UNAM, 1974, t. II, pp. 358-362.

En este clima de inquietud, a fines de 1867 se convocó a elecciones y la Presidencia volvió a quedar en manos de Juárez. Cuatro años más tarde, en las nuevas elecciones, Juárez resultó reelecto para un periodo más. Esto hizo que aflorara el descontento y Porfirio Díaz lanzó el Plan de la Noria, que con la bandera del antirreeleccionismo³⁵ pretendía expulsar a Juárez de la Presidencia. Sin embargo, la revuelta fracasó al poco tiempo y Díaz se separó de la política por unos años.

En 1872 Juárez murió. Lerdo de Tejada, después de ocupar la Presidencia provisional de México y convocar a elecciones, resultó presidente para el periodo 1872-1876, pero cuando en 1875 manifestó su intención de ocupar de nueva cuenta la silla presidencial, estalló una revuelta encabezada otra vez por Porfirio Díaz, ahora con el Plan de Tuxtepec, y con la misma bandera que su anterior pronunciamiento. Esta vez la suerte estuvo de su lado, y en 1877 logró obtener la tan codiciada silla presidencial.

La República y el ferrocarril

Uno de los primeros actos del gobierno de Juárez fue aprobar una nueva concesión a la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Para él, al igual que para muchos mexicanos, el ferrocarril era elemento indispensable para lograr la



Colección Amorós-De Negre, BE Cedif/CNPPCF/ Secretaría de Cultura.

modernización de México. La mencionada concesión fue otorgada en términos aún más favorables que los de la concesión imperial.³⁶ Como era de esperarse, ello provocó muchas críticas por parte de la opinión pública y de la propia legislatura, la cual después de airadas discusiones aprobó sus términos con modificaciones muy ligeras.

En 1866 la empresa contratista Smith Knight and Company había quebrado y entonces uno de los funcionarios de

³⁶ Chapman, *op. cit.*, p. 130.

³⁷ Daniel Cosío Villegas, *et al.*, *Historia moderna de México. La República restaurada. La vida económica México*, Editorial Hermes, 1972, p. 656.

aquella empresa, George B. Crawley, se convirtió en el nuevo contratista. El señor Crawley había sido compañero de Thomas Braniff en la anterior compañía, lo que facilitó en parte el ascenso de Thomas a la jerarquía de la nueva empresa. Por eso en 1869 ya figuraba como ingeniero constructor.³⁷ Más adelante se le nombró agente de la compañía encargado de atender al señor Gorusch,³⁸ a quien el gobierno republicano había nombrado inspector del ferrocarril.

En 1869 se reemprendió la construcción de la vía férrea a paso más acelerado. Así, cuatro años más tarde, el 1 de enero de 1873, Sebastián Lerdo de Tejada, entonces presidente, inauguró por fin el ferrocarril México-Veracruz.

En medio de un gran entusiasmo, los periódicos dieron la deseada noticia. La crónica de *El Monitor Republicano* sobresa le por su desbordante exaltación, por momentos rayana en la cursilería:

El gran sueño de esta generación
está realizado. Nuestros padres nos

saludan desde la tumba despertando al silbido de la locomotora. Las montañas vírgenes de América repiten espantadas los ecos desconocidos del vapor como los estruendos de los volcanes.

Una columna de humo será la bandera que atraviese desde nuestras regiones el hemisferio [...].³⁹

En verdad la apertura de operaciones del ferrocarril fue motivo de interminables festejos: aplausos, salvas, cenas, bailes, serenatas fueron comunes en aquellos días.⁴⁰ Toda la población del maltrecho México participó de alguna manera en el sonado evento.

El señor Braniff también acompañó a Lerdo, a su comitiva, y a los invitados especiales en aquel primer recorrido oficial.⁴¹ De esta manera tomó parte en aquel sinfín de festejos que con la terminación de la obra también daban término a la labor para la que había sido contratado en México. MF

³⁸ Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, legajo 1, exp. 29, foja 14, Informe de Gorusch al Ministerio de Fomento, 29 de septiembre de 1869.

³⁹ "Adiós", en *El Monitor Republicano*, México, 2 de enero de 1873.

⁴⁰ "Hoy", en *El Siglo Diez y Nueve*, México, 1 de enero de 1873.

⁴¹ "Inauguración del Ferrocarril Mexicano", en *El Siglo Diez y Nueve*, 3 de enero de 1873.

Los planos del archivo de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)

Alfredo Nieves Medina
Jefe de Departamento de Planoteca

El primer encuentro que tuve con Martín Ávila Sigler fue en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, MNFM, allá por 1996, cuando la dirección me asignó como corresponsable al área de planos. Por aquél tiempo mi trabajo consistía en ordenar los planos que iban llegando al Museo en el marco del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Cultural e Histórico (Pronare) de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Fue justamente al realizar esas acciones cuando me encontré que algunos planos tenían un sello con el nombre de Ávila Sigler, personaje para mí desconocido. Dichos documentos gráficos conocidos en el argot ferrocarrilero como Perfiles de líneas ferroviarias y de Patios de estaciones de ferrocarril, habían estado en el Archivo de Planos de FNM, en la ciudad de México, específicamente en Buenavista.

Esos documentos gráficos llegaron al Museo en 1995,⁴² constituían un lote de alrededor de 5 700 planos, venían organizados en doce gabinetes verticales de metal color gris y correspondían a las secciones Perfiles y patios y líneas del archivo de planos de FNM.

El Archivo de Planos de FNM era un área sustancial para la empresa. A él acudía una gran cantidad de ingenieros, arquitectos y administrativos que necesitaban hacer alguna consulta relacionada con la infraestructura ferroviaria. Tuve el privilegio de conocerlo en 1994, cuando visité el sótano del edificio administrativo, lugar donde se ubicaba. El lugar lo recuerdo como un sitio húmedo, con grandes mesas de trabajo en las que se apilaban decenas de planos siendo consultados o reproducidos en papel en unas máquinas que por ahí se encontraban; que también había varios rollos con planos

⁴² El Museo se inauguró en mayo de 1988 como una entidad de FNM dedicada a la preservación, difusión y estudio del patrimonio cultural ferroviario. Varios sucesos dieron realce a las acciones para proteger los bienes relacionados con la historia y la cultura de los ferrocarrileros, mismas que no debemos perder de vista: en ese año, por ejemplo, Carlos Salinas de Gortari ganó las elecciones presidenciales, su llegada al poder se tradujo en grandes cambios en las estructuras económicas y sociales, que afectaron a las empresas paraestatales. Es innegable que los aires del liberalismo económico cambiaron por completo el papel del Estado en lo que se refiere a la propiedad y funcionamiento de Ferrocarriles Nacionales de México, y aunque se abrieron nuevos caminos que unieron territorios, éstos no sirvieron para detener la concesión de los bienes y servicios de FNM a particulares. Sin embargo, no sería sino hasta en el sexenio de Ernesto Zedillo cuando se licitan los servicios ferroviarios. Asimismo, el capital humano de los ferrocarriles, es decir, sus trabajadores, que son quienes le dieron fortaleza y significación al sistema ferroviario, fue lanzado a la calle, en el sentido amplio de la palabra. Quedó en claro que todos eran sustituibles, y que como cualquier otro bien, los trenes quedaron sujetos a los caprichos del mercado, al que poco le importan los hombres y su cultura. A partir de entonces, todo se convirtió en mercancía.

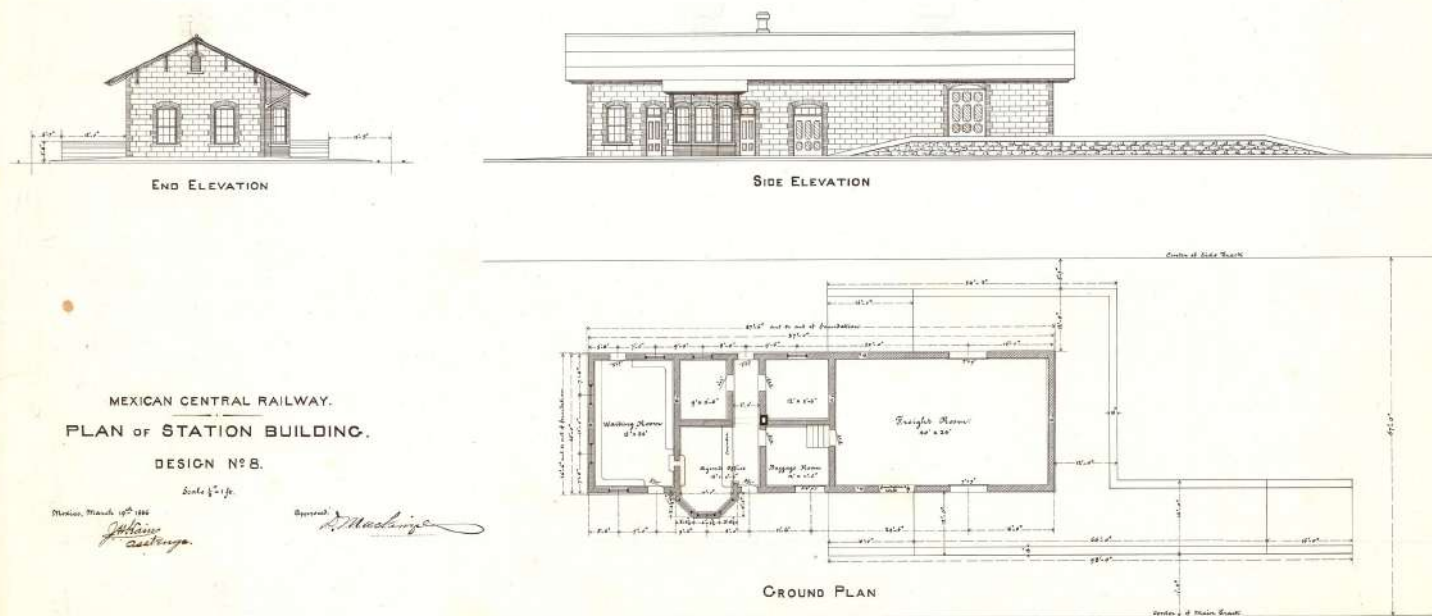


En el Archivo de Planos de FNM. Con camisa floreada el señor Martín Ávila Sigler.

deteriorados, que los pasillos del lugar se habían convertido al paso del tiempo en algo parecido a un laberinto; que era un espacio iluminado por luz artificial con grandes lámparas, y que el responsable de su custodia, un señor de apellido Sánchez, conocía el material y el lugar hasta con los ojos cerrados.

Por ese tiempo me incorporé al equipo multidisciplinario de investigadores contratado por la empresa FNM para ejecutar el proyecto del censo de las estaciones. Durante el desarrollo del mismo realizamos tareas de gabinete que implicaron visitas a archivos y bibliotecas, y que nos llevaron a hacer uso de referencias documentales que permitieran un acercamiento a las diferentes estaciones que cada uno de los investigadores tenía asignadas en registro.⁴³

¿Quién lo diría?, unos años después, la historia dio una vuelta de tuerca. Recientemente cayó a mis manos el artículo “Martín Ávila Sigler. Guardián de un tesoro”, que publicó en la revista *Ferronales*, en 1977,⁴⁴ y fue justo en



⁴³ Hasta 1993 no se había realizado ningún registro completo que permitiera conocer el estado de conservación, tamaño y características constructivas de los edificios y otras instalaciones ubicadas en las estaciones ferroviarias. A mediados de ese año, Lorena Zedillo, entonces directora del Museo, presentó a Jorge Tamayo, director de FNM, el proyecto para realizar el Censo General de Estaciones, mismo que fue aprobado y para lo cual se otorgaron los recursos necesarios para su realización. De 1993 a 1995 se recorrió todo el sistema de FNM.

⁴⁴ Revista *Ferronales*, núm. 1, t. LVIII, enero de 1977, pp. 24-28.

ese momento cuando se desencadenaron recuerdos que me sirvieron para reflexionar acerca de estos documentos gráficos que resguardamos en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), los cuales constituyen el acervo histórico más importante que se preserva en nuestro país y hoy

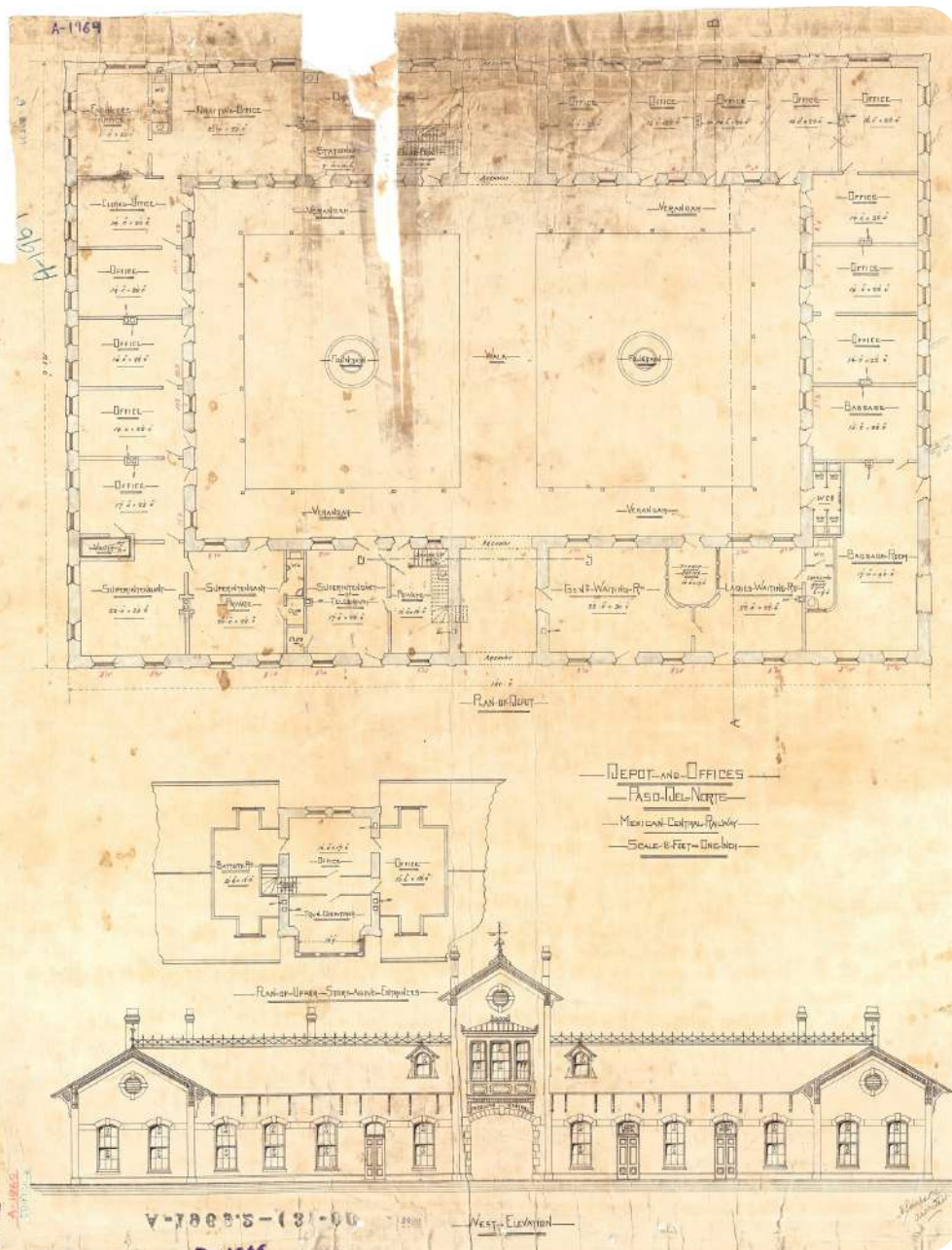
son patrimonio cultural ferroviario de los mexicanos.

Antes de comenzar el recuento de cómo llegaron los planos y cuál es su importancia quisiera dar un reconocimiento a los encargados del Archivo de Planos del Departamento de Conservación de Vía, entre ellos a Martín Ávila Sigler y a Edmundo Sánchez, este último quién en más de una ocasión atendió amablemente al personal de FNM.

De la Planoteca

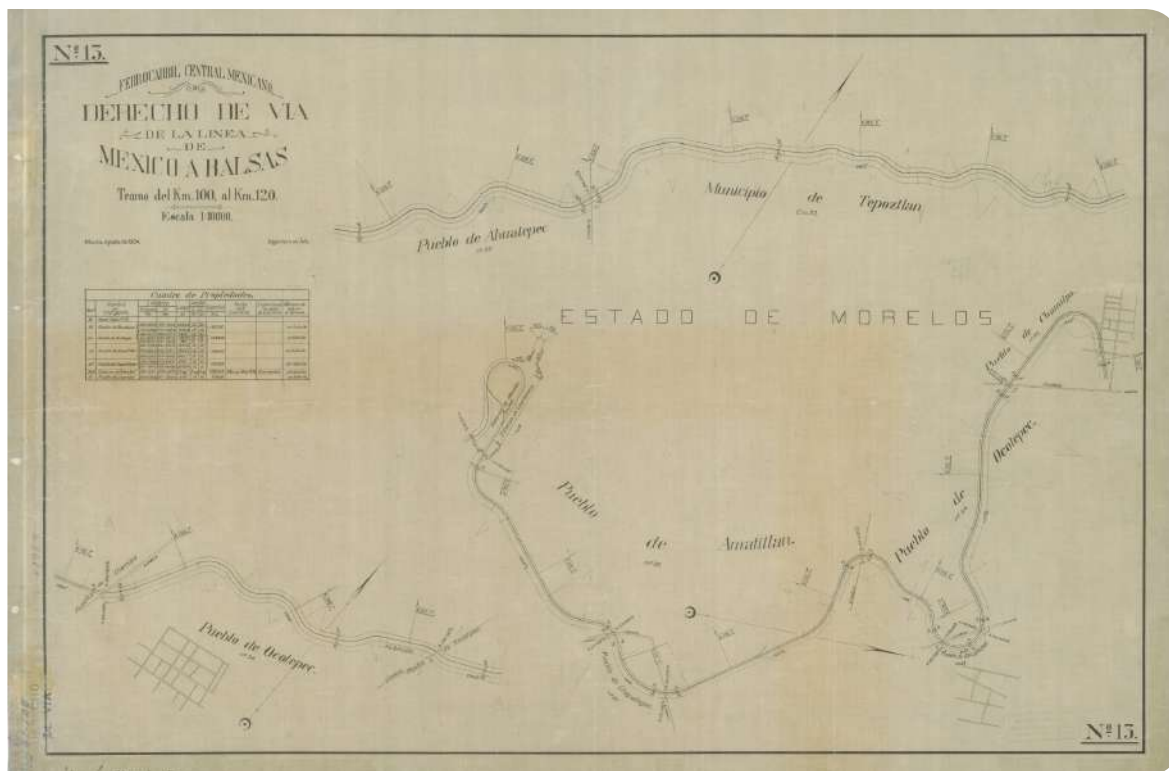
En 1995 personal del Museo comenzó la ejecución del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de los Ferrocarriles Nacionales de México (Pronare).⁴⁵ El resultado de este programa fue el acopio de una gran cantidad de documentos de archivo, gráficos e impresos, y la construcción de un lugar dedicado a los documentos del ferrocarril: el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), el cual se inauguró en julio de 1997.

Sin embargo, no todo el acervo que hoy se conserva llegó en ese año, todavía a mediados de 2000 y hasta principios de 2001 se realizó el traslado de importantes cantidades de documentos del archivo de planos al Cedif, para de esta manera conformar el principal fondo de la actual Planoteca.⁴⁶



⁴⁵ Este programa se llevó a cabo con el fin de proteger los bienes tangibles del patrimonio cultural de FNM.

⁴⁶ La Planoteca del Cedif resguarda aproximadamente 220 000 planos distribuidos en tres fondos: Ferrocarriles Nacionales de México, con 80 % del acervo; Ferrocarril Sud Pacífico, con 15 %, y Ferrocarril Mexicano, con 5 %.



En ese último lapso de tiempo se recibieron 104 gabinetes metálicos⁴⁷ con planos de varios tipos: edificios, talleres, cruceros y cruzamientos, puentes, planos de gobierno, accesorios y herrajes de vía, servicios de agua y combustible, espuelas particulares y avalúos e inventarios, muelles marítimos, obras ferroviarias conexas y perfiles. Además, llegaron 176 planeros de cartón con un grupo de planos llamado De Estudios y Proyectos.⁴⁸ En total se contabilizaron 280 planeros, de metal y cartón, los cuales contienen una cantidad aproximada de 140 000 planos.

Sabemos, por comunicación verbal, que otro tanto del Archivo de Planos, unos 60 000 planos, se encuentra hoy día en la actual sede de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación

(FNML), en la Delegación Tláhuac de la Ciudad de México.

La organización del acervo del Archivo de Planos

Comenzaré por hacer mención del artículo de “Perfiles rieleros” que se publicó en la revista *Ferronales*, y aunque está dedicado al personaje de Martín Ávila Sigler y no propiamente a la organización del Archivo de Planos, se hace referencia a las características del material gráfico. Ávila Sigler menciona la tipología básica de la clasificación de planos, y asienta que tenían un grupo de planos sin clasificar. En otras palabras, en esa área se había desarrollado un sistema de clasificación funcional, que he ido conociendo al paso de

⁴⁷ Cada gabinete metálico contiene en promedio 500 planos que se encuentran colgados de manera vertical.

⁴⁸ Este Departamento estuvo bajo la responsabilidad directa de la Dirección General de FNM.



los años. Hoy puedo decir que se trata de un sistema de clasificación sencillo pero eficaz, resultado difícil de lograr cuando intentamos clasificar objetos, en este caso planos, que implican un trabajo intelectual y operativo de personas que conocían a fondo la estructura formal de FNM, y que sirvió de base para ordenar el acervo del archivo de planos, que compite con cualquier sistema de clasificación reconocido.

Pero analicemos por qué: lo primero que hicieron fue clasificar los planos de FNM en grandes categorías: Edificios, Patios y Líneas; Talleres y Puentes, entre otras más, que líneas antes ya citamos. Luego, utilizando la nomenclatura de

las rutas ferroviarias de FNM, de colocar los dígitos alfabéticos para las distintas líneas que tenía la empresa: una para las troncales y dos para los ramales. De este modo se tienen ya dos variables para particularizar el lugar del que se trataba en los planos del ferrocarril, uno hace referencia al tipo de la estructura y el otro a la línea ferroviaria. Finalmente, utilizaban el kilometraje ascendente al interior de cada línea férrea para ubicar determinado sitio ferroviario. Y así, de esta manera, se logra conocer la ubicación de los planos para dicho lugar.

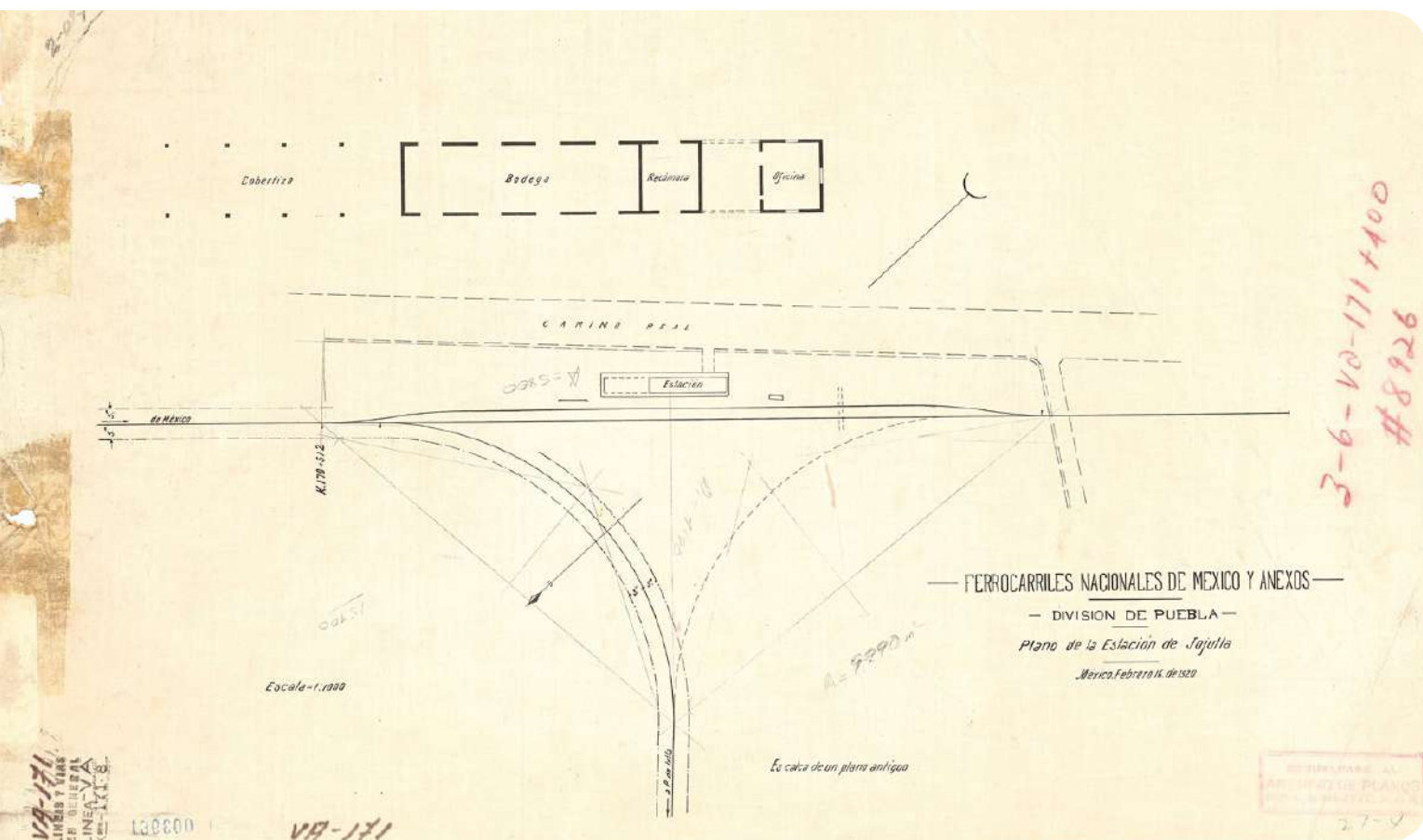
Pongamos un ejemplo: ubicar los planos arquitectónicos de la estación de

Gómez Palacio, Durango. Hagámoslo de manera esquemática:

1. Busquemos en el *Índice de estaciones de FNM*,⁴⁹ en qué línea se encuentra dicha estación: La "A", que sintetiza la ruta de México a Ciudad Juárez. Ubiquemos dentro de la mencionada línea ferroviaria en qué

ponde a: A-1142, y esta es la ubicación de los planos de la estación de Gómez Palacio, Durango.

Es claro que se trata de un método sencillo que al momento de utilizarlo prueba su eficacia, dado que es la forma cómo se siguen ubicando planos de este acervo, que es el componente



kilómetro se encuentra Gómez Palacio: en el 1142.

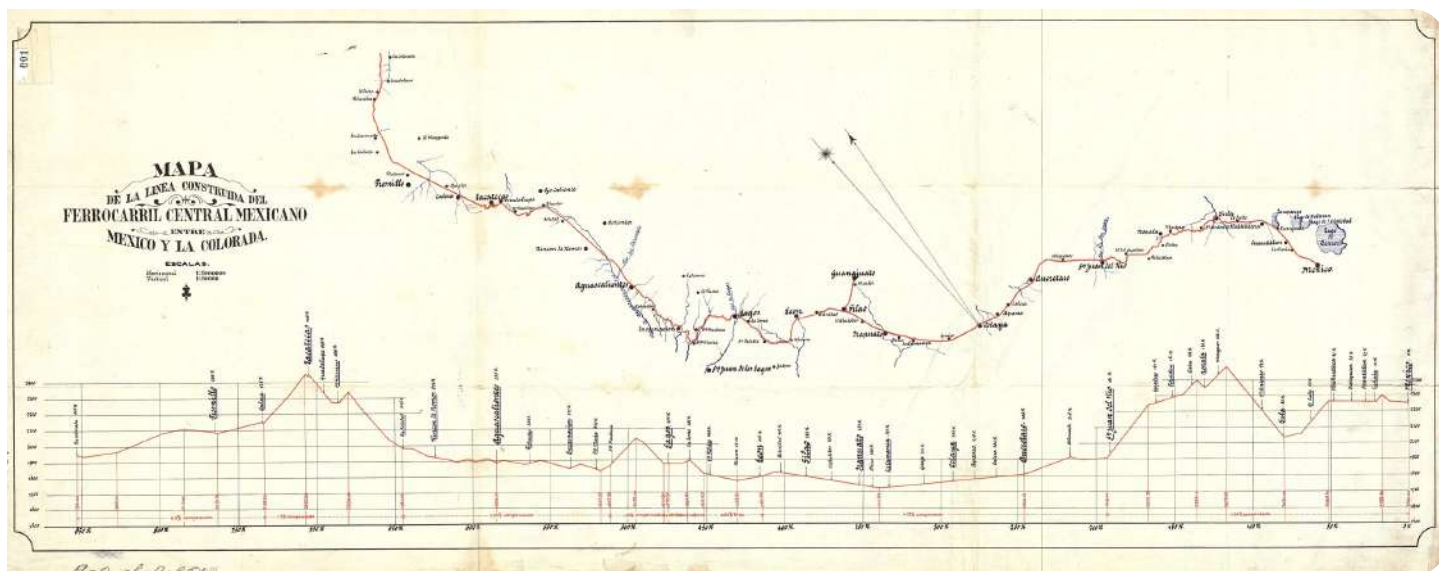
2. Vayamos a los gabinetes con planos de Edificios.
3. Localicemos el gabinete en el que se encuentran los planos de estaciones de la línea "A", y busquemos con ayuda del kilometraje el que corres-

más importante del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México.

Del patrimonio cultural de los ferrocarriles

Para hablar de este tema nos auxiliaremos de la arqueología industrial a la que

⁴⁹ Esta era una publicación utilizada para la operación ferroviaria que contenía el nombre de la estación, y otros datos acerca de la misma: división y distrito; línea y kilómetro; estado y municipio, y altura sobre el nivel del mar. El último que se publicó es el de 1995.



definimos como una herramienta que se ha utilizado para entender, comprender, valorar y explicar las maneras en que las distintas sociedades han resuelto las cuestiones básicas de la existencia humana, y esta herramienta se vale del rescate y salvaguarda de los bienes industriales, tanto materiales⁵⁰ como no materiales o inmateriales,⁵¹ pues constituyen componentes importantes de la cultura e historia de grupos humanos que se transmiten de generación en generación, recreándose constantemente por las comunidades y grupos en razón a su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad.

Además, diremos que el concepto de patrimonio ha evolucionado con el tiempo. En un principio se refirió al ob-

jeto estéticamente “bonito”; después, para el patrimonio histórico se utilizó el de “antigüedad” o el “objeto antiguo”. Más tarde se habló del “objeto testimonio” de una época o el “bien histórico” para tratar de entender las sociedades del pasado. A mediados del siglo xx se replanteó lo que se entendía como patrimonio. El mundo actual, marcado por los avances de la ciencia y la tecnología, los sistemas productivos y los cambiantes valores laborales, ha tenido que considerar como bienes patrimoniales a las distintas maneras del ser y del hacer de las sociedades en el ámbito de la producción de los satisfactores humanos.

En el caso del patrimonio cultural ferrocarrilero lo reconocemos como los elementos que identifican y unifican a los ferrocarrileros como una comu-

⁵⁰ El patrimonio cultural material comprende las obras tangibles que las comunidades han realizado a lo largo de su historia, en este caso, hablamos de construcciones, pinturas, esculturas, libros, documentos, artefactos, entre otros más.

⁵¹ Según la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, celebrada el 17 de octubre de 2003, se entiende por patrimonio cultural inmaterial los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos, y espacios culturales que les son inherentes para que las comunidades se reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.

nidad. El Archivo de Planos es una muestra de los saberes y conocimientos técnicos y prácticos de grupos de profesionales ferrocarrileros dedicados a la proyección, construcción, operación y mantenimiento de los ferrocarriles mexicanos. Pero no sólo la información que contienen es importante para los trabajadores del ferrocarril, sino que para otros actores sociales reflejan las diferentes percepciones, intereses, necesidades y experiencias.

La valoración de los planos ha superado en mucho la calificación de tesoro que en los tiempos y circunstancias de Ávila Sigler como jefe del Archivo de Planos le daba al acervo que custodiaba.

Para terminar

Con el paso de los años los planos del Archivo de Planos de FNM van teniendo un destino acorde a su importancia, enseguida trataré de argumentar el por qué sobrevivieron a la marea privatizadora del liberalismo económico que trajo cambios sustanciales en la posesión de la infraestructura y bienes de los ferrocarriles, aspecto que comparten con otros planos que vinieron de lugares distintos, y que aún no conocemos bien los vericuetos de este proceso, pero que están en el Cedif para su preservación, consulta y estudio.

Conforme pasa el tiempo, con la consulta y difusión de éstos planos, se va revalorando socialmente el tipo de información que proporcionan, por lo que se pueden considerar como una fuente documental fundamental para los estudios relacionados con la caracterización de los espacios urba-

nos y territoriales de los ferrocarriles mexicanos.

Los planos de FNM a la vez que son parte del patrimonio cultural ferrocarrilero porque en ellos se plasmaron edificios y estructuras necesarias para el transporte ferroviario con detalles técnicos y hasta artísticos que caracterizan varias épocas de la arquitectura e ingeniería ferroviarias, también han servido para apoyar la conservación de patrimonio edificado de los ferrocarriles mexicanos. Muchos de esos planos han sido utilizados en la restauración arquitectónica de edificaciones y estructuras como estaciones, casas de trabajadores, puentes y un largo etcétera.

Los planos del antiguo Archivo de Planos de FNM se han usado en varias exposiciones y publicaciones de las diversas temáticas ferrocarrileras. Se han exhibido con el apoyo del personal de las áreas de Conservación y Museografía, convirtiéndose en un componente de las muestras de piezas que exhibe nuestra institución dedicada a la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

Finalmente, el MNFM le ha dado a este grupo de planos, como a todo su acervo documental, las prácticas preventivas y de conservación con las que antes, cuando estaban en FNM, no contaban. **MF**

Un acercamiento a los anuncios publicitarios de la revista *Ferronales*

Verónica Judith Serrano Garza⁵²
 veronica.sega@gmail.com

Resumen: el ferrocarril y su impacto en México es un tema que se ha abordado desde diferentes líneas de conocimiento: historia, economía, antropología, sociología y arquitectura, con el propósito de establecer la relación de este medio de transporte con la cotidianidad y el desarrollo de la sociedad mexicana. En ese sentido, esta investigación aporta al tema desde el área de la comunicación visual y diseño editorial.

Se trata de un estudio en el que se analiza el diseño y las características de los anuncios publicitarios que están insertos en la revista *Ferronales*, órgano oficial de los Ferrocarriles Nacionales de México, publicación que se editó por poco más de sesenta años y fue considerado el medio de comunicación del gremio ferrocarrilero. Además, se analiza la manera en cómo la representación gráfica se puede considerar una guía de valores ideales, costumbres e ideologías para su receptor principal: el ferrocarrilero.

Palabras clave: publicidad, cotidianidad, ferrocarril.

La información que a continuación se presenta se obtuvo al utilizar la herramien-

ta “matrices de llenado” en la que se vaciaron los datos y las observaciones que creímos importantes luego de revisar cada uno de los números que integran la colección de la revista *Ferronales*, la cual se consultó en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (Cedif) del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), ubicado en la ciudad de Puebla. Las matrices de llenado contienen las características semánticas-sintácticas de cada anuncio publicitario, que junto con el análisis categorial a entrevistas realizadas resultaron en conceptos acerca de la cotidianidad y la ideología, que nos acercaron a los resultados y a comprobar la hipótesis de esta investigación.

Ahora bien, tomando en cuenta que el objetivo principal de la publicidad es influir en la adquisición de un producto o servicio, la persuasión que logre el discurso publicitario resulta crucial, en vista de que de ella depende lo que se consiga, a partir de la utilización del lenguaje connotativo y denotativo y de una combinación de lenguaje verbal y no verbal; es decir, de la imagen, texto y sus componentes.

En la mayoría de los casos, el discurso en los anuncios publicitarios contenía

motivaciones suficientes para transformar o influir en el consumidor, al tiempo que partía del empleo de valores sociales arraigados en la sociedad, y es aquí donde se puede vislumbrar cómo el estudio de la publicidad permite entender la transformación de las sociedades, con base en la representación gráfica de valores ideales, costumbres, ideologías y de la convergencia de éstos en la posible realidad del receptor.

Debemos dejar en claro que el que aquí se presenta es un análisis del discurso publicitario visto desde un enfoque gráfico, aunque sabemos que el discurso publicitario también puede estudiarse desde el área de la lingüística, donde lo más relevante serían los enunciados, las palabras y su significado en sí. También estamos conscientes de que si bien la base del diseño gráfico se relaciona con esta área, no es interés de este artículo ahondar con profundidad en este aspecto del tema.

Lo que interesa en el presente artículo es retomar algunos de los puntos analizados en el método, así como los resultados obtenidos, y más aún presentar temáticas de estudio que se desprenden de este trabajo a pesar de no ser parte de su objetivo, pero que interesaron en vista de que surgieron a lo largo de la investigación.

La publicidad como reflejo de una cotidianidad: el hogar feliz

Los editores de la revista *Ferronales* hicieron un gran trabajo al identificar a la

familia tradicional como la receptora de esta publicación. Consideraban que las esposas e hijos de los trabajadores compartían la lectura de las diferentes secciones cada vez que el ferrocarrilero estaba de descanso. Su formato de fácil manejo la hacían accesible todos los días del mes, y estaba diseñada para que se regresara a ella en diferentes momentos y para que los anuncios se leyeran en cada lectura con mayor atención. Por supuesto, las mujeres, esposas de los ferrocarrileros, estaban incluidas en este grupo familiar de lectores.

Yo siempre me levanto a la hora que lo llaman, le hago su lonche, le preparo su ropa y espero a que salga de la casa... siempre trato de que la casa esté bien limpia para cuando llegue, si no, imagínate, me va a preguntar que qué hago mientras él no está... Es una manera de que él vea que su trabajo rinde frutos; es decir, que aparte de lo material, él puede ver reflejado en su casa parte de lo que trabaja, y sentirse orgulloso de llegar a su casa...⁵³

Para 1950, año en que se publica este anuncio, las mujeres comenzaban a participar más en la actividad económica, pues acudían a realizar las compras y tenían a este tipo de anuncios como medio de información que las orientaba y guiaba sobre las propiedades o beneficios del producto que en principio les interesaba. El tamaño de texto destaca, pero el peso de la composi-

⁵³ Extracto de la entrevista a Rosalinda Garza Alvizo, esposa de maquinista de camino, realizada el 3 de noviembre de 2014.

ción se desplaza hacia la imagen, que nos muestra parte de la actividad femenina. Es decir, se hace alusión a la figura de la madre de familia tradicional o al ama de casa, pero ya no con una actitud de fatiga u opresión, sino de serenidad. El trabajo doméstico parece no causarle cansancio, sino por el contrario, resulta evidente que le produce felicidad, ya que se le ve radiante y sonriente. Se trata de una mujer recatada, decente. Es, en pocas palabras, la imagen de un ama de casa cuidadosa de la limpieza y de la familia; de la mujer indicada para resguardar cualquier hogar.

La esposa del ferrocarrilero representa un rol importante en la dinámica de estos viajeros, pues ellas eran quienes les preparaban las “viandas” en caso de que fuesen casados, y si no lo eran, entonces aparecían en cada estación algunas mujeres con sus puestitos de comida preparada para que saciara su hambre o su antojo el viajero que lo necesitara.

Debe resaltarse que en los discursos gráficos de los anuncios, la figura femenina tuvo gran peso, por su atractivo visual y por su riqueza conativa, misma que se mostró en una de las facetas más recurrentes: la que se relacionaba con el papel de madre y esposa, que desempeñaba múltiples ocupaciones y quehaceres, en los que adopta una actitud de serena concentración que da cuenta del conocimiento que requería para cumplir a cabalidad sus deberes... “Para mí lo más importante era quedarme en casa... me quedaba yo con mis hijos viendo lo de las tareas de lavar, de hacerles sopita para el otro día, y así te digo... Me que-

daba a revisar tareas, a lavar, y a hacer lo que saliera, y a alistarse igual para el otro día lo mismo...”⁵⁴

El rol de la mujer como protagonista y consumidora fue muy novedoso para el discurso publicitario. La imagen de la actividad femenina se amplió gracias a estos anuncios que mostraban con claridad el punto de vista del trabajador, al menos con respecto a su propia casa. Sin embargo, este anuncio (imagen 1) confirma que está dirigido a la realización de las actividades domésticas.

La mujer, trabajando en los deberes del hogar, sólo se muestra de medio cuerpo, y su expresión no se dirige al lector, sino a otro punto, al vacío, aunque quizá lo podemos relacionar con la acción de escuchar las radionovelas.



1. Revista *Ferronales*, noviembre de 1957.

⁵⁴ Extracto de la entrevista a Eloísa Páez, empleada de FNM (1974-1997), esposa de trabajador de vía, realizada el 6 de noviembre de 2014.

Otro ejemplo sobre la importancia que tenía para el sistema de valores de la familia y el hogar es el siguiente (imagen 2).



2. Revista *Ferronales*, mayo de 1959.

En la tipografía destaca una gama de expresiones familiares, y se hace alusión directa al “Hogar feliz... con productos Pemex”, lo cual indica que los productos eran los mejores en su tipo, o al menos muy recomendables.

En el anuncio se hace también referencia clara al hogar y a los roles que

debían cumplir tanto el hombre como la mujer. El anuncio no está dirigido a la mujer, sino en esta ocasión al proveedor de la familia, pues en este caso la mujer y los productos que se promueven revelan la limpieza como condición para tener un hogar feliz, que es el deseo de todo jefe de familia.

La pulcritud o buena calidad de vida en realidad dan cuenta de un padre o esposo que cumple con responsabilidad y en forma cabal con su función de proveedor y protector del hogar. La ilustración omite la asociación de las labores domésticas de la mujer, ya que a la mujer se le muestra en forma estática, con los brazos abiertos, como en disposición de recibir.

La familia, base de operaciones de toda nuestra actividad cotidiana, es también la encargada de reproducir la ideología de aquellos valores que dan sustento al sector estudiado, y es la familia también la que permite su funcionamiento y permanencia histórica. En la representación gráfica de la revista *Ferronales* se ven imágenes convencionales e idealizadas, sobre todo de la familia nuclear; es decir, de la que está conformada por el padre, la esposa y los hijos.

Un nuevo ejemplo de esto lo tenemos en los anuncios del Banco de México, institución que fue anunciante regular en la revista, y que conocía muy bien a qué público se dirigía (imagen 3, p. 26). Sus anuncios hablan del propio establecimiento del banco, que se asocia con la edificación, con lo que los lectores identificaban con la construcción de una marca, pero también de una industria, como la ferrocarrilera, o de un hogar.

El espacio se divide en partes, en las que se presentan imagen y texto separados. En primer plano central observamos a una mujer y un bebé. El rostro de la mujer tiene la mirada hacia la derecha, porque observa o cuida al infante, que está sentado en esa dirección.

Se mantiene como icono el culto a la maternidad, valor fundamental para la supervivencia de la familia y de la sociedad. El texto más importante es el que describe justamente a esta imagen, y se encuentra debajo de ella. Ahí aparece el nombre completo de la institución y su ubicación, junto con los conceptos que rigen sus actividades, para diferenciarlos de otros similares. El objetivo primordial del anuncio era fomentar la cultura del ahorro, al que

se considera base para el progreso y la estabilidad de la familia mexicana: “Hay tantas cosas por las cuales debemos ahorrar...” Se mantiene, pues, una referencia a la importancia de tener una estabilidad familiar y económica.

Para reafirmar este ideal también se presentó este anuncio que afirma lo que Ortiz Gaytán⁵⁵ enuncia en sus estudios sobre cotidianidad mexicana. Él asegura que a lo largo de la historia, el esfuerzo humano se ha encaminado a satisfacer necesidades vitales de índole material; como conseguir un techo donde refugiarse, cubrir el cuerpo de



3. Revista *Ferronales*, enero de 1958.

las inclemencias del ambiente y saciar el hambre y la sed, acciones que han sido clave para la supervivencia, además de generadoras de desarrollo y de la dinámica social.

En paralelo a la satisfacción de estas necesidades, se esboza la idea de que el cómo lograrlo ha evolucionado, y esta evolución ha estado condicionada por el tiempo y por el lugar, aunque, claro, nunca se deja de lado el que el conseguir este entorno de seguridad se relaciona también con conceptos como el descanso, la armonía y la comodidad.

⁵⁵ Julieta Ortiz Gaytán, “Casa, vestido y sustento. Cultura material en anuncios de la prensa ilustrada”, en *Historia de la vida cotidiana en México*, t. v, Siglo xx. La imagen ¿espejo de la vida?

El discurso publicitario presenta una función emotiva de los servicios que presenta (imagen 4): “Deseos de colaborar para que tenga usted y su familia CASA PROPIA...”. El peso de la composición reside en la imagen. Las líneas de la misma muestran a una pareja hombre-mujer en primer plano. La mirada de ambos se enfoca en un documento que ella tiene en las manos.

En segundo plano está una casa, que hace referencia a las propiedades del texto. La cultura se trasluce a partir de la imagen y la adquisición de bienes. Esto es: tener una casa, y la ubicación de la misma. El discurso también alude a la familia, a la que se involucra en esta adquisición, y es también un símbolo de realización y estabilidad. La casa materializa los deseos de la familia mexicana, de la madre o el padre, de tener una casa propia para consolidar el futuro.

4. Revista *Ferronales*, noviembre de 1965.

Otro elemento que refuerza este valor familiar es este otro anuncio (imagen 5), ya que en él la imagen ilustra dos manos opuestas que están unidas. La línea del dibujo intenta ser descriptiva, aun cuando sólo se trata de un boceto, ya que en ella se denota que una de las manos es de mujer y la otra de hombre, y esto da fuerza a la frase del anuncio que reza: “Estemos juntos”.

5. Revista *Ferronales*, diciembre de 1973.

En tipografía destaca “la familia hace el hogar”, donde otros conceptos, aunque no estén presentes, tienen pertinencia, como la forma en que se representan conceptos como “familia” y “hogar” y el papel que cumple cada parte.

La preocupación por esta unión, limitada dentro de la esfera familiar, da

cuenta de que para la revista, que en esa época aún era para todo tipo de público, pero en particular para el familiar, los mensajes de esta índole tenían el objetivo de disminuir los problemas familiares y mostraba una voluntad para promover la solución de los mismos, siempre unidos.

Ser ferrocarrilero

La revista *Ferronales* entre sus artículos y anuncios incluía algunos relacionados con la propia actividad ferrocarrilera, y éstos estaban orientados a consolidar su marca, o a ser identificadores de los valores y de las características asociadas a los servicios que ofrecía mediante el nombre de la empresa.

El discurso sobre la seguridad y la como-

dididad se emplea en el texto expresando un listado con los principales beneficios que reportaba viajar en tren (imagen 6). La imagen de la máquina en primer plano, representando las innovaciones técnicas, promocionaba el prestigio, pero también la tradición ferrocarrilera.

Durante la gestión presidencial de López Mateos se procuró modernizar la infraestructura y la red del ferrocarril,



6. Revista *Ferronales*, septiembre de 1960.

así como la de la energía eléctrica, y para lograrlo se facilitaron nuevos convenios para el traslado de mercancías en menor tiempo y costo. Se quería que el tren pudiera llegar a los puntos más alejados de la geografía nacional, y que con él se reforzaran los significados de conceptos tales como movilidad, aventura, noticias, despedidas, encuentros.



7. Revista *Ferronales*, enero de 1952.

Esto del ferrocarril es una cosa tan bonita, tan bonita, que era saber, por ejemplo cuando uno llevaba un tren de pasajeros –como tu papá te platicó el regiomontano–, normas de saber que uno llevaba aquí [junta las manos], en sus manos, la vida de cientos de gentes que iban atrás, y allá

ellos en sus coches, ellos platicando, otros comiendo, otros tomando, otros cantando, vacilando, confiados ¿a quién? al maquinista... al maquinista, qué es el que lleva todo adelante, van confiados a uno...⁵⁶

Hay anuncios que enfocan su atención en la seguridad laboral y en la prevención de accidentes en los que los trabajadores podían verse envueltos: “[...] ya no aguanta uno las desveladas, uno dice ‘no me vaya a pasar un accidente, algún día me toca manejar un tren de pasajeros y yo me quedo dormido y la gente que va atrás, que va confiada en mí... no... mejor no...’ y me retiré [...]”.⁵⁷

Este anuncio (imagen 7) atiende el problema del cuidado que debe tenerse en el área laboral, y para tal fin se enmarca la figura desproporcionada de un hombre, ataviado con un overol, una pañoleta al cuello y una gorra, atuendo típico de un ferrocarrilero. Se lee: “Psst... Recuérdelo... Alguien lo espera en el hogar... Sano y salvo”.

La representación del hombre, caricaturizado, atrae la atención dentro de la publicidad general de la revista, y vale destacar que éste era un recurso poco utilizado en otro tipo de anuncios, y resulta innovador en el discurso visual, y se seguiría utilizando en décadas siguientes.

Al fondo se ven dos trenes que convergen atrás del personaje. Con ellos se representa a la industria, el progreso y

⁵⁶ Extracto de la entrevista a David Duque Palau, maquinista de camino jubilado (1966-1999), realizada el 1 de noviembre de 2014.

⁵⁷ *Idem*.

la modernidad. Al comparar una máquina antigua de vapor con una relativamente nueva se da una valoración positiva a la actividad férrea.

Junto a estos elementos, en el último plano se aprecia una forma de corazón que une todos los elementos del anuncio, y como en la mayoría de los que se refieren a la seguridad laboral, la función emotiva del discurso la dan los conceptos de cuidado y propiedad, que se encuentran inmersos en el texto.



8. Revista *Ferronales*, abril 1966.

En este anuncio (imagen 8) se aprecian unas manos que sostienen un tren. De este modo se intenta expresar la apropiación de los valores de la empresa, pero también la estima que se tiene a la infraestructura.

[...] porque fuimos los que nunca ocasionamos problemas en la empresa, siempre cumplimos con nuestro trabajo, pues de ahí comía uno, por eso no podía uno darle de patadas al pesebre. De ahí comían mis hijos, tenía mi casa. Todo lo que tengo es gracias a mi trabajo, y gracias a mi padre que me acomodó ahí, y gracias a Dios que me cuidó mucho verdad [...].⁵⁸

El texto atrae la mirada del lector y hace énfasis en un enunciado imperativo “TU patrimonio CUIDALO!”

La finalidad del anuncio es clara: ¡cuida el trabajo! Su objetivo no se centra en proporcionar datos informativos, ni responder el por qué ni el para qué de la empresa. Tampoco busca exaltar cualidades. El anuncio sólo busca reafirmar lo que ya es conocido para los trabajadores del riel.

También de manera constante los anuncios aludían a la participación de los trabajadores en campañas sociales. En el caso que aquí se muestra (imagen 9, p. 31), se trata en concreto de una campaña de alfabetización, que se puso en marcha como apoyo a los propios compañeros.

La referencia se enriquece con la presentación de órganos que la avalaban. Y a partir de la imagen es que los elementos que la componen destacan identidades mexicanas. Tal es el caso de la cartilla, que es un documento de identificación federal. El discurso de la publicidad se centra en la frase: “AYÚDALO, es un mexicano que quiere aprender a LEER”.

⁵⁸ Extracto de la entrevista a Rogelio Alvizo Rocha, empleado de vía jubilado (1974-1997), realizada el 6 de noviembre de 2014.

Tanto la tipografía como la propia composición del anuncio refuerzan y marcan la diferencia de jerarquías, tan característica del ambiente ferroviario. Además, cabe destacar que en la imagen el logo de gobierno le da valor de autoridad social al mensaje, además que

con él se apela a que dicha autoridad es la que comunica el mensaje, y de este modo se pretende motivar a los empleados o receptores de la revista para que participen en actividades que den cuenta del sentido de solidaridad y de ayuda mutua que existía en el gremio ferrocarrilero.

La exaltación o promoción de la participación ciudadana en las actividades del país fue un asunto muy recurrente en los anuncios a partir de 1973, y un ejemplo claro de esto es el que se tiene en el siguiente anuncio (imagen10).

En un alto contraste se identifica a un hombre, de hombros a cabeza, con la mirada fija en el lector. Pero no se trata del narrador del texto quien aparece. Su uniforme parece indicar que es un ferrocarrilero, aunque la ambigüedad de la imagen no permite definir esto con claridad. El texto que acompaña a esta imagen aporta información sobre lo que se debe hacer como mexicano, es decir, que se alude a la situación o comportamiento idóneo que debe guardar un buen ciudadano. En esta ocasión, el discurso publicitario procura convencer al lector de que



9. Revista *Ferronales*, agosto de 1965.



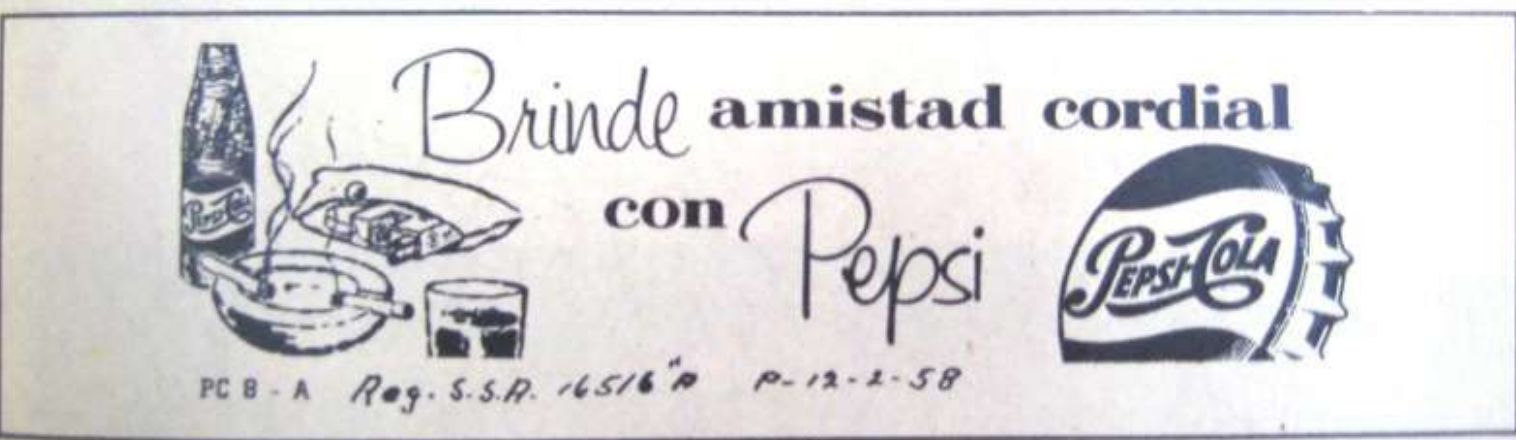
10. Revista *Ferronales*, marzo de 1973.

no cumplir con estos deberes, implica prácticamente vivir en la sombra.

Fuera de casa

En cuanto a las bebidas, debe anotarse que era limitada la publicación de anuncios que hicieran referencia a ellas. Si acaso sólo los vinos, los licores y las cervezas tenían algún tipo de registro, y llama la atención que, poco a poco productos industrializados, como jugos, extractos y bebidas carbonatadas invertirían en publicidad. El siguiente anuncio (imagen 11, p. 32) es ejemplo de esto que aquí se comenta.

La ilustración muestra una botella de refresco, además de un vaso con



11. Revista *Ferronales*, mayo de 1959.

este líquido, un cenicero y cigarros. En su totalidad hace referencia a valores o situaciones típicas de la convivencia y de la amistad, y esto es reafirmado con el texto: “Brinde amistad cordial con Pepsi”.

En el anuncio, sin importar el género del lector, se promueve el consumo de tabaco, y dentro del discurso no se percibe transgresión alguna a las “buenas costumbres” de la época. El consumo de refresco y de cerveza estaba presente en los principales centros de reunión, como bares, restaurantes, o en fiestas privadas o familiares. La presencia de la marca en la corcholata, en el primer plano, hacen que sea fácil que el lector la reconozca y así se promueve su adquisición.

También abundan anuncios publicitarios de industrias que promovían el consumo de sus productos (imagen 12). Tal es el caso de los jugos enlatados, que vendían la idea de la naturaleza y sustituyeron poco a poco la promoción de otros líquidos, como el agua.

Asociaban en sus anuncios los recursos naturales de los cuales se obtenía la materia prima, esto como referentes

de salud, pues el prestigio de las marcas se iba construyendo con base en sus procesos de elaboración.



12. Revista *Ferronales*, junio de 1957.

En el texto se lee: “Todos están de acuerdo en la pureza de su regio sabor”. En esas pocas palabras se resume la carga de valor que el anuncio tiene, ya que se relaciona a la pureza con

el concepto de limpieza o higiene, y de manera un tanto velada se hace una alusión a que una autoridad respalda esta afirmación, ya que la frase “TODOS

rías (imagen 13) tenían un lugar claro dentro de la revista *Ferronales*, pues en ocasiones aludían a un carácter patriótico, para promocionar su producto tan industrial y novedoso como el propio ferrocarril: humeante y en marcha, como se concebía a la modernidad.

Como FNM era una empresa nacional, mantenía una lucha constante por sustituir la cerveza importada, y ampliar el mercado entre los consumidores de los derivados del agave. En su mayoría, los anuncios hacían alegoría de la patria, y enaltecían los rasgos nacionales, a los que les sumaban cualidades de éxito. Así, el elemento en primer plano en este anuncio es una mano derecha que sostiene una copa llena de cerveza. No hace falta que se presente en botella, pues con el nombre del producto es suficiente. El reducido texto que la acompaña destaca las propiedades del producto: “¡Qué exquisita es su madurez y frescura!”. En este anuncio se menciona la madurez como el estado ideal de la cerveza y la frescura queda ligada con la calidad y con la propia higiene. Al relacionar estos conceptos con términos como salud o bienestar se da un tono un tanto ambiguo al mensaje, lo cual permite que el receptor pueda interpretarlo como símbolo de bienestar y equilibrio en su nación.

A la industria automotriz siempre se la ha asociado con la idea de transformación, y en el imaginario colectivo forma parte del concepto de progreso y de orgullo nacional. Dentro de la cotidianidad mexicana, la población trabajadora desde temprano emprende la marcha hacia donde se gana el sus-



13. Revista *Ferronales*, enero de 1958.

ESTÁN DE ACUERDO” actúa como gancho en el sentido de que el producto debe ser el mejor, el más natural, el más rico para que esto ocurra. Por su parte, los anuncios publicitarios de las cervec-

tento, pero el trabajador del riel no se preocupa por eso, ya que “carro uno no lo ocupa, la familia, los hijos son lo que solicitan carro, uno se mueve en el riel, en las máquinas... los días que estoy sí nos vamos a dar la vuelta...”

En la siguiente imagen publicitaria (imagen 14) se ve un hombre, caricaturizado, lo cual ya en sí mismo atrae a los lectores, y más aún porque se encuentra abrazando a su coche. El con-

También apela a los valores del trabajo y del esmero, mismos que representan el poder adquisitivo de la persona. Así, con esta caricatura se pretende que el anuncio sea muy descriptivo, lo cual se logra con la estructura informativa, que casi parece nota periodística, aunque algunos elementos o características tipográficas dan cuenta de la diferencia que existe entre este anuncio y el resto del contenido de la revista.

Los niños del ferrocarril

No quedó de lado en los anuncios de la revista *Ferronales* la representación de los deberes escolares, los cuales aparecían a manera de recordatorios en torno de la importancia de la educación en la formación de todo buen ciudadano del futuro.

Claro, yo de alguna manera con todos mis hijos fui enérgico, porque pues ya todo va cambiando. Me dicen “es que ya todo cambió, la educación, que esto, que el otro”, y pues sí, nada más que nunca se les olvide una cosa, que a la palabra respeto y educación ni le han quitado palabras ni le han agregado, y siguen significando lo mismo en el diccionario. Ustedes son quienes han degenerado esas palabras...⁵⁹

14. Revista *Ferronales*, julio de 1952.



junto representa las múltiples ventajas que la modernización del transporte trajo a las personas que tenían acceso a un vehículo.

Promover la educación infantil obedecía a los fines que las casas comerciales de útiles escolares como La Hel-

⁵⁹ Extracto de la entrevista a Jesús Serrano Gómez, maquinista de camino activo (1985-), realizada el 10 de noviembre de 2014.

vetia (imagen 15), que utilizaba a su favor el atractivo de las imágenes para promover con eficacia sus ventas.

El espacio que ocupa la tipografía de la fecha, daba escaso peso visual a las palabras. La presencia de la imagen ocupa el mayor peso visual, donde se hace alusión a la educación y a la buena calidad de ésta, sobre todo a los factores que inciden en ella. Ilustra productos que solamente podrían ser del interés de algún padre de familia o madre, al que le importa y fomenta en sus hijos el gusto por la educación.

[...] ahorita cómo es posible, que hay gente que, profesionistas que, nomás no...Ora' las empresas piden profesionistas con un año o dos de experiencia, pero ¿cómo va a adquirir la experiencia si no la tienen, por un trabajo y no se los dan?, de dónde van a agarrar experiencia los muchachos también, es lo que yo veo muy mal en esto, y es lo que les digo a mis nietos, cómo es posible, todo a la computadora, agarren los libros, pónganse a estudiar [...].⁶⁰

La educación se relaciona con un sentido de estatus y de oportunidades. Los elementos descriptivos eran omitidos, para dar cabida a la invitación a la compra. "Estimule a sus niños y jóvenes estudiantes, cuidando que sus libros, libretas y artículos escolares sean de buena calidad. Vea el surtido que tiene LA HELVETIA".

Además, la industria era exhibida y destacada en muchos de los anun-



15. Revista *Ferronales*, diciembre 1962.

cios que se presentaban, y aunque sus productos no fuesen para el receptor, formaron parte fundamental del corpus de la revista.

Este anuncio (imagen 16, p. 36) alude a la descripción básica de los servicios o productos que ofrece esta empresa. Procuraron no exaltar sus características, sino más bien buscaron minimizar en la imagen su función, quizá porque se trataba de productos que no iban a ser adquiridos por los lectores, sino por la empresa. Es evidente que el anuncio trata de promover una identificación del nombre de la empresa, como proveedora de insu-

⁶⁰ Extracto de la entrevista a David Duque Palau, maquinista de camino jubilado (1966-1999), realizada el 1 de noviembre de 2014.



16. Revista *Ferronales*, febrero de 1971.

mos férreos, atenuando en la retórica la importancia de los insumos. Se optó, más bien por mostrar en la imagen a niños arriba de lo que parece ser un coche de vías.

La imagen infantil es un recurso que conlleva significados específicos, tales como la inocencia o la espontaneidad dentro de la publicidad, y estos valores se asocian, irremediablemente, con la seguridad. En otras palabras, lo que la analogía quiere destacar es que los insumos que la empresa anunciante provee a la industria férrea son tan buenos que hacen que el tren “es tan seguro, como para un niño”.

La salud en la publicidad

La publicidad médica aparecida en *Ferronales* tenía como destinatarios a los padres –madres de familia, consumido-



17. Revista *Ferronales*, enero de 1957.

res potenciales de los productos anunciados–, que se vinculaban con padecimientos en los infantes. El discurso

comercial en los anuncios farmacéuticos tendían a la descripción del producto y de los síntomas que podían ser curados con el mismo.

La buena alimentación se relaciona con una buena salud. La imagen y el título de entrada del anuncio que aquí se muestra (imagen 17, p. 36), atraen al

lector, pues es la representación de un niño enfermo. El anuncio en cuestión engloba malestares y un mal aspecto físico, que a su vez se asocia al referente de belleza: un cuerpo saludable es bello, sin que necesariamente sea ese el significado en el mensaje. “¡SEÑORA! Si su hijo no tiene APETITO dele hoy mismo una cucharada sopera del SABROSO Hemostyl”.

La tipografía del cuerpo de texto alude a una recomendación a las madres de familia para que cuiden la salud de sus hijos. El discurso médico, en el sentido comercial, tiene un antecedente en la publicidad de los productos farmacéuticos, los de botica, que no sólo ofrecían una descripción de los productos, sino también sobre sus múltiples beneficios.

Muchos de estos productos nacieron bajo la necesidad de cubrir múltiples padecimientos, esto aunado a los esfuerzos por mejorar las condiciones de higiene pública. Pero, estos productos están asociados a un referente adicional: el de la belleza y la atracción. Una boca saludable es bella.

En el anuncio (imagen 18), las imágenes a los costados describen situaciones ideales vinculadas a la belleza. El texto, que tiene una tipografía clara, describe estas situaciones, aluden a hábitos de salud y sus beneficios en la cotidianidad. Hace el uso de la repetición para mantener vigencia en el consumidor.

Otro ejemplo de la importancia que en *Ferronales* se le daba

18. Revista *Ferronales*, octubre de 1957.

Colgate anuncia
LA NUEVA PASTA DENTAL
COLGATE AZUL
CON FLUORURO ACTIVO

LA PASTA DENTAL COLGATE AZUL CON FLUORURO ACTIVO ayuda a prevenir las picaduras de los dientes.

Cepille diariamente sus dientes y sus muelas con Colgate Azul y fíjese cómo deja sus dientes limpios, blancos y brillantes.

TRIUNFE EN EL AMOR. Use Colgate Azul con Fluoruro Activo que deja su aliento fresco y puro.

Colgate Azul con Fluoruro Activo es atractivo a su sonrisa porque deja sus dientes blancos y brillantes.

LA PASTA DENTAL COLGATE AZUL CON FLUORURO ACTIVO se vende al mismo precio de las otras pastas dentales.

COMPRE Y PRUEBE HOY MISMO LA NUEVA Y MODERNA PASTA DENTAL COLGATE AZUL CON FLUORURO ACTIVO.

5-574] Reg. 47882. S. S. A. Agrup. Prop. 7219/57

PARA TENER DIENTES BLANCOS, LIMPIOS; ALIENTO FRESCO Y PURO, USE SIEMPRE LA PASTA DENTAL COLGATE AZUL CON FLUORURO ACTIVO.

a la higiene y al cuidado de la salud, están presentes en el discurso textual. La imagen central, aunque esté en primer plano, sólo presenta al producto, pero éste conserva su proporción y forma, para que pueda ser identificado con los posibles consumidores de manera fácil.

Por ejemplo, la referencia a la salud reproductiva destacaba el doble rol que

DE SI SE EMBARAZA. Los que trabajamos para la salud podemos ayudarla”. “La familia pequeña vive mejor”.

El texto no sólo es descriptivo, sino que intenta ser imperativo, y a ello debe añadirse el respaldo de instituciones y del personal, lo cual le dan al anuncio un reconocimiento social.

Los servicios de salud se interesaron por la salud reproductiva, en respuesta a los intereses del Estado, desde ese entonces, de abatir de las altas tasas de población que se tenían en la década de los años setentas y ochentas del siglo pasado. Transmitir esta clase de mensajes no era un asunto fácil, ya que el tema era delicado, debido a que la cultura y la sociedad se regían en mucho por los preceptos e indicaciones católicos, lo cual representaba un obstáculo para este tipo de campañas publicitarias, de interés público.

Conclusión

Al inicio de esta investigación como pregunta principal se planteó cómo era la relación entre el diseño de los anuncios publicitarios y los factores ideológicos que identifican al gremio receptor. Ahora bien, tomando en consideración los resultados obtenidos, podemos concluir que en efecto, y tal como se señaló en la hipótesis del estudio, el diseño de los anuncios en la revista *Ferronales*, tuvieron aspectos suficientes para reflejar los valores que conforman parte del comportamiento compartido por los receptores.

Establecí como supuesto inicial, que el aspecto formal de los anuncios publicitarios que se insertaron durante



19. Revista *Ferronales*, enero de 1957.

desempeñaba la mujer (imagen 19): por un lado se le percibe como responsable de su propia salud, pero por el otro también como participante de las decisiones en pareja. “SEÑORA... USTED DECI-

muchos años en la revista *Ferronales*, permitió al gremio ferrocarrilero hacer de este medio de comunicación, el vehículo para expresar los valores en los que creían y con los que regían sus conductas, tanto en lo individual, al interior de sus familias, como grupal, ya como trabajadores del riel. Es decir, que los anuncios aparecidos en la revista *Ferronales* dieron cuenta de lo que para el gremio era, o debía ser: la familia, la patria, la solidaridad, la lealtad, la amistad y el respeto; es decir, la totalidad de su mundo.

Una vez realizado el análisis del discurso publicitario pudimos constatar que uno de los objetivos de la publicidad de la revista fue crear empatía con base en la identificación de las imágenes presentadas, de los conceptos y de los valores mostrados, que de alguna manera sirvieron para moldear o identificar conductas, saberes o aspiraciones de los lectores, que fueron el entorno completo de los trabajadores ferrocarrileros, incluidas, pues, sus familias y vidas privadas.

Así tenemos que se presentaban imágenes y fragmentos de su propia realidad, es decir, asuntos relacionados con el mismo ferrocarril, con los trabajadores, pero también otros que tenían que ver con las familias de éstos y con los productos que les eran familiares y podían adquirir.

En la mayoría de los anuncios se observaron tipografías y textos orientados a presentar de forma clara la información, a fin de que los receptores pudieran leer con rapidez el fin de los distintos mensajes, cuyas formas iban en concordancia con los valores de la época

en la que se publicaron los anuncios y con los tipos de impresión a los que se tenía acceso.

Responder a la pregunta específica de ¿qué tanto influyeron estos anuncios publicitarios de la revista *Ferronales* en el pensamiento sociocultural del gremio ferrocarrilero? Resulta ahora más fácil, gracias al análisis, por categorías, que aquí se presentó en forma escueta, en el que se rescataron las ideas que se relacionan con estos valores en el ámbito de la cotidianidad de los trabajadores y en su historia de vida. Tanto al análisis formal de la publicidad como la realización de las entrevistas permitieron realizar este estudio paralelo de comunicación, que no dejó duda en cuanto a la relación entre el diseño y la ideología.

Cierto es que establecer esta relación puede parecerle a algún lector un tanto subjetiva, como sucede también con su interpretación. La riqueza del estudio radica en el propio proceso de la obtención de la información, y en considerar el análisis de contenido como una herramienta metodológica que le da estructura a la investigación. Es decir que no sólo el propio contenido de la publicidad es importante, sino también su sentido, que si bien depende en gran medida de un conocimiento de la intencionalidad del emisor y de la propia subjetividad del receptor, es innegable que permitió vislumbrar la cotidianidad del gremio ferrocarrilero, ya que pudimos detectar valores socioculturales que con seguridad guiaron parte de su comportamiento como grupo:

- **Familia:** la representación del amor familiar está dada por la imagen

de la mujer, la importancia de un patrimonio material para el progreso de la sociedad y del bienestar de los hijos. Todo esto basado en la estructura familiar típica del modelo imperante entonces en la sociedad mexicana, y que se proyectaba en los anuncios que reforzaban la idea de trabajar para poder tener cada vez más bienes y comodidades, lo cual se traducía en encontrar la felicidad. En ese sentido Castillo⁶¹ afirma que “la familia en México juega un papel fundamental en el desarrollo y conformación de nuestra sociedad, es la institución donde podemos encontrar las bases morales y de convivencia civil”.

Es innegable, sin embargo, que a lo largo del tiempo el concepto de familia, entendido como el grupo de personas que se preocupan y luchan por los mismos intereses, ha cambiado en lo que se refiere, sobre todo, a los actores representativos. En otros términos, en nuestros días existe una fuerza mucho mayor del papel de la mujer como forjadora de los vínculos y nexos familiares. Hoy día identificamos a la familia estándar con imagen más vinculada a un modelo de calidad y no como un grupo de vinculación social.

- **Respeto-lealtad-responsabilidad:** imágenes relacionadas con el cuidado del entorno laboral y del respeto del trabajo reflejan su sentido de fidelidad hacia su fuente de ingreso, y la responsabilidad que los trabajadores

de FNM sentían hacia la empresa. Pero estos valores se presentan también como una extensión de ese entorno que llega también hacia los demás, y hacia las instituciones sociales y a su propia persona: “La persona responsable es aquella que actúa conscientemente. Es él la causa directa o indirecta de un hecho ocurrido. Está obligado a responder por alguna cosa o alguna persona. También es el que cumple con sus obligaciones o que pone cuidado y atención en lo que hace o decide”.⁶²

- **Educación:** actividades como ir a la escuela, tener un oficio o profesión, determinan, para las personas entrevistadas, una forma de encaminar su vida hacia el buen desarrollo personal, que será exitoso tanto en lo personal como en lo profesional. Contar con una educación los hace portadores de fuertes cimientos en lo relativo a otros valores morales.

- **Patriotismo-nacionalismo:** el patriotismo se refiere a la lealtad, amor y respeto hacia la patria. En este caso, el gremio ferrocarrilero ve reflejado en su trabajo el progreso de la nación. Los trabajadores del riel sienten que forman parte de una sociedad democrática, que tiene más virtudes que defectos, y que la nación es su lugar de origen, de sus costumbres, de su idioma y su hogar, por lo que merece su respeto y entrega.

⁶¹ Abraham Castillo, “El papel de la familia en la sociedad mexicana actual”. En: [www.radiounam.unam.mx]. Consultado el 7 de julio de 2010.

⁶² Hilda Sanabria, “El ser humano y lo valioso del ser”, en *REVISTA EDUCARE*, artículos arbitrados, año 13, núm. 47, julio-septiembre 2009. En: [http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/31480/5/articulo2.pdf]. Consultado en enero de 2015.

En el proceso, surgió la interrogante del estado de los valores en la sociedad actual, ya que éstos se inculcan dentro de los ámbitos en los que se desenvuelve el individuo, y que incluyen el entorno familiar, escolar y laboral. Estos ámbitos proveen de un ideal de socialización, es decir, que otorgan las pautas de lo que sería correcto o conveniente para los demás integrantes del grupo social.

Hoy día, cuando se emplean las nuevas tecnologías y sistemas de comunicaciones también se difunden estereotipos de la cultura moderna y posmoderna, enfocados en lo básico a una sociedad de consumo diseñada, establecida y promovida por las grandes empresas, que son las que nos han propuesto o incluso impuesto un modelo extranjero a seguir. Estos nuevos patrones son asimilados, lo queramos o no, sobre todo por las nuevas generaciones, y han roto o modificado la cultura y los valores tradicionales propios de nuestro entorno, y el entorno ferrocarrilero no ha sido la excepción a la regla.

Si bien, se han incrementando las acciones y los alcances de la educación con miras a recuperar los valores éticos

o morales, resulta muy cuestionable hoy día el papel que desempeña la producción que los medios de comunicación ofrece a las masas, y esta producción incluye, por supuesto, a todo lo impreso o lo digital. Es entonces claro que el papel del diseñador como agente de cambio en la educación de las nuevas generaciones es fundamental, como impostergable también es que asuma la responsabilidad que tiene en ese sentido, para producir modelos o propuestas más acordes con el interés e idiosincrasias nacionales.

Los diseñadores gráficos deben promover patrones de convivencia que estrechen los lazos entre los habitantes de las distintas regiones y los muy diversos lugares de nuestra nación, sin perder de vista que todo este trabajo debe confluir en un conjunto de valores que se consideren como “nacionales”, y de valía para todos los mexicanos, como aquellos que en sus años de gloria fueron reflejados en la revista *Ferronales*, que dieron identidad a un gremio, y quizá, por qué no, a los mexicanos en su conjunto. **MF**

Entrevista a Abraham Vega Cruz Murillo, migrante hondureño

En el “Archivo de la Palabra Jesús García Corona” se resguardan testimonios de trabajadores ferrocarrileros, jubilados y en activo, que comparten las experiencias vividas en el complejo mundo del ferrocarril. Muchos de esos testimonios nos permiten conocer los diversos acontecimientos y procesos sociales, históricos, económicos, políticos, tecnológicos y otros más de los ferrocarriles de nuestro país.

Con el propósito de enriquecer este proyecto el personal encargado de desarrollarlo se dio a la tarea de entrevistar a algunos migrantes que hacen uso del ferrocarril. Gracias a ello en esta ocasión Patricio Juárez Lucas, jefe de

Departamento de Archivo Histórico nos comparte la entrevista que realizó el 11 de noviembre de 2015 al migrante hondureño Abraham Vega Cruz Murillo, quien a su paso por el albergue La Sagrada Familia de Apizaco accedió a compartir sus experiencias.

PJ: ¿Cuál es tu nombre?, ¿de qué país vienes y de qué lugar?

AV: Soy Abraham Vega Cruz Murillo, vengo de Olancho, Honduras.

PJ: ¿Cuánto tiempo tienes de camino desde que saliste de tu casa?

AV: Casi tenemos el mes, porque salimos el 13 de octubre.

Imagen de Alejandro Sánchez Vázquez.



PJ: ¿Y en México cuántos días llevas?

AV: Llevamos más o menos 28 días.

PJ: ¿Por qué parte de la frontera entraste?

AV: Por El Ceibo, para llegar a Tenosique, allí nos sucedió una cosa... Faltando cuatro kilómetros para llegar a Tenosique en un lugar que le dicen El

nos llevaron más para el fondo, más al centro de la cañera, entonces allí ya nos empezaron a pedir números de familiares que tuviéramos en Estados Unidos, entonces nosotros les dijimos que no teníamos números, entonces de allí nos empezaron a golpear más y más, ya por último nos pusieron una pistola en la cabeza, entonces fue allí

que le dimos un número de un familiar en Brooklyn. Entonces llamamos al familiar, entonces el familiar les contestó que él tenía como tres meses de no trabajar, y que no podía

hacer nada por nosotros, entonces ya como a las cuatro o cinco de la mañana nos pidieron el número de la familia de allá de Honduras, entonces contestó mi hermana, ellos nos dijeron que les dijéramos que nosotros estábamos secuestrados, que querían tres mil dólares por cada uno, y que le daban hasta las nueve de la mañana para recoger el dinero, entonces vine yo y le dije que era muy poco tiempo para recoger el dinero, de 5 a 9, eran como cuatro horas, entonces le dije que era muy poco tiempo y que nos dieron un poquito de tiempo más, le dije que hasta las once, y ya como a las once le vuelven a llamar a mamá, entonces mi mamá no había conseguido nada, entonces mi mamá le empezó a suplicar por nosotros, diciéndoles que no nos hicieran nada, que nosotros éramos pobres y que no podían conseguir el dinero, entonces fue allí que me dijeron ellos que les dijera que ya habían matado a uno de los compañeros que les dijera bajo amenaza, entonces yo le



Basurero, allí nos salieron unos chavalos, como tipo de la madrugada; en ese tiempo estaba lloviendo, entonces nosotros veníamos caminando y descansando, y ya descansados, como a las dos de la madrugada, decidimos caminar, entonces al llegar a esa zona, como a cuatro kilómetros para llegar a Tenosique, nos salieron unos chavalos, eran como ocho o nueve chavalos, uno de ellos tiró un disparo al aire, y cuando tiraron el disparo al aire empezaron a salir todos los ladrones allí, veníamos seis, se escaparon tres. A mí, a un sobrino y a un amigo nos agarraron, cuando empezaron a correr hacia nosotros los chavalos andaban con machetes, palos y cuchillos. A mi compañero Rolando le pegaron con un palo aquí, y de un solo golpe lo tiraron, y a mí me pegaron otro por acá, ya después nos agarraron y nos llevaron para las cañeras. Allí en las cañeras nos empezaron a quitar el dinero que traíamos, la ropa, todo nos quitaron, ya después de allí, también nos quitaron todo el dinero,

dije a mi mamá que le hablara a uno de mis amigos allá en Estados Unidos. Llamaron para Estados Unidos, y sí, dijeron que nos iban a ayudar a nosotros, entonces les dieron un chance hasta, de las once hasta como a las tres de la tarde, y a las tres de la tarde vuelven a llamar a mi familia y les dijeron que si ya habían conseguido el dinero, entonces le dijo al chavalo que necesitaba el número y el nombre de la persona a la que se iba a mandar, pero los chavalos dieron el nombre, no lo dieron correctamente, que se equivocaron en algo, entonces se les acabó la pila del celular y se fueron dos o tres creo para el pueblo a cargar el celular, ya al regreso, cuando ya regresaron, vuelven a llamar de nuevo, a mí fue al único que utilizaron para hacer las llamadas, como yo hice el contacto allí, entonces empiezan a llamar, ya le dijo mi mamá que sí iba a conseguir el dinero pero que el nombre que le habían dado estaba incorrecto, entonces vinieron y le dieron otro nombre, entonces le dieron chance más o menos una hora más, entonces volvieron a dejar pasar la hora y volvieron a llamar, y le dijeron al muchacho que no habían conseguido el dinero, entonces les dijeron que me despidiera, que era la última vez que iban a escuchar mi voz, que me iban a matar a mí y a mi sobrino y al compañero, entonces se comenzaron a preocupar, mi mamá se puso a llorar, y ya le empezó a suplicar por nosotros, le dijo uno de ellos que no aceptaban sermones que consiguieran el dinero, y que era la última vez que nos iban a escuchar la voz; entonces mi hermano, un tío mío y el compañero se fueron para la casa de la 72, allá en Te-

nosique, entonces con el padre Aurelio fueron a poner la denuncia a la PGR y al ejército. El ejército les contestó que si nosotros fuéramos mexicanos podrían poner hasta aviones, todo para recuperarnos, pero como no éramos mexicanos lo único que podían hacer era operativos, entonces yo creo que primero nos fueron a traer comida, pero nosotros ya habíamos visto todo lo que nos habían quitado, que eran como mil quinientos pesos, fueron a traer comida, nos dieron comida y supuestamente ya la PGR y la policía estaban patrullando por esa zona, donde mero sucedió esto. Entonces ya como a eso de las cinco de la tarde nos llevan a la orilla del río, porque allí pasa un río, nos llevan a la orilla del río, nosotros



estábamos amarrados de manos y cerrados de los ojos, nos tenían acostados en un charco, entonces nos llevaron a la orilla del río y me vuelven a llamar a mí de nuevo, para ver qué habían resuelto, y como no habían resuelto nada, que no habían conseguido el dinero, entonces me dijo uno de ellos que mi familia no me quería a mí, que no nos querían a nosotros. Le dije que no es que no nos quieran, que nosotros éramos pobres y no teníamos

dinero, entonces uno de ellos cargó la pistola, y nos dijo: ¡pues ya se los cargó la chingada a ustedes tres! Entonces cargó la pistola y nosotros ya nos estábamos resignando, ya estaba resignado, o sea que ya iba a morir pues; porque cargó la pistola y después de eso no nos hicieron nada. Nos volvieron a acostar allí donde estábamos, en el charco, y ya después nos llamaron a los tres, y ellos se habían movido allí, unos se pasaron el río e iban a ver al puente, a ver si no miraban los militares y todo eso, entonces aquellos se hacían una señal. Nos preguntaron cuánto nos habían quitado, ya les dijimos tanto, entonces nos dijeron: los vamos a dejar ir, los que viendo yo y les digo: en serio nos vas a dejar ir, palabra de hombre, les digo, y me responden que sí, y entonces nos empiezan a cortar las gasas de las manos y nos quitan las vendas de los ojos, y nos dicen: váyanse, nos ordenan. El que volteé a ver atrás le meto un balazo, entonces nosotros cuando nos soltaron, les dijimos gracias por perdonarnos la vida y nos fuimos caminando. Más o menos cuando ya habíamos caminado quinientos metros más o menos, que ya no los miramos a ellos, salimos corriendo y al llegar a la carretera principal que va para Tenosique entonces allí pues, faltaban cuatro kilómetros y nos fuimos caminando hacia allá y nos percatamos que hay un chequeo de la municipal allí antes de llegar a Tenosique,



les comenzamos a contar el problema que tuvimos, entonces nos dieron la dirección de la Casa del Migrante, que allí nos podían ayudar en eso, entonces fuimos allí nosotros, llegamos a la Casa del Migrante, ya les dijimos que nosotros estábamos secuestrados y que nos tenían desde ayer, entonces nos metieron en un espacio, como así [refiriéndose al pequeño cuarto en el que se realizó la entrevista en el Albergue La Sagrada Familia de Apizaco], nos metieron allí adentro, y entonces nosotros les preguntamos, si estaban mi tío y mi hermano, y allí estaban, ya habían puesto la denuncia, entonces cuando los miramos, nos abrazamos de la alegría, porque también nosotros estábamos bien, entonces allí el padre Aurelio llamó a los derechos humanos, entonces nos dijeron que teníamos derecho a estar en regularización, ya nos dijeron lo que teníamos que hacer, entonces así como nos dijo así lo hicimos, pues cuando ya estuvimos allí en la migración y todo ya lo hicimos, pero nos llevamos mucho tiempo, entonces nosotros decidimos avanzar. Aquí en Coatzacoalcos no nos dejaron subir al tren porque estaban cobrando una cuota de cien dólares. Si no pagábamos los cien dólares, entonces no nos podíamos montar al tren y nos mandaron a charolear [pedir ayuda], entonces como nosotros no pudimos reunir nada, entonces nos tuvimos que ir caminando de allí de Coatzaco-

coalcos hasta delante de Minatitlán, allá esperamos el tren. Nos fuimos como a la una en casa de arenera, de allí salió el tren, allí no había problema y llegamos de una sola tirada a Tierra Blanca. Ahora de Tierra Blanca para el último túnel de Orizaba veníamos de noche nosotros, veníamos en el tren y de repente puchan el tren, da la casualidad de que cuando puchan el tren había unos secuestradores allí, entonces como yo cuando vine la primera vez fui secuestrado por los zetas, entonces empezaron a basculear a todos, de atrás para adelante, venían agarrando a todos los emigrantes y los montaban al carro, entonces nosotros cuando pucharon al tren nos bajamos y no pensamos nada malo, entonces un chavalito nos dice: ¿y ustedes quiénes son?, nosotros no le contestamos nada, entonces carga una pistola, no sé si era una 9 o una 38, ¿¿quiénes son?!, nos vuelve a preguntar. Nosotros no venimos en el tren le dice mi carnal, entonces nos dice: ¡móntense en el tren!, entonces me monté y ya el relajo de que unos agarraron para acá y otros para allá, me quedé, entonces le digo a mi hermano: estos son zetas. Entonces cuando le digo que son zetas nos metimos al monte y nos quedamos clavados allí como a eso de las diez de la noche, nos metimos al monte bien al fondo, entonces allí nos quedamos acostados en una colcha y con la misma colcha nos cubrimos y allí amanecemos, ya como a las cinco de la mañana del siguiente día nos venimos caminando hasta aquí [albergue], llegamos a las siete de la noche.

PJ: ¿Cuánto tiempo se hicieron?

AV: Desde las seis de la mañana a las siete de la noche caminando hasta que llegamos aquí. Y vamos viendo que allí andaba migración, ahorita no hemos salido, porque ahorita a nosotros nos van a mandar un dinero para seguir avanzando, por si nos llega a aparecer un ladroncito por allí. Dicen que para adelante está cabrón, pero lo que nos ha pasado a nosotros fue de noche, ya de día nosotros venimos tranquilos, y las dos cosas que nos pasaron a nosotros fue de noche. Como de día todo se ve, es cuando uno mira. Nosotros que vamos arriba del tren vamos viendo del lado izquierdo y del lado derecho, cuando uno mira algo anormal, y siempre nosotros vamos en los últimos vagones, y dejamos que otros emigrantes vayan delante de nosotros, cualquier pedo que pase allá entonces los de atrás estamos listos para bajarnos corriendo, el destino de nosotros es llegar hasta Altar, Sonora, a la frontera de Altar, Sonora para pasar a los Estados Unidos, nosotros vamos para Houston.

PJ: ¿Pero no les queda más cerca Laredo?

AV: Mire le voy a contar, desde Piedras Negras para la frontera de Tamaulipas, antes de llegar, faltando supuestamente, más o menos como una hora o media hora está un retén de los zetas, entonces está peligroso. Nosotros no nos podemos arriesgar a irnos por allí porque si nosotros agarramos por el otro lado, por el Pacífico, ya no están los zetas, ahí están los del cártel del Golfo, pero esos no se meten con nosotros, ellos no secuestran, por eso nosotros

decidimos agarrar por ese lado, porque es más tranquilo. Si nosotros vamos para la frontera de Tamaulipas es seguro que vamos a caer, entonces, para evitar eso, agarramos la ruta un poquito más larga pero más seguro.

PJ: ¿Dices que has estado en Estados Unidos en ocasiones anteriores?

AV: La primera vez que fui que me tuvieron los zetas y que me soltaron porque como no teníamos nada de dinero, sería la buena suerte o las oraciones que hacían mi familia allá en Honduras que me dejaron libre, entonces yo me pasé para el otro lado, me crucé el Río Bravo, caminé dos días y una noche y llegué a un pueblito que se llama Brownsville, mi carnal estaba en Houston, entonces yo le llamé a mi carnal, y ya un muchacho que trabajaba allí en la municipalidad, me dio una llamada y me dio la dirección donde nosotros estábamos, y mi carnal no pudo venir hasta este sitio, porque había un chequeo de ida, pasaba, pero a la venida no pasaba, entonces ya decidí caminar más yo, entonces allí caminamos y se nos terminó el agua y la comida. Estábamos caminando por el desierto y ya al fondo se veía el pueblo, ya no llevábamos agua ni comida, y con un montón de frío, entonces ya nos acercamos nosotros al *freeway*, y un rastrero nos pitó, y al ratito nos cayeron unos del ICE, atravesaron la camioneta y allí nos detuvieron, y ya nos llevaron a migración y allí estuvimos como quince días, en migración, ya luego me deportaron para Honduras, esta es mi historia.

PJ: ¿Ahorita estás intentando de nuevo?

AV: Sí, ahorita estoy intentando de nuevo, a ver si la hago, si pienso que con la fe en Dios sí voy a llegar.

PJ: ¿En tu país en qué trabajas?

AV: En la albañilería.

PJ: ¿Tienes más familiares en tu país?

AV: Sí, mi papá, mi mamá, mis hermanos, mis sobrinos, mis primos, mis tíos, todos, aquí solamente tengo un primo, al que le llamé. Es el único que tengo de la familia, pero como nada más estaba trabajando, en Texas, no me pudo ayudar.

PJ: ¿Pero te irías con él si logras pasar?

AV: Sí, porque estaría esperando en la frontera, estaría trabajando mientras él reúne el dinero, pero uno de mis carnalitos tuvo patrones allá, él estuvo trabajando allá en Estados Unidos, entonces tuvo un patrón, entonces uno de los patrones le dijo que le iba a ayudar con todos los que veníamos con el coyote y que él, nos iba a dar trabajo y nos iba permitir que durmiéramos allí, entonces lo que necesitamos es llegar a la frontera, y ya estamos listos.

PJ: ¿Y esa ocasión que dices, cuando también los agarraron los zetas, en qué parte de México sucedió eso?

AV: Mira, pues me agarraron aquí en un pueblito de Veracruz que se llama Las Choapas, en un desvío de la carretera que dobla así y a mano izquierda hay un carrilito, allí estaban dos trocas, allí pararon al tren y nos dijeron que adelante estaba la migración, que ellos nos iban

a ayudar a cruzar el retén, entonces al ver eso, yo lo vi como raro, pero como iba con una mujer que me dijo si tú te montas a la troca yo me monto, fue y se montó, y entonces yo como zonzó me le pegué atrás también, ya estando allí en una casa de Las Choapas, a una casa donde nos llevaron, nos empezaron a pedir números, y a los que no daban los números, tenían unas paletas, una paleta para macanearnos. Empezaban a sacar a uno por uno, y yo para que no me pegaran le di el número, pero le di el de mi carnal que estaba allí todavía, pero mi hermano no tenía activo el teléfono, sólo para llamadas locales, entonces se intentaron comunicar pero nunca lo lograron entonces nos llevaron a una colonia de Reynosa que se llama la colonia de Los Doctores, de allí de Las Choapas, pero nos movieron en combis, eran carros tapados con lona, pero nos movieron de noche y sólo por el monte, salimos como a las diez y ya de noche del siguiente día llegamos a la colonia Doctores, entonces ya nos metieron en una casa allí,

empezamos a hacer fila, allí a unos los mandaron para la planta baja, era una casa de

dos planta, a unos los mandaron a la parte de abajo y otros a la parte de arriba, en total habíamos como 183, 183 secuestrados allí en la colonia Doctores, pues yo no sé qué será, será lo que mi mamá le rogaba por mí a ellos que ellos me dejaron solo, me dejaron libre, porque yo les dije a ellos, al principio que ellos me agarraron, que nosotros éramos pobres, que no teníamos dinero y que no podíamos pagar, pues a mí me

dejaron ir a los ocho días, ocho días de estar allí, pero eso sí, la comida que daban allí era un platito de arroz y con frijoles, sólo eso, dos tiempos nomás, nosotros ya estábamos débiles, yo estaba sentado y cuando me levantaba, yo miraba una nube gris, nubes negras y estrellitas de la debilidad que tenía, ya a los ocho días me dejaron libre y me fui para la Casa del Emigrante, ya le conté la situación a la madrecita, allí me tuvieron cuatro días creo, cuatro días en la Casa del Emigrante, ya después decidí agarrar rumbo de nuevo. Iba a buscar la frontera de Matamoros, entonces cuando voy caminando me encuentro con un catracho, ya me preguntó él que de dónde era. Le dije que era de Costa Rica, y entonces me dijo: No, vos sos de Honduras, ya le dije sí, soy de Honduras, entonces ya me dice: Yo también soy de Honduras, pero ya tengo tanto tiempo viviendo aquí, tengo un cuarto, pero no me dijo dónde, cómo no lo conocía le dije: estoy alquilando un cuarto, y ahí me dice: si



quieres vamos, te voy a dar comida y para que te vistas, entonces me fui yo allí, dormí esa noche allí con él, me dio chance de quedarme una semana creo, y allí mismo donde él estaba trabajando me consiguió chamba a mí, entonces empecé a chambear, me pagaban 1 200 lempiras, 200 pesos a la semana, entonces un día quiso tener bronca conmigo, yo tenía un block de comida, entonces él se me cuadró y también

me le cuadré, allí en el mismo trabajo había otro catracho, que me dice: loco, cuando quieras visitarme, entonces ya lo fui a visitar y la plática fue de que si yo me podía ir a quedar con él en el cuarto que él estaba alquilando, ya me dijo él sí, no hay problema, entonces pagamos 400 pesos mensuales, 200 pesos cada uno mensual, entonces allí comprábamos la comida todo tranquilo, ya la última semana, que ya la chamba se estaba acabando, entonces decido yo cruzar el río Bravo, entonces lo [que] gané lo cambié a dólares, ya con los dólares compré bebida, agua, y brincamos el río Bravo. Ya en el río pues lo cruzamos bien; la migra andaba de aquí para allá, y vamos caminando por la orilla de una laguna que hay por allí, y nos fuimos caminando por allí y vemos que la migración viene por allá, así nos clavamos en el monte, nos clavamos allí y se paró la migración como estábamos hasta adentro no nos pudieron ver, entonces comenzaron a hablar en inglés, no sé qué decían, prendía la troca y le daba para adelante y para atrás, pero nosotros los estábamos viendo. Lo hacían para que nos confiáramos y creer que ya se habían ido, pero los estábamos viendo, entonces cuando ya se van, echamos a correr y sólo había un puente peatonal, el carro no podía pasar, entonces pasamos el puente y seguimos corriendo y nos fuimos caminando, caminamos esa vez dos días y una noche, ya fue cuando yo le hablé a mi hermano, ya le di la dirección y todo, pero no pudo venir hasta donde estaba yo, porque hay un chequeo, de aquí para allá en San Antonio, entonces nos

dijo que sí podía venir pero que no se podía regresar porque no tenía papeles, –ah bueno– entonces ya nosotros seguimos caminando ya faltando como cincuenta o sesenta millas para llegar a San Antonio, nosotros ya no teníamos ni agua ni comida, en una parte solitaria fue cuando nos agarró la migración, ya cuando le hablamos a él y le dijimos que ya estábamos con la migración el patrón de él nos fue a traer donde estábamos, porque él era residente, pero nosotros ya estábamos con la migración, hasta allí nomás llegó el potrillo.

PJ: ¿Y éstos chavos que dices que los agarraron allá en Tenosique, qué aspecto tenían, muy jóvenes?

AV: Mire, todos eran chavalos, eran así como de unos 18 a 25 años.

PJ: ¿Qué acento tenían?

AV: Tenían acento mexicano todos, pero entre ellos había uno que le decían: Eh vos, chapin, y empezaron a decir malas bucaradas [palabras]: ¡Qué pedo con vos!, uno era el que me hacía la llamada. Le logré ver una cicatriz en el cachete como del lado izquierdo, por aquí, y al muchacho que portaba la pistola le miré que tenía un tatuaje en la mano derecha que era como un aguilita pequeña, por el dedo gordo en medio. Era fornido y trigueño, pero nosotros no los podíamos ver a ellos porque nos decían ¡No nos miren a los ojos si no quieren que les quiebre la madre ahorita!, por eso nosotros agachábamos la cabeza. Me logré fijar cuando él me dijo ¡Marca!, fue allí cuando me fijé de la cicatriz y al chavalo cuando él tenía

agachada la mano de la cabeza le logré ver el tatuaje en la mano.

PJ: ¿Qué figura tenía?

AV: Era como una águila.

PJ: ¿No viste alguna otra cosa, un número?

AV: Ah, sí, el número, cuando estaban llamando para mi casa. En mi casa guardaron el nombre, el que se lo iban a mandar, el dinero, que supuestamente les dieron una dirección de Emiliano Zapata, allí en Tenosique, creo que de Electra, a nombre de tal persona. Mi mamá apuntó el nombre, y tiene el número de ellos. Entonces cuando nosotros fuimos a hacer la denuncia, que fuimos los tres que estábamos secuestrados, le dimos el número de la persona y el nombre, el número de celular a la PGR, y ellos dijeron que iban a investigar supuestamente, iban a averiguar, porque las personas que nos dieron el nombre, nos dieron el nombre completo. Me imagino que los de la PGR los buscan en el registro de las personas, tal vez están con ellos, y ellos mismos nos dijeron a nosotros que casualmente siempre hacen eso. Bueno, el día que nosotros llegamos allí, llegaron otros que les hicieron lo mismo, y venían dos

salvadoreños, un hombre y una mujer, pero chavalos, y un hondureño, y a la chava la habían dejado porque la querían violar, que a ellos los habían soltado. Nosotros les dijimos que denunciáramos, porque entre más denuncias, la policía puede actuar, pero ellos no querían poner la denuncia, porque allí ocho de cada diez personas son asaltadas, allí en ese punto, ese es el punto fijo de ellos, de ellos mismo salieron, ya allí nos dijeron: esto les pasa a ustedes porque están caminando de noche, porque en la noche es peligroso, porque nosotros que hemos venido hasta aquí, hasta antes de túnel de Jesús de Nazaret, allá llegamos en la noche, cuando nosotros viajamos de día no nos pasa nada porque nosotros, todo mundo ve, cuando pasamos por lugares solitarios hay más visualización, y por eso no nos pasa nada, lo peligroso es viajar de noche, bueno la migración, a la migración ya no le tengo miedo porque la migración lo único que va a hacer es deportarnos para nuestro país, pero a que te agarre un ladrón sí está cabrón.

PJ: ¿Hijos, tienes?

AV: No. **MF**

El tren nocturno⁶³

Abdón Ubidia

Oyó un profundo silbato seguido del estrépito de un tren que se acercaba velozmente. Callada, temblando, con los ojos abiertos en la oscuridad, imaginó los émbolos y barras que se golpeaban, los chorros de vapor que escapaban furiosamente por entre la herrumbre de ruedas y rieles sucios de fango y de grasa, ese caudal de aceros sobre aceros. Pero era absurdo, la estación de ferrocarriles se encontraba en el otro extremo de la ciudad. Era imposible escuchar nada de lo que allí ocurriera.

Cierto es que el insomnio agudiza los sentidos, los prolonga, los electriza, los hace capaces de captarse señales, detalles que durante el día permanecen ocultos, ahogados por las impetuosas imágenes del tráfico urbano. Se puede oír el crujir periódico de las maderas que se acomodan en el armario. O el roer de un animalito que abre túneles y galerías en la cal y el ladrillo de las paredes de la habitación. O el destrozarse de los insectos que vienen de la noche contra los vidrios de las ventanas. O la propia respiración. O más allá el rumor de la ciudad dormida —un lejano fragor, una suma de murmullos inquietantes, remotos autos que huyen, aullidos aislados, ecos de distantes fábricas, de pasos solitarios, de silbatos serenos, proba-

bles gritos, probables canciones que salen de las cantinas abiertas a la madrugada. Pero la estación de ferrocarriles se encontraba en el otro extremo de la ciudad y era imposible percibir nada de lo que allí ocurriera. A lo mejor —se dijo—, todo era un sueño. A lo mejor estaba soñando un insomnio que era además un sueño. Se revolvió entre las sábanas. Pero el vaso colocado en la mesita del velador empezó a tintinear. Luego la vibración del vaso se extendió al velador y luego al piso y luego a las paredes, por fin le pareció que toda la casa era sacudida por un temblor. Se levantó y en dos trancos estuvo parada frente a la ventana. Un tren, o lo que fuera, pasaba en esos instantes frente a la casa. Era indudable. Mas no pudo descorrer las cortinas, estaba paralizada por el miedo. Cuando la vibración cesó y el raudal correr de las innumerables ruedas se fue apagando poco a poco y empezó a sentir el frío de la noche en los pies descalzos y en los brazos desnudos, retrocedió casi mecánicamente hacia la cama. Tenía la mirada fija en la ventana, como si pudiera mirar a través de las cortinas, como si continuara viendo lo que de todos modos no había alcanzado a ver.

Mucho más tarde un sueño entrecortado y bobo acabó por ganarla. Antes de las seis oyó los graznidos del

⁶³ Abdón Ubidia, "El tren nocturno", en *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, 35, 1980, pp. 143-156. En: [<http://cuentoshistoriasdelmundo.blogspot.mx/2014/09/tren-nocturno-abdonubidia.html>].

pavo de la casa vecina. Una hora después y como siempre sintió o presintió el menudo ajeteo que se escurría entre los trastos de la cocina: era su madre que había vuelto de la iglesia.

Ahora se había levantado. Alta, delgada, blanca como la túnica con trazas de hábito que la envolvía fue a sentarse frente a la peinadora. El viejo espejo de bordes con flores talladas al esmeril le devolvió, como si emergiera del fondo del agua, esa cara suya que, a pesar

de las cremas humectantes y las cremas nutritivas, empezaba a

ajarse hacia la boca y hacia los ojos. Esta vez había que añadir también las huellas dejadas por el insomnio. Su palidez habitual acentuada,

los párpados ligeramente hin-

chados. Era como si hubiese llorado. Pero esos ojos, todavía hermosos, hace mucho tiempo que habían olvidado las lágrimas. Al menos era difícil imaginarlas en aquel rostro oval, más bien adusto, más bien desdeñoso y estoico a la vez.

—¿Por qué tan temprano si hoy es sábado? —dijo la madre en cuanto la vio aparecer en el recuadro de la puerta de cocina.

—¡Mamá, lo oíste! —exclamó ella. Antes de que la madre alcanzara a preguntar, se apresuró a decir:

—El tren.

La madre abrió unos ojos asombrados.

—Pasó frente a la casa —dijo la hija.

La madre no atinó a decir una palabra. La miraba de soslayo: sus ojillos escrutaban atentos por detrás de sus ojeras violáceas. La luz de la mañana,

difusa y gris, la bañaba desde lo alto de una estrecha ventana de vidrios cuadrados. Inmóvil detrás de la mesita forrada de marroquí blanco, el cuerpo levemente inclinado hacia delante y sosteniendo un plato y una taza entre sus manos nudosas y apergaminadas, la madre se parecía a Santa Ana. “Has tenido una pesadilla”, quiso decir. “No debes hacerle caso”, quiso añadir. Pero calló. Era preferible callar. En los últimos años había aprendido a temerle. Y ahora que la veía como demudada, tensa, no valía la pena poner en duda ninguna de sus palabras: acaso sería un pretexto que acabaría por estropearles el día. Ya había ocurrido en otras ocasiones. Sí, era preferible callar. Nada ganaría provocándole. Quizá fue una visión maligna. Tal vez fue asunto de los nervios. “Ya se olvidará”, se dijo bajando la taza hasta la mesita como si ese suave descenso del brazo acompañado de un encogimiento del entrecejo fuera ya una opinión. Tenía la mente en blanco. No se le ocurría decir una palabra.

La hija observó el descenso de la taza que se posaba sobre el marroquí de la mesita. Observó también la angosta frente de la madre.

En verdad era extraño. Bastaba un casi imperceptible movimiento de las cejas para cambiar el asombro por patetismo. Era evidente que la madre no había escuchado nada raro la noche anterior. De escucharlo, hasta se lo hubiera negado. Y olvidado. Los viejos tienen sus propias manías, su propia tozudez en la cual se esconden ciegamente por miedo, por cansancio, por hastío, vaya a saberse por qué. A



su madre le había dado por llevarle la contraria. Y se lo hubiera negado. Pero ahora no sabía de qué le estaba hablando. “Cree que tengo alucinaciones”, pensó. “Crees que estoy volviéndome loca”, iba a decir. Las palabras no alcanzaron a salir de sus labios. Aquello sería como iniciar una discusión absurda. Como otras veces. Aquello terminaría por estropearles el día.

Como otras veces. Calló.

—¿Un tren? —dijo la madre.

Fue una pregunta sin énfasis, como aspirada, con una entonación casi neutra, como si fuera dirigida hacia sí misma. A la hija le pareció oportuno cambiar de conversación, acogerse a ese aire de contrariedad y abandono, a ese gesto familiar y atávico que nunca significó otra cosa que una costumbre aprendida desde siempre, y decirle: “Olvídalo, fue una pesadilla”, y hacer a continuación un comentario cualquiera que disipara las inquietudes de la madre.

—¿Un tren? —murmuró la madre.

Un silencio de panteón o de caverna las mantuvo suspendidas en un tiempo sin horas ni segundos. La hija se abrochó el último botón del salto de cama y se arrastró hasta el lavabo. La llave gotteaba perezosamente sobre el reluciente acero. La cerró con fuerza para que no goteara más. Ahora el silencio era completo.

La salvación vino de arriba, como del cielo. Desde el piso superior y desde el otro extremo de la casa, llegaba el retintín de la campanilla del padre que llamaba. “¡Jesús!, se ha despertado”, dijo la madre perdiéndose en un arre-

molinamiento del aire que la llevó a preparar, en un instante, el vaso con las tres partes de agua caliente y una parte de agua fría y la cucharadita de agua en reposo guardada en el refrigerador. “Enseguida te la llevo”, dijo la madre con un hilo de voz que sólo ella escuchó. Poco después se la oía subir por la escalera de madera en forma de caracol.

La hija la miró desaparecer entre el tejido de los soportes de la escalera. Luego, apática, llamó:

—Pepín, ¿dónde te has metido?

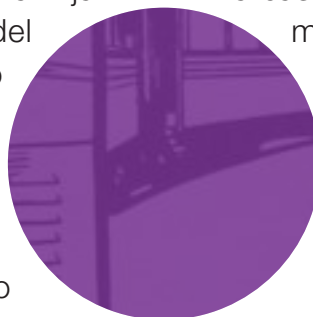
Lo sintió apretarse contra sus piernas. Había salido por debajo de un sillón.

—Gato tonto, si no se te llama no vienes —le dijo, entrando nuevamente en la cocina.

Pepín la siguió con elásticas contorsiones acompañadas de breves maullidos. Ella llenó su tazón con leche y se dirigió hacia la puerta que daba al patio trasero de la casa. La abrió. Afuera un sol desvaído iluminaba las cosas. Al fondo del patio, junto al poste que sostenía los alambres para colgar la ropa, estaba la caseta vacía de Bobby. El pobre se murió de puro viejo. Tendría más

de veinte años cuando se murió. En sus últimos tiempos no hacía otra cosa que dormir. Y ni siquiera los arañazos de Pepín le molestaban. Lento, el lomo cuadrado por la

gordura, sofocado por un revol-tijo de pelos endurecidos por la mugre que a nadie le interesaba limpiar, el hocico siempre abierto, acezante, ya sólo tenía fuerzas para levantarse de vez en cuando, husmear por los rincones del patio como movido por una costumbre



que ya no alcanzaba a recordar, y volverse a echar sobre los trapos deshilachados de su caseta. Por fin se murió.

—¿Lo extrañas? —le preguntó a Pepín.

Pepín alzó hacia ella sus ojos verde esmeralda, luego los cerró casi con dulzura al tiempo que se pasaba la pata lamida por los bigotes y las orejas. Le hablaba a Pepín como a una persona, como en su hora le habló a Bobby, o antes de él, a Tony, o como le habló también al canario y al guacamayo, a tanto perro, gato o pájaro que asomó y murió en su vida y que ahora no eran más que vagos espacios de su memoria, vagas formas dóciles a las que atribuyó siempre una suerte de cariño elemental que le era prodigado a cambio de prácticamente nada. Un día, años atrás, se propuso no hablar con los animales. “No debo hablarles como si fueran personas”, se dijo. Otro día juró no hablar más en voz alta cuando estuviera sola. Y en principio trató de resistir a la tentación de hacerlo. Mas, poco a poco, los hábitos de la soltería la fueron ganando, y luego se encontró hablando sola o con los animales como si fuera la cosa más natural del mundo. Ahora eso importaba menos. Pepín sería la última mascota de la casa, “Nunca más animales”, había dicho el padre, meses atrás, mirando la caseta vacía de Bobby. “Nunca más sufrimientos tontos”, había insistido la madre.

Y por una vez, ella sintió que tenían razón.

—¿Lo extrañas? —le preguntó a Pepín.

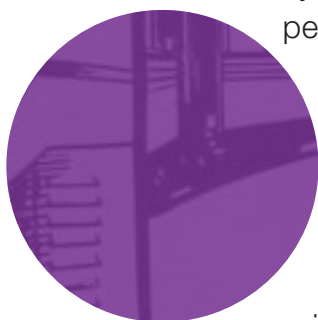
Mientras Pepín volvía a cerrar sus ojos como de cristal, ella, algo encan-

dilada por la luz del patio, miró el ángulo que formaba el pasamano de la escalera con el umbral de la puerta de la cocina. Su madre se demoraba allá arriba. “No debí contarle el asunto del tren”, murmuró para sí.

Se sentó muy al filo de una silla.

Tenía apoyado un codo sobre la mesa y la mano curvada sobre la boca como una visera. Su otra mano jugueteaba con la cucharita dispuesta para el desayuno que no llegó a prepararse: un poco de café y dos tostadas untadas con miel de abeja para no engordar. A veces la golpeaba suavemente contra la taza todavía puesta boca abajo sobre el plato. Sintió que su madre llegaba a sus espaldas y que la miraba en silencio. No regresó el rostro hacia ella, no era necesario, de todos modos adivinaba en su mirada el mismo viejo reproche: “¿por qué no te casaste?”, le estaría diciendo con la mente. Ella supo que era inútil toda respuesta. La madre había aprendido a encerrarse en sus propias razones y de allí nadie lograba sacarla. No tenía sentido decirle que fue por ellos, por su tonto apego a un abolengo que no existió jamás, que huyó y rehuyó al hombre que en otro tiempo la buscó con una insistencia sombría y cauta que ella nunca alcanzó a explicarse muy bien, y que en algún sitio de su memoria, sobre todo en las noches de insomnio, continuaba rondándola y buscándola aferrado siempre a su antiguo fervor, y a quien acaso hubiera llegado a amar. No tenía sentido dejarse arrastrar por una ira ya inútil y responder a ese reproche con otro reproche también inútil porque de todos modos la madre callaba, se replegaba en su torvo silencio

aunque una y otra vez estuviera repitiéndole, en el pensamiento, la misma frase rumiada siempre y nunca dicha “¿por qué no te casaste, por qué?”, al tiempo que se acercaba por detrás y se colocaba junto a ella mirando sin mirar la inmaculada taza de porcelana volcada todavía sobre su plato, y le preguntaba cualquier cosa, al respecto del desayuno, por ejemplo, cualquier pregunta hueca y fingida que ocultara mejor sus pensamientos.



—¿No desayunas todavía?

—dijo la madre. Un fulgor helado se encendió en el aire.

—¿No desayunas todavía?

—dijo la madre.

—¡Sí, ya desayuné! — casi gritó la hija al tiempo que se levantaba bruscamente y huía de la cocina con un congestionamiento de la sangre que parecía empujarla por detrás del rostro, pero no fue lo suficientemente fuerte para hacerla llorar porque, de todos modos, ya nada era lo suficientemente fuerte para hacerla llorar.

Era falsa aquella penumbra de tintes rosáceos. La creaban las cortinas a medio descorrer. Al fondo y como ajeno brillaba, entre dos paneles de cajones semiabiertos, el alto espejo de la peinadora. El mismo efecto de la luz irrumpiendo en la sombra se repetía en el pequeño cuadro colonial. El blanco rostro de Jesús resaltaba como un recorte sobre las profundas tonalidades del fondo. Debajo y desde la cama deshecha se derramaba en espesa y blanda cascada el conjunto de sábanas y colchas revueltas. Había ropa sobre el zapallo de damasco amarillo entrecruzado de hila-

chas doradas, las puertas del clóset estaban entreabiertas y en una de las repisas del mueble de caoba con diseño de anaquel, dos de las muñecas de la colección habíanse caído, la una sobre la otra, posiblemente arrastradas por algún inadvertido revuelo de los encajes de su larga batona.

Allí estaba todo por hacerse. Sin ponerse a pensar, como movida por un impulso inmemorial, inició el arreglo de la habitación.

Había que empezar por las cortinas, recorrerlas del todo y abrir la ventana para que la luz penetrara íntegra y el aire se cambiara por un aire nuevo y se acabaran de borrar de una vez por todas los últimos vestigios de la noche. Había que abandonarse a la vieja costumbre de reordenar hoy lo desordenado ayer, porque así el tiempo se sentía menos y además el mismo pasado parecía borrarse y resolverse en una nueva espera, en un nuevo inicio o partida, mientras los cajones abiertos volvían a cerrarse, y el clóset se cerraba también con toda su ropa adentro y la cama deshecha se tendía, y las dos muñecas del mueble de caoba regresaban a su posición habitual en la larga congregación de cándidas efigies altas, bajas, flacas, regordetas, blancas, rosadas, morenas, perfectamente conservadas desde los años de su infancia. Más allá de la puerta de su habitación, ahora impecable, le esperaba el cuidado de los pisos de la sala, del comedor, de los pasillos, una obligación de las mañanas de sábados y domingos que se había autoimpuesto hubiera o no sirvienta, estuviera sana o enferma.

El padre la encontró inclinada sobre la máquina enceradora que zumbaba

entre los muebles arrinconados de la sala y enfundados aún en sus protectores de lienzo.

—Pero hija, te vas a enfermar, podemos pagar para que lo hagan—dijo.

—No vale la pena —repuso ella—, nunca lo hacen bien. Nadie lo hace bien.

El padre recompuso en el cuerpo su actitud solemne y grave de siempre, como disponiéndose a continuar con el reproche. Pero no valía la pena hacerlo. No era eso lo que quería decir. Entonces pensó en preguntarle algo sobre la nueva sirvienta que vendría el lunes. Tampoco era eso lo que quería decir. Relativamente pequeño y encorvado, el pelo entrecano, la barba entrecana, muy corta y como forrada al rostro cruzado de arrugas, el padre no encontró el tono adecuado para cambiar el tema de la conversación. Se limitó a toser dos o tres veces. Estaba vestido como para salir a la calle. Sólo le faltaba colocarse el saco y el sombrero ariscado.

—Parece que no dormiste bien anoche —dijo por fin. Había un ahuecamiento en su voz.

—¿Te lo contó mamá? —preguntó la hija como saliéndole al paso.

El padre frunció el ceño. No supo qué responder. Luego asintió con la cabeza, mientras se sacaba los lentes y buscaba el pañuelo para limpiarlos.

La hija lo miró acomodarse los lentes nuevamente.

—Fue una pesadilla —mintió con soltura en tanto echaba a andar la enceradora. Por detrás del zumbido de la máquina oyó la voz de su padre:

—¿Lo del tren?

La hija apagó la enceradora y se volvió hacia él.

—Una pesadilla —insistió—. Algo me hizo mal, no es nada extraño, ¿no?

El padre contrajo la boca en un rictus de desagrado. “Mi bendita mujer ya no entiende bien las cosas”, estaría pensando. “Tengo que decírselo”, añadió, para sí, disponiéndose a salir en busca de la madre. La hija encendió la enceradora y el zumbido acabó por llevarse los pasos del anciano mientras ella redescubría, con cada vaivén de la máquina, algo como un sentido en esa tarea de abrillantar la cera, una suerte de reiterado y minucioso llamado a ese alguien que no volvió más.

Más tarde lo vio venir por el pasillo. Lucía tenso, presa de un desagrado que no llegaba a ser indignación, o mejor, presa de una indignación fallida. Hubiera preferido (como casi todos los sábados) irse el día entero de la casa a ver a sus amigos (gracias al disgusto puntual de los sábados), pero en paz con su conciencia, dueño absoluto de sus propios motivos.

—¿Vas a salir a la calle, papá? —dijo la hija en una pregunta que era también una respuesta.

—No lo sé —respondió el padre. Pero sí lo sabía. Evidentemente, algo había fallado allá adentro.

Acaso sus reclamos a la madre fueron excesivos y ahora se sentía culpable. En algún rincón de la casa la madre estaría, en ese instante, con el rostro compungido y lloroso. Él, en verdad, pudo no complicar la situación de ese modo. Nadie controlaba sus idas



y venidas. Nadie le impedía hacer lo que le viniera en gana. Pero ese día era sábado. Y él era un hombre de costumbres y recelos, de hábitos establecidos y definitivos que a veces, sin embargo, no conseguía tolerar. Jubilado desde hacía más de diez años, durante la semana laborable observaba un horario de oficina. “Salgo a atender unos asuntos”, decía muy por la mañana. Y esos “asuntos” no pasaban de ser el pago mensual de la luz, del teléfono o el agua potable. Alguna gestión ocasional. Algún funeral quizá. El resto del tiempo se lo pasaba en los bancos de los parques y plazas de la ciudad, aguardando el medio día, como años atrás, para retornar a casa como quien retorna del trabajo. Los sábados y domingos, en cambio, consideraba su obligación dedicarlos al hogar. Sólo que entre sus obligaciones y sus impulsos más recónditos no siempre había un acuerdo. Y menos en los días sábados. Entonces le sobrevenía la desesperación de no poder hacer, por causa de él mismo, lo que él mismo quería hacer.

Todo eso mientras sus amigos ya empezaban a reunirse en algún oscuro rincón al que siempre fueron fieles desde los años de su juventud, y al que ella y su madre apenas imaginaban sumido en una bruma de humo de tabaco de envolver y aromas de Mallorca, fritada, mondongo y demás. Entonces venían las complicaciones. Entonces era necesario fingir un disgusto, cualquier cosa, cualquier pretexto para acudir a la reunión semanal, como siempre, como toda la vida, sobre todo ahora

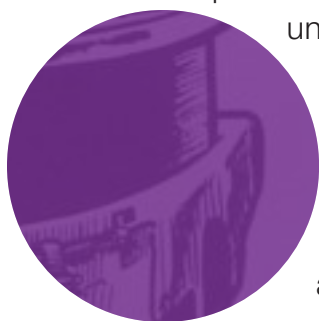


que cada vez eran menos y más decrepitos los que quedaban, ahora que la memoria empezaba a tergiversar los sucesos que ya no existían más que en la confusión de esa memoria tergiversada, puesto que nadie podría señalar el sitio en que ocurrieron porque éste, o se había perdido, o se había borrado en el nuevo asfalto y en los nuevos vericuetos de esa ciudad cambiante e irreconocible.

—¿Vas a salir a la calle, papá? —dijo ella y el padre respondió que no lo sabía, pero ella lo vio vacilar ante el arco de la sala, y luego irse y luego volver con su saco y su sombrero puestos, y con el impermeable oscuro doblado en el brazo.

—Cúidese, miniña —recomendó casi en una reverencia, y ella no tuvo tiempo de decirle, con el rencor de otras veces, “tu anciana niña”, ni tuvo tiempo de decirle “¡cuidado con el piso, papá!”, porque el padre salía ya, apresuradamente, dejando sobre el reluciente encerado esos breves oscurecimientos de cada pisada, que ella no tuvo más remedio que seguir con su máquina que ronroneaba y bramaba estableciendo el brillo de la cera, volviéndola otra vez tersa y espléndida como el cristal.

La luz era una mancha plateada sobre el piso y un engolamiento de claros y oscuros verticales en la tela de las cortinas. Sobre la alfombra central de la sala —un blando óvalo marrón—, se alzaba ya la mesa tallada en cedro. La coronaba un Murano lleno de hortensias nuevas. En el aire límpido de



la sala brillaban, aislados, los destellos de los ceniceros, de las lámparas y apliques, de las figuritas de vidrio y porcelana reagrupadas, de una en una, en las repisas de cristal de la vitrina. Ahora, ella se había cambiado. Vestía una blusa de seda estampada en colores bajos, un blanco pantalón de bastas anchas y, ajustado al pelo enrulado, un pañuelo que hacía juego con la

blusa. Lucía fresca, hasta rejuvenecida luego del baño caliente alternado con duchazos de agua fría. Oía a talco y perfume suave. Y en la cara a medio maquillar, en los ojos todavía no enmarcados por el rímel y el delineador, en la boca entreabierta pintada ya con un creyón oscuro, temblaba una ansiedad placentera y breve, mientras contemplaba de pie, medio oculta por el arco que daba a la sala, detalle a detalle, los lugares por los cuales sus manos habían pasado y repasado, puliendo, limpiando, ordenando con implacable fervor. Pero aquella ansiedad de su rostro no era solamente suya. Parecía emanar también de las cosas, de los espacios, de los juegos de la luz de aquel recinto. Ella la sentía como un aura nueva que envolvía a los objetos, como si en ese instante, y por esa vez, los objetos fueran un poco más que ellos mismos; como si les hubiera crecido un nuevo y amable espesor que no era ni de aire ni de luz, pero que existía y llamaba desde las alfombras y las lámparas, desde las profundas opacidades del terciopelo escarlata de los muebles, libres ahora de la más leve brizna. Allí todo parecía esperar. La misma sala parecía esperar

por algo o por alguien desde su reciente, clamorosa nitidez.

Mas aquella ensoñación se vino abajo muy pronto. Duró menos que otras veces. Como una burbuja que se desprendiera del fondo de un lago de oscuras aguas y ascendiera violentamente hacia la superficie, un despiadado exabrupto interior vino a decirle que allí las horas de la espera ya habían pasado, que en esa casa ya nadie esperaba nada y menos aún los fríos objetos, vueltos por obra de esa aparatosca caída mental, a su verdadero ser, a su verdadera muerte habitual, a esa impávida limpidez de una sala convertida así de pronto en mausoleo. No fue ni una mueca de horror ni de angustia lo que le descompuso el rostro. No fue tampoco un grito de espanto lo que hizo que su mano se apretara contra su boca. En ella solamente hubo un brusco zigzag de estremecimientos que le atravesó el cuerpo. Mejor, una repentina sensación de frío. Un segundo después casi corría por la casa en busca de su madre, y con una idea fija en la mente.

—¡Mamá! —llamó en cuanto la vio inclinada sobre un atado de ropas, exagerando a su manera sus tareas domésticas.

La madre volvió el rostro estupefacto. Parecía haberse despertado, de un golpe, de un largo sueño.

La miró extrañada y dejó de mirarla, y sin ningún deseo de averiguar nada, volvió a sumirse en sus tareas como retomando un sufrimiento o rencor doliente que ella adivinó enseguida: la culpaba y con razón de los reclamos del padre.

Ella buscó entonces acomodarse a ese tiempo especial de la madre y refrenar el acuciante ímpetu que la arrastrara hasta allí. La había asustado en verdad. Al llamarla, su voz se había elevado como si gritara. No fue ésa su intención. Apenas quería pedirle que olvidara su disgusto con la tía Antonia y la llamara por teléfono para que viniera a visitarlas. Eso era todo. Soportaría a la tía, a sus hijas y a sus sobrinos, que eso era mejor que sufrir una boba tarde de sábado mirando pasar y pasar las horas. La tarde del sábado se le había ocurrido un enorme vacío en el tiempo que no había con qué llenar, que era preciso llenar aunque fuese con la visita de la tía Antonia y su trepidante conversación acerca de todo lo que hubiera ocurrido (o fuera a ocurrir) con los miembros más remotos de la familia, de la cual ella era una especie de preceptora dirigente ad honorem y a tiempo completo, pues no le importaba concurrir a donde fuese necesario para responder a cualquier agravio causado por tanto advenedizo, ahora colado en la familia por obra y gracia de la mala cabeza y pocos prejuicios de esa nueva generación moderna y desaprensiva

que se dejaba arrastrar, sin conciencia, por el primer amigo, novio, pretendiente y demás que pasara cerca. Conversación implacable y prodigiosa la de la tía Antonia, que no impediría sin embargo a sus hijas aportar nuevos da-

tos alarmantes ni impediría a los hijos de éstas, tres diablillos incansables, corretear por la casa entera volcándolo y revolviéndolo todo. Eso era preferible

a volver a sentir en la casa vacía, en la sala vacía, la sensación helada del silencio y de la muerte, sobre todo ahora que un relámpago brutal de lucidez la llevaba a temer, en los momentos de soledad, por lo que pudiera haber detrás de ese monstruoso tren que había empezado a aparecer en sus noches de insomnio o de pesadilla.

—Mamá —llamó nuevamente. Su voz sonaba firme, sin inflexiones.

La madre no respondió, o ésa fue su manera de responder. La hija, manteniendo el mismo tono indiferente, dijo:

—¿Vas a llamar a la tía hoy?

La madre se vio obligada a contestar.

—No —dijo secamente. Recordaba el desaire de la tía Antonia, la semana anterior.

—Pero mamá, no insistas en eso, no vale la pena ahondar los resentimientos de ese modo —repuso la hija, dominando apenas una primera indignación que empezaba a formársele dentro.

—La llamé el sábado pasado y nos dejó esperándola todo el día —dijo la madre, ahora ya perfectamente convencida de sus razones—. Llámala tú, si quieres —añadió con desdén.

La hija no necesitó responder. No tenía sentido. El disgusto de la tía Antonia fue con su madre. A ella le correspondía llamarla en ese caso. Pero no lo iba a hacer. Era inútil insistir entonces.

La madre había ladeado la cabeza en un mohín de resignación y abandono. Prefería echarlo todo a perder con la tía Antonia. Luego de que tantas cosas se habían echado a perder, una más ya no importaba. Prefería persistir en su soledad, asumir definitivamente el cerco como una valla protectora.



Era, por cierto, inútil insistir. Además, ese primer ímpetu suyo de que la casa se llenara de gente ya había pasado. Y la visita de la tía Antonia no era más que lo que siempre debió ser: una forma sustituta, un remedo, un fingimiento que ni siquiera bastaba para colmar, por unas horas, un vacío de todas maneras irremediable.

—Está bien, déjalo así —murmuró la hija.

La madre, que esperaba otra respuesta, se volvió, atónita. Aguardaba una reacción de ira, y se encontraba, en cambio, con esa mansedumbre imprevista, al tiempo que, en el rostro de la hija, había ahora una como serenidad absorta y extraña, que contrastaba con la expresión casi angustiosa de un instante atrás. Algo ocurría dentro de ella que la madre apenas lograba entrever. “Habrá tenido otra visión”, se dijo. Y recordó aquel primer llamado que la sobresaltara en el momento en que la hija irrumpió en la habitación. Y aquel llamado empezó a resonar en su memoria como el pedido de auxilio de alguien que se ahogara. Y la cara lívida de su hija le pareció la de una ahogada. Entonces el ciego impulso de salvarla pudo más que su resentimiento y su rencor, y aunque no entendía muy bien qué relación podía existir entre esa súbita necesidad de la visita de la tía Antonia y el oscuro sufrimiento que la devastaba, plegando a un engaño que ella intuía inútil, dijo casi sin pensar:

—Voy a llamarla.

La hija la miró girar lentamente y avanzar hacia la puerta. Le pesaba mu-

cho esa decisión. No quería hacer esa llamada. Al descubrirla así, las manos entrecruzadas sobre el vientre, los pasos demorados y vacilantes, se preguntó si a los sesenta y ocho años, más bien, si después de sesenta y ocho años de vida las personas tenían todavía derecho a la vanidad, a la dignidad acaso.

—Mejor no lo hagas —dijo la hija.

La madre se detuvo un instante como aliviada. Pero después continuó su camino hacia el teléfono.

—Lo he pensado bien, mamá. No la llames. Será una lección para ella. Y al fin terminará por ceder —dijo y la siguió. La retuvo suavemente por un brazo y la madre accedió, se dejó detener, ahora sin remordimientos.

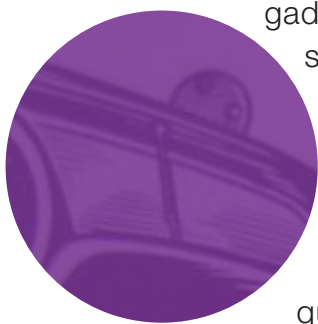
—Vamos, mamá, que ya es muy tarde, es hora de que almorcemos, papá no vendrá —añadió conduciéndola hacia la escalera.

Bajaron y la madre murmuró a modo de consuelo:

—Acabará por llamar. Y si no viene ella vendrán las sobrinas. Vas a ver —la hija no la escuchó.

Ahora estaban sentadas en la sala frente a frente. La madre dormitaba con un rosario en el regazo.

Era la suya una respiración tranquila, acompasada. Un sol oblicuo y quemante se metía por la ventana e iba a dar contra el terciopelo de los muebles, volviendo carmesí lo que antes sólo fue escarlata. En el pasillo, la luz que venía del fondo de la casa adquiría un tinte azul-gris, al mezclarse con las sombras del alto tumbado. En todo ese silencio a veces se oía, como un eco, el paso de las voces de los chiqui-



llos del barrio, melenudos y deportivos como ordenaba la nueva moda, que se embromaban unos a otros. En un momento la madre se despertó y preguntó por si había llegado alguien. En otro momento se animó a decir:

—Si vienen, mejor no les cuentas lo de anoche.

—¿Para qué? —respondió la hija—, fue una pesadilla.

Poco después la madre le propuso ir a ver lo que había en la televisión.

—Me quedo —dijo la hija. La madre salió.

Al cabo de un rato, la anciana retornó y dijo:

—¿Quieres café?

—No —repuso la hija.

La tarde había cambiado del amarillo intenso al anaranjado, luego al celeste y después al violeta.

Fue entonces la hora de encender las luces.

El padre volvió ya entrada la noche. La madre le había aguardado en un constante sobresalto renovado con cada auto que pasaba, con cada rumor que venía de la calle. La hija, desde su habitación, lo oyó llegar como llegaba casi todos los sábados: algo tomado y canturreando el principio del mismo viejo yaraví. Su grave autoridad cotidiana, esa compostura solemne y preocupada de siempre, se cambiaba por efecto de los tragos —y según la madre, por efecto de los consejos de sus amigos— en una sorda beligerancia, un poco remolona y alevosa que, desde luego, nunca fue más allá del reproche dirigido a la madre y no dicho del todo, y que a la hija tampoco interesó descifrar. Como toda la vida, cuando el padre venía en

ese estado, ahora los oía discutir, decirse cosas, acusarse tal vez. Todo en medias palabras y en un volumen de voz que no conseguía ser lo bajo que ellos querían. A veces, sin embargo, el padre gritaba. A veces la madre no lograba reprimir, entre sollozo y sollozo, sus protestas. La hija los escuchaba en la oscuridad de su cuarto sin saber si era ira o lástima lo que había en su corazón. Tenía ganas de salir, de ir a donde ellos y decirles que se callaran, que no perdieran así, de ese modo, el tiempo que les quedaba; y decirle al padre que dejara de reclamarle ya nada a la vida, como ella lo hacía, y decirle a la madre que dejara de llorar, como ella lo hacía; pero la certidumbre de no poder penetrar en el mundo de ellos, de no poder quebrantar ese intrincado juego de manías, la retenía en su habitación, inmóvil y con los puños crispados escuchando en silencio los ecos de esa batalla tan decrepita como sus protagonistas.

Por fin los padres se callaron. Y la noche empezó a sonar con un zumbido enorme. Y el ruido de los autos y de los caminantes se volvió cada vez más espaciado. Y fue la hora del insomnio. De la perfecta lucidez del insomnio. La hora de los abismos y de la angustia. Y entonces se vio como si fuera otra persona. Y sufrió y compadeció a esa otra persona que era ella misma. Vio su situación nítidamente: el túnel taponado, el callejón sin salida, esa vida consagrada a enterrar a ese par de viejos, seres de otro tiempo, como ella, a los cuales ya sólo los unía el recuerdo del amor. Después de ellos vendría lo negro, la noche cierta, no habría tiempo para más.

Entonces tuvo la imperiosa necesidad de rezar aquella oración pagana que era solamente suya, y no al Cristo de los cielos sin misericordia. Cerró los ojos en la oscuridad y se acogió con unción a ese clamor interior, a ese recogimiento, a esa interiorización profunda que la volcó sobre sí misma, que la volcó hacia adentro dejándola encontrar su propio silencio, su propia oscuridad, los verdaderos y no los falsos de afuera. Así pudo pensar en ese país lejano del que no sabía nada, excepto que era lejano y acaso cálido, y en el que sólo a veces conseguía pensar.

De tal arrobamiento la sacó el primer pitazo del tren. Fue tan lejano que en principio creyó que era solamente una idea. Pero el pitazo volvió a sonar. Se levantó de un salto y empezó a vestirse.

Y no tuvo tiempo para el miedo, porque dentro de su

alma hubo un vuelco que fue como el súbito vuelco de una balanza que se inclinara hacia el lado imprevisto, y tampoco tuvo tiempo de acudir al clóset, ni de llevarse nada de allí, pues el tren se acercaba ya, vertiginosamente, entre resoplidos de vapor y el estruendo de la contundente maquinaria que golpeaba y tableteaba como los mismos alocados ritmos de su corazón, que eran también los de su respiración acezante, todo eso mientras corría por la casa para alcanzar ese tren que venía por ella, que venía por ella era indudable, pues ya lo oía acercarse y reducir sus veloces émbolos, y aplicar los frenos y desacelerar la marcha, en tanto que ella dejaba de correr y caminaba, ya casi normalmente, y se daba modos para arreglarse la blusa y pasarse la mano por el pelo, justo en el momento en que llegaba ya a la puerta de calle y la abría. **MF**



Archivo Histórico

Fondo Ferrocarriles Nacionales de México,
subfondo Junta Directiva

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJOS	PERIODO	NCO	CAJA	OBSERVACIONES
505	Acta y documentos relativos a la AAA de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango (CDCD)	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 13 de octubre de 1916.	1916-1916	3, 6116	34	No se realizó por falta de poderes de la Central Union Trust Company of New York (CUTCNY).
506	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 12 de octubre de 1917.	1917-1917	3, 6117	34	No se realizó por falta de poderes de la CUTCNY.
507	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 18 de octubre de 1918.	1918-1918	3, 6118	34	
508	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 17 de octubre de 1919.	1919-1919	3, 6119	34	Aplazada.

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJOS	PERIODO	NCO	CAJA	OBSERVACIONES
509	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 15 de octubre de 1920.	1920-1920	3, 6120	34	
510	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 14 de octubre de 1921.	1921-1921	3, 6121	34	
511	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 13 de octubre de 1922.	1922-1922	3, 6122	34	No se realizó por falta de poderes de la CUTCNY.
512	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, 12 de octubre de 1923.	1923-1923	3, 6123	34	No se realizó por falta de poderes de la CUTCNY.
513	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango, aplazad del 17 de octubre al 17 de diciembre de 1924.	1924-1924	3, 6124	34	

NÚM.	EXPEDIENTE	LEGAJOS	PERIODO	NCO	CAJA	OBSERVACIONES
514	Acta y documentos relativos a la AAA de la CDCD	Acta y documentos relativos a la Asamblea Anual de Accionistas de la Compañía Desarrolladora de Coahuila y Durango correspondiente al año de 1925.	1925-1925	3, 6125	34	

Biblioteca Especializada

Colección Amorós-De Negre

791. *Argumento presentado por Simon Stevens, presidente de la Compañía del Ferrocarril y Canal de Tehuantepec a la comisión del Canal Interoceánico nombrada por el Presidente de los Estados Unidos en el cual se demuestra la conveniencia de elegir el Istmo de Tehuantepec como el más a propósito para la nueva ruta de comercio. México, s.p.i., [1872], 12 pp.- Encuadernación rústica.*

792. *La nueva ruta del comercio por el Istmo de Tehuantepec: Discurso leído ante la Sociedad Americana de Geografía de Nueva York el día 15 de noviembre de 1870, por Simon Stevens, presidente de la Compañía del Ferrocarril y Canal de Tehuantepec. México, Imprenta del Comercio de N. Chávez, 1872, 68 pp.- Encuadernación rústica.*

793. *Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio...- El Congreso de la Unión decreta: Artículo único. Se prorrogan por un año los plazos señalados en las concesiones otorgadas el día 2 de enero de 1869 y el 14 de diciembre de 1870, la primera para construir y explotar un ferrocarril y la segunda para establecer un canal navegable al través del Istmo de Tehuantepec... México, enero 15 de 1874. México, 1874, 1 h. impresa por el anverso. - 33 * 22 cm.*

794. *Manuel Larráinzar, Vía de comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1877, 76 pp.- Encuadernación rústica.*

795. James Eads Buchanan, *Ferrocarril para buques: contrastado con un canal interoceánico: Discurso de James Eads Buchanan en la cámara de comercio de San Francisco, California, el 11 de agosto de 1880*. Sant Louis, Imprenta de El Comercio del Valle, 1880, 8 pp.- Encuadernación rústica.

796. Rafael Cepeda, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, a sus habitantes sabed: *Que el XXIV Congreso libre y soberano de San Luis Potosí, ha tenido a bien decretar lo que sigue.- Número 71... Art. 1º Se cede a la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, el terreno ocupado por el antiguo camposanto de la ciudad, para la edificación de los grandes talleres de reparación y reconstrucción, previa la indemnización que fijada por peritos con arreglo a la ley, satisfaga al I. Ayuntamiento...- Al terminar el art. 3º y último.- Lo tendrá entendido el Ejecutivo del estado y lo hará publicar... San Luis Potosí, a 31 de mayo de 1912*. San Luis Potosí, México, s.p.i., 1912, 1 h. impresa por el anverso de 35.3 x 23.2 cm.

797. Ferrocarril de Mérida al Puerto de Progreso, *Oficio del Ingeniero don Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, con el cual les dirigía a los diputados secretarios de la Permanente del Congreso de la Unión, las bases propuestas a su Ministerio por los señores Antonio G. Rejón y Pedro Rivas Peón, para la construcción de un ferrocarril de Mérida al puerto de Progreso. Se las remitirá por acuerdo presidencial para que la Cámara resolviera en el asunto..., México, junio 15 de 1871*. México, s.p.i., 1 h. manuscrita con la firma autógrafa de Balcárcel.

798. Legajo de impresos y manuscritos referentes al Ferrocarril de Jacona a Zamora, Michoacán y a la construcción de la prolongación de esa vía férrea por Ecuandereo hasta la Piedad Cavadas. Se incluyen documentos dirigidos al presbítero don José Antonio Plancarte, socio y empresario de la Compañía concesionaria del ferrocarril expresando: entre otro figuran varios del Ayuntamiento de Zamora sobre cuestiones relacionadas con los trabajos de la construcción de la vía; Contestaciones de la Administración de Rentas de Zamora, tesorería municipal de Jacona, Receptoría de rentas de id., sobre exención de contribución personal al cura Plancarte; y un borrador de la representación elevada al gobernador del Estado por el citado presbítero, pidiendo algunas franquicias para su Compañía Ferrocarrilera... México, 1878.

799. Ángel Peimbert, *Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: Reseña histórica y resumen general de los trabajos llevados a cabo durante la administración de los sres. S. Pearson & Son Ltd, hasta el 31 de diciembre de 1903*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1905, 50 pp.- planos des-
pls.- ilustrs.- Encuadernación rústica.

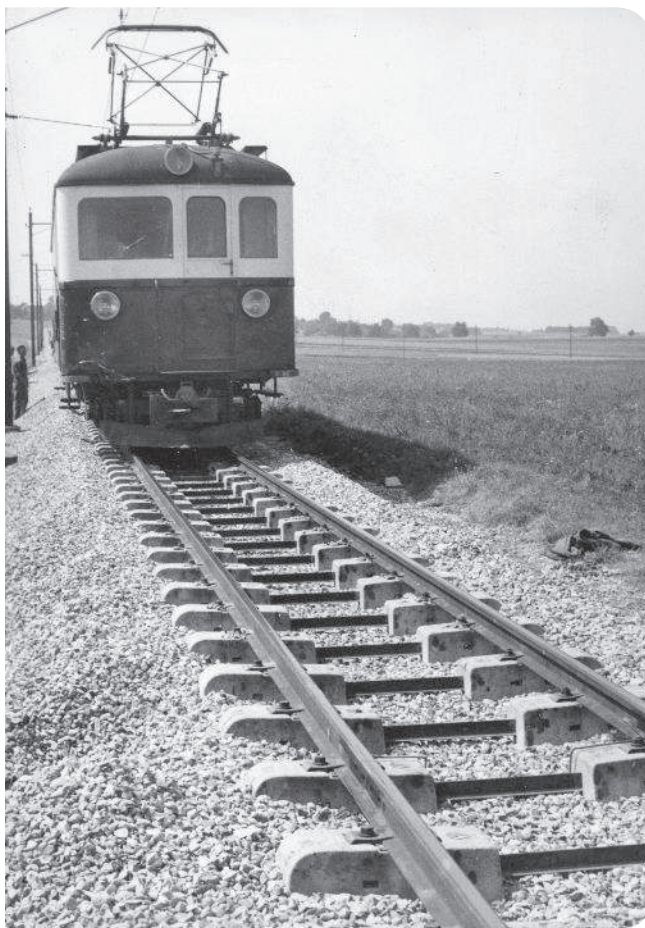
800. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Contrato vigente del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en que están refundidos el de 16 de mayo de 1902 y los de 20 de mayo de 1904 y que reformó y adicionó algunos artículos del primero*. México, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1905, 66 pp.- Encuadernación rústica.

Fototeca

Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección Donaciones al Museo.



NÚM. DE REGISTRO	PIE DE FOTO	COLOR	FORMATO
03-001653	Funcionario	Color	3.5 x 3.5"
03-001654	Capacitación a personal ferrocarrilero	Color	6 x 4"
03-001655	Edificio donde aparece una manta que dice: "Bienvenidos al IX Congreso Nacional de Ingeniería Civil". Noviembre de 1973	Color	3.5 x 3.5"
03-001656	Interior de un carro escuela	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001657	Trabajadores en un carro escuela	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001658	Carro escuela	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001659	Carro escuela	Blanco y negro	3.5 x 3.5"
03-001660	Asistentes al IX Congreso Nacional de Ingeniería Civil	Color	3.5 x 3.5"



Núm. registro
03- 001672

NÚM. DE REGISTRO	PIE DE FOTO	COLOR	FORMATO
03-001661	Sillas en un carro escuela	Blanco y negro	3 x 4"
03-001662	Escuela de vía	Blanco y negro	2.5 x 3.1"
03-001663	Instituto de capacitación. Escuela de vía	Color	2 x 3"
03-001664	Asistentes al IX Congreso Nacional de Ingeniería Civil.	Color	3.5 x 3.5"
03-001665	Edificio destinado al IX Congreso Nacional de Ingeniería Civil.	Color	3.5 x 3.5"
03-001666	Trabajadores de vía.	Blanco y negro	8 x 4.2"
03-001667	Locomotora diesel. Ferrocarriles extranjeros. Postal B/N.	Blanco y negro	5.5 x 3.5"
03-001668	Cabina de una locomotora.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001669	Cabina de una locomotora.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001670	Autovía. Ferrocarriles Nacionales Franceses.	Blanco y negro	4 x 6"
03-001671	Vía electrificada.	Blanco y negro	3.5 x 5.5"
03-001672	Autovía electrificado. Vía elástica. Suiza.	Blanco y negro	6 x 4"

Planoteca

Fondo Ferrocarriles Nacionales de México
 Subfondo Ferrocarril Interoceánico
Serie Puebla

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CM)
541	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Campero.	21 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
542	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Santa Clara.	22 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
543	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Macua.	23 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
544	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Empalme con Ferrocarril Hidalgo.	24 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
545	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación San Lorenzo.	26 de octubre de 1929	tela calca	1:2,000	bueno	49 x 25
546	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Planificación de estaciones.	1929	cianotipo	Sin escala	bueno	49 x 25

NÚM.	TÍTULO	FECHA DE ELABORACIÓN	SOPORTE	ESCALA	ESTADO DE CONSERVACIÓN	MEDIDAS (CM)
553	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Gral. González.	6 de septiembre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
554	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Chapingo.	7 de septiembre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
555	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estaciones Villada, Texcoco y San Pablo.	12 de septiembre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	97 x 25
556	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera San Andrés.	3 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
557	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Robles.	4 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
558	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Azteca.	5 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
559	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Chipiltepec.	11 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25
560	Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Antonio.	11 de octubre de 1929	cianotipo	1:2,000	bueno	49 x 25

Bienes Muebles Históricos

Aislador de vidrio para el cableado

Cédula de registro de bienes muebles con valor histórico cultural.

1. Número de registro: MNFM 2 JR 00013 K 311.
 Número de inventario CNCA:
 Número de inventario FNM: H0030328IM160002039
 Número de colocación en almacén: planta baja, estante A, andén 4,
 Almacén de Bienes
 Muebles Históricos del CNPPCF/MNFM.

Clave Pronare:

M	N	F	M	2	J	R	0	0	0	1	3	K	3	1	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Institución	BM	Investigador	Número	Línea	Kilómetro
-------------	----	--------------	--------	-------	-----------

Otro número (especificar):

2. Localización:
 Estado: Chiapas Municipio: Mapastepec Localidad: Mapastepec.
3. Nombre del objeto: aislador de vidrio.
4. Nombre del fabricante: W. BROOKE ILLD.
5. Materia prima predominante: vidrio.
6. Inscripciones: W. ILLD.
7. Medidas:
 Alto: 11 cm Largo: Ancho: Diámetro: 8.5 cm Peso aprox.: 300 gr
8. Lugar de localización: oficinas del jefe de estación.
 Recolección (X) Donación () Adquisición () Otro, especifique ()

9. Estado de conservación:

Bueno (X)

Regular ()

Malo ()

10. Registro fotográfico:

Sí (X)

No ()

Aislador de vidrio
para el cableado.

Foto. María de la
Paz González.

**11. Notas y observaciones (función, descripción detallada, historia, etc.):**

Los aisladores de vidrio para el cableado comenzaron a producirse en la primera década del siglo XIX. Más tarde, Samuel Morse hizo uso de ellos al utilizarlos en el primer telégrafo. Los primeros aisladores de este tipo eran pequeños porque necesitaban espacio para un solo conductor. Con el tiempo los aisladores se hicieron más grandes y esto responde a las necesidades de crecimiento en materia de telefonía y electricidad. A finales del siglo XIX, las empresas ferroviarias que se establecieron en México y más tarde FNM adquirió algunos miles de estos aisladores para tender sus líneas telegráficas y de luz. Hoy día en el Almacén Colecciones del CNPPCF se resguarda una importante colección de aisladores de vidrio de distintos colores, los hay azules, verdes, cafés de las marcas CRIMSA, S % M, W. BROOKE, MASIE, MAS y THOMAS, entre otras.

Referencias:

En: [<http://es.viva-read.com/article/aisladores-de-vidrio-antiguas>].

12. Fecha de registro Pronare: 1995. MF