

MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 27 • mayo ~ agosto • 2016



ESTACIONES

Peculiaridades del patrimonio ferroviario
y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial.

CRUCE DE CAMINOS

Comer en escenarios ferroviarios.
Significaciones culturales de la comensalidad.

MIRADA Revista Digital FERROVIARIA

núm. 27 • mayo ~ agosto • 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

Mirada Ferroviaria es una publicación digital, cuatrimestral, gratuita, del Cedif, del CNPPCF de la sc. Correspondencia y colaboraciones: 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 05 y Cedif: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17. Correo electrónico: cedif2@yahoo.com.mx

El cuidado de la edición estuvo a cargo de Stella Cuéllar, y la formación y el diseño es de Elena Pego y Laura Talavera. Certificados de licitud de título y contenido en trámite. ISSN: en trámite.

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

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.

PRESENTACIÓN

p. 3

ESTACIONES

Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial. José Luis Lalana

p. 5

CRUCE DE CAMINOS

Comer en escenarios ferroviarios. Significaciones culturales de la comensalidad. Adriana Guerrero Ferrer y Cintya Briseño Perrusquía

p. 28

TIERRA FERROVIARIA

¡Cocina ferrocarrilera! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista *Ferronales*, 1930-1965 (tercera parte).

Covadonga Vélez Rocha

p. 36

VIDA FERROCARRILERA

Entrevista a Rubén Antonio Pineda Pinto, migrante hondureño. Alfredo Nieves Medina

p. 50

SILBATOS Y PALABRAS

“El Chango Cabral” también se subió al tren.

Juan José Arreola

p. 60

ARCHIVOS DOCUMENTALES Y DE BIENES

Archivo Histórico: Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, subfondo: Junta Directiva (JD).

Biblioteca Especializada: Colección Amorós-De Negre.

Fototeca: Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: Donaciones al Museo.

Planoteca: Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, subfondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla).

Almacén de Colecciones: carreta “La Filomena”.

p. 65

LOS TRENES DE HOY

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

<http://www.t21.com.mx/>

<http://www.alaf.int.ar>

El patrimonio ferroviario representa un gran legado histórico para el pueblo mexicano, y por lo mismo se le reconoce, preserva, conserva y difunde. En ese sentido, les compartimos interesantes reflexiones sobre el patrimonio ferroviario, mismo que incluye no sólo una gran diversidad de bienes muebles, inmuebles y documentales, sino también al patrimonio intangible que hoy forma parte de la herencia cultural de la sociedad y es, además, memoria colectiva de muchos de nuestros pueblos.

En la sección de Estaciones José Luis Lalana comparte su punto de vista so-

este vasto patrimonio generado por ese medio de transporte. En su texto explica el concepto de patrimonio y analiza su evolución reciente y la razón por la cual se incluyó al ferrocarril dentro del amplio conjunto que abarca el patrimonio industrial. También se centra en algunos de los problemas que plantea justamente esta consideración como patrimonio, con base en los bienes que fueron incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial.

En la sección Tierra Ferroviaria, Covadonga Vélez, jefa de Departamento de Fototeca, nos ofrece la tercera y última parte de su investigación sobre la cocina en FNM con el texto “¡A cocinar con *Ferronales!* Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista *Ferronales*, 1930-1965”. En este artículo, la autora nos acompaña en un recorrido gastronómico, a partir del trabajo que realizó Mariano Dueñas Flores, periodista destacado en esa materia, quien colaboró para la revista *Ferronales* en la sección Rutas Gastronómicas de México, que apareció en ella durante los meses de junio, agosto, septiembre y octubre de 1965, y enero y abril de 1966.

Adriana Guerrero Ferrer y Cintya Briseño Perrusquía, en la sección Cruce de Caminos, nos comparten el texto “Comer en escenarios ferroviarios. Significaciones culturales de la comensalidad” en el que reflexionan sobre el significado del comer juntos. Analizan el carácter social y cultural de la comida y de la mesa a partir una serie de fotografías cuyo escenario principal ronda en torno a los espacios ferroviarios, ya sea en los interiores del ferrocarril (los coche-comedor) o en los andenes de las estaciones.



Coche comedor, tren Águila Azteca, ca. 1950. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: revista *Ferronales*. SC, CNPPCF, Cedif.

bre las “Particularidades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial”. El texto constituye la invitación del autor para acercarnos a conocer y reconocer la importancia de

En Vida Ferrocarrilera presentamos el conmovedor testimonio de Rubén Antonio Pineda Pinto, migrante hondureño, recopilado durante una entrevista que le realizara Alfredo Nieves Medina en el albergue La Sagrada Familia, en Apizaco, Tlaxcala, el 23 de febrero de 2015.

La sección Silbatos y Palabras, dedicada a la creación literaria, ofrece, para el deleite de nuestros lectores el texto “‘El Chango Cabral’ también se subió al tren”, que escribiera para *Ferronales* Juan José Arreola, allá por el año de 1979. Vale destacar que aprovechamos la ocasión para mostrar en paralelo algunas de las caricaturas que Cabral hiciera para esa publicación durante 1956, no sólo en reconocimiento a su quehacer artístico, sino porque el Archivo del “Chango Cabral”, quien amó y disfrutó del tren, recibió en 2012 el reconocimiento de la UNESCO como Memoria del Mundo de México, por el talento estetizante del artista, y porque su obra constituye la crónica gráfica de seis décadas del acontecer de nuestro país y del orbe.

En la sección Registro de Bienes Documentales y Colecciones se anexan, como es costumbre, parte de los listados de los bienes documentales de los acervos que se resguardan en el Archivo Histórico, la Biblioteca Especializada, la Fototeca y la Planoteca del Cedif, además de la cédula de registro de la carreta “La Filomena”, resguardada en el Almacén de Control y Depósito de Bienes Muebles Históricos del CNPPF/MNFM.

Recordamos a nuestros lectores que los puentes de comunicación siempre están abiertos a sus aportaciones, mismas que consideramos fundamentales, pues son las que nos permiten medir sus interés y valorar sus gustos, además de darnos una visión más completa de la cultura e historia de los ferrocarriles mexicanos.

Teresa Márquez Martínez

Directora del CNPPCF

Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial

José Luis Lalana Soto¹
 Universidad de Valladolid

La presencia del ferrocarril en el ámbito del patrimonio oficialmente reconocido es muy escasa, a pesar de la fascinación que desde sus inicios este medio de transporte ha generado, y sigue despertando hoy día, como queda demostrado en el gran número de publicaciones, eventos científicos y académicos o número de visitantes a los museos ferroviarios en todo el mundo.

Son muchos los factores que pueden tomarse en consideración al momento de intentar explicar esta escasa presencia. Si el campo del patrimonio es de por sí muy complejo, las características propias de la actividad ferroviaria imponen una dificultad más, tanto a la hora de investigar y evaluar como a la de gestionar, desde la perspectiva patrimonial, estos elementos.

A lo largo de este texto desarrollaré una aproximación a estos asuntos, empezando por una breve introducción al propio concepto de patrimonio y su evolución reciente, así como a la inclusión del ferrocarril dentro del amplio

conjunto del patrimonio industrial, para centrarnos luego en algunos de los problemas que plantea su consideración patrimonial, con base en los bienes que han sido incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial.

Génesis y evolución del concepto de patrimonio: de lo excepcional a lo cotidiano

El concepto de patrimonio, como bien colectivo que merece ser salvaguardado, es propio de la época contemporánea, y en un principio se formuló en términos de monumento con valor artístico.² Desde comienzos del siglo XIX esa visión monumental, arquitectónica, singular y estética se ha ampliado en forma progresiva, tanto en la vertiente espacial –desde el entorno inmediato al monumento, hasta el “ambiente urbano” (con la formulación del concepto de patrimonio urbano que en 1931 propusiera Gustavo Giovannoni), o la reciente del “paisaje urbano histórico” (UNESCO, 2011)– como en la conceptual,

¹ Geógrafo, profesor de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, España. E-mail: jlalana@arq.uva.es.

² Se suele considerar como el primero de los informes presentados a la Convención Nacional francesa por Henri Baptiste Grégoire en 1794 (*Rapport sur les destructions opérées par le Vandalisme, et sur les moyens de le réprimer*), desde el Comité de Instrucción Pública, como el punto de partida del actual concepto de patrimonio colectivo.

que pasa del monumento como manifestación artística al concepto de monumento histórico, desarrollado en forma magistral por Riegl en 1903, y llegando hoy a las consideraciones culturales, en general, y al patrimonio inmaterial.³

En todo caso, el concepto de patrimonio ha seguido vinculado a la idea de perdurabilidad, sea ésta una intención desde el principio –el monumento como una manifestación del poder– o bien provenga de un valor sobrevenido. No obstante, hay que tener presente que la idea de patrimonio a menudo también suele relacionarse, de forma más inconcreta, con la identidad; es decir, con el reconocimiento del valor de un bien cultural o natural, o con el sentimiento de pérdida (y, por tanto, con la necesidad de intervenir para salvaguardar algo que corre peligro de desaparecer).

En ese contexto hay que entender tanto la ampliación de la noción de patrimonio como la progresiva integración en el mismo de elementos no monumentales, como la arquitectura popular o los restos materiales del proceso de industrialización, y la incorporación de restos cada vez más cercanos a nuestra época.⁴ Hoy día incluso hay quienes

aseguran que vivimos dentro de una “cultura del patrimonio”, tal como lo señala Ortega Valcárcel:

Estaparadoja de la cultura modernista que, de una parte, destruye y sustituye la materialidad de esas sociedades preexistentes y, por otra, se se vuelca en la preservación de lo que no son sino restos obsoletos de las mismas, o manifestaciones en proceso de desaparición, caracteriza el desarrollo de lo que podríamos llamar “cultura del patrimonio”. Una cultura que incorpora la preservación del pasado como un signo de su propia modernidad.⁵

Dentro de los aspectos que hasta aquí he señalado hay que ubicar al patrimonio industrial. Se suele considerar que la arqueología industrial nació a partir de las movilizaciones encaminadas a preservar el pórtico dórico de la estación londinense de Euston, primera gran estación de línea del mundo, que finalmente se demolió en 1962.⁶

Es claro entonces que el ferrocarril ha estado unido desde el principio al concepto de patrimonio industrial, no sólo por la cuestión, casi anecdótica,

³ Para una visión más amplia y profunda de la evolución del concepto de patrimonio ver Françoise Choay, *Alegoría del patrimonio*. Barcelona, Gustavo Gili, 1992. Edición original: París, *L'Allégorie du patrimoine*. París, Éditions du Seuil, 2007. Dada la fecha de publicación de su libro, las cuestiones relativas al patrimonio inmaterial, aunque presentes, aún no se habían desarrollado en su forma actual, aunque no estaba exenta de polémica.

⁴ Sobre los límites disciplinares, cronológicos, espaciales y temáticos del patrimonio industrial, ver José Luis Lalana y Luis Santos, “Las fronteras del patrimonio industrial”, pp. 35-47.

⁵ José Ortega Valcárcel, “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, p. 34.

⁶ Angus Buchanan, *Industrial Archaeology in Britain* Buchanan, p. 23. En el caso de Estados Unidos, que tiene un sistema de organización y tratamiento del patrimonio particular, basado en lo fundamental en la documentación de los elementos, el Servicio de Parques Nacionales, la Biblioteca del Congreso y la Sociedad de Ingenieros Civiles, pusieron en marcha el programa Historic American Engineering Record (HAER), en 1969.

que acabamos de señalar, sino sobre todo porque no se puede concebir la industrialización, y todo el proceso histórico acaecido con ella, sin los ferrocarriles.

El ferrocarril como patrimonio industrial

Ya desde el siglo XVIII, con el desarrollo de los nuevos procesos industriales, se busca en forma denodada una solución al problema esencial de los transportes terrestres, y tal como lo muestran tanto las realizaciones prácticas como la literatura técnica de comienzos del siglo XIX, se suceden los experimentos tanto sobre los caminos (con los trabajos de Telford o de McAdam), como sobre los canales y los ferrocarriles, que se convertirán, a partir de la década de 1830-1839,⁷ en el modo dominante de transporte por tierra durante al menos un siglo.

Dejaremos aparte el campo de estudio de los precedentes del ferrocarril (los *early railways*, como suelen denominarse en inglés), de indudable interés, aunque con un ámbito territorial circunscrito casi en forma exclusiva al Reino Unido, y la cuestión, derivada del mismo, de cuáles son los elementos definitorios de este modo de transporte (¿cuándo podemos afirmar que algo es un ferrocarril?), para señalar el punto fundamental que ahora nos interesa; que el ferrocarril es un producto

y, al mismo tiempo, una condición necesaria para el desarrollo de la minería y la industria.⁸ Fue el vehículo de expansión de la industrialización, un gran consumidor de las materias primas y de los productos elaborados, y un auténtico ícono de la misma, así como, mucho más tarde, simbolizaría también la visión nostálgica y romántica de ese mundo que se perdía.

Algunos autores han señalado que fue el producto más elaborado de la primera fase de la industrialización, basada en el sistema técnico del carbón y el hierro. En 1934 Mumford señalaba que “tecnológicamente, el sector en el que la industria paleotécnica se elevó a su punto máximo no fue la fábrica de algodón sino el sistema ferroviario [...] fue una de las realizaciones técnicas y administrativas soberbias del siglo XIX [...] [y] dentro de las limitaciones del periodo, el ferrocarril fue al mismo tiempo la forma de técnica más característica y más eficiente”.⁹ En palabras de Hobsbawm, “tomados como un todo [los ferrocarriles], fue en realidad el más grande conjunto de obras públicas y hasta la fecha casi el más deslumbrante logro de la ingeniería conocido por la historia humana”.¹⁰

El ferrocarril fue, por tanto, el producto, el vehículo, el motor y el símbolo de la nueva sociedad industrial. Apenas terminada la célebre muestra de Rainhill, se tuvo conciencia de que el

⁷ Con el concurso de Rainhill (1829) y el desarrollo de la compañía de Manchester a Liverpool.

⁸ “Técnicamente, el ferrocarril es hijo de la mina, y especialmente de las minas de carbón del norte de Inglaterra”. Ver Eric Hobsbawm, *La era del capital 1848-1875*, p. 52. En este sentido basta recordar las célebres ilustraciones que aparecen en *De Re Metallica* (1556), o los restos de carriles de madera en algunas regiones mineras, como es el caso de Durham, en el Reino Unido.

⁹ Lewis Mumford, *Técnica y civilización*, p. 221.

¹⁰ Eric Hobsbawm, *La era del capital 1848-1875*, p. 65.

nuevo medio de locomoción cambiaría el mundo que hasta entonces se había conocido, y la locomotora, una máquina metálica que consumía carbón, y con su propia chimenea, se convertiría en el principal símbolo del progreso y la modernidad.

Ninguna de las innovaciones de la Revolución Industrial encendería las imaginaciones como el ferrocarril, como lo demuestra el hecho de que es el único producto de la industrialización del siglo XIX plenamente absorbido por la fantasía de los poetas populares y literarios. [...] La locomotora lanzando al viento sus penachos de humo a través (*sic.*) de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto [...] El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.¹¹

En resumen, el ferrocarril se ha considerado siempre (igual que la actividad minera) como patrimonio industrial. El documento *Railways as World Heritage Sites*,¹² preparado por el International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) –organismo consultivo en materia de patrimonio cultural para el Patrimonio Mundial–, comienza con una pequeña reflexión sobre el papel del patrimonio industrial en la Lista del Patrimonio Mundial (LPM), y sobre la necesidad de adaptar los criterios de la Convención del Patrimonio Mundial (UNESCO, 1972) a

las características de este patrimonio. Termina el primer párrafo del documento en cuestión haciendo referencia a un tipo de sitio industrial: el ferrocarril.¹³

Peculiaridades del patrimonio ferroviario

Pero el ferroviario es un patrimonio complejo y con claras particularidades, asunto que a menudo se ha soslayado, o al menos no ha sido bien entendido. Dejando aparte la enorme carga simbólica, y por tanto su capacidad de transmitir y canalizar emociones, deberíamos de tener en cuenta al menos cinco cuestiones esenciales:

- 1.** La escala territorial y su carácter de infraestructura lineal.
- 2.** La gran diversidad de elementos que lo componen.
- 3.** La existencia de una lógica propia, mucho menos conocida –y menos evidente– de lo que por lo general se cree.
- 4.** Su intensa relación funcional con otros elementos relevantes patrimonialmente, en particular los urbanos e industriales.
- 5.** Y, en el caso de los trenes, su capacidad para moverse, y con ello relacionar, de manera dinámica, a los viajeros con el territorio y el paisaje por el que discurre su viaje.

Me interesa destacar en forma especial el tercero de estos puntos, la lógica propia de la actividad ferroviaria, porque

¹¹ Eric Hobsbawm, *La era de la revolución*, p. 52.

¹² Anthony Coulls, *Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*.

¹³ *Idem*. "This study develops such criteria and illustrates their applicability with regard to just one kind of industrial site, the railway".

se trata de un aspecto que por lo general es poco conocido, incluso en los casos en los que se aplica algún grado de protección patrimonial a algunos elementos (con frecuencia edificios). De manera paradójica, quizá por esa intensa fuerza simbólica de la locomotora (muy presente en el mundo de las artes plásticas) y por la vinculación del ferrocarril con muchos procesos históricos de gran trascendencia –la colonización y la construcción de los grandes imperios, por ejemplo–, hay una inmensa producción bibliográfica relacionada con los ferrocarriles, incluso mucho antes de que se planteara la cuestión del patrimonio industrial. Como señalé, ya en la propia época de planteamiento y desarrollo de la arqueología industrial, “la historia de los transportes por tierra y mar gracias al vapor ha fascinado a entusiastas e historiadores por igual. En consecuencia, es probable que haya más libros sobre ese tema que sobre cualquier otro aspecto del desarrollo tecnológico”.¹⁴

Sin embargo, esto no quiere decir que el ferrocarril sea un tema por completo estudiado, sobre el cual contemos con información suficiente. Más bien al contrario, la información es parcial y está centrada en determinados elementos (locomotoras y edificios de viajeros) o

aspectos de la explotación ferroviaria (las compañías ferroviarias como grandes empresas).

Así, y dejando aparte la locomotora (que, como veremos más adelante, no puede ser patrimonio mundial, por su condición de bien mueble), el elemento que más ha llamado la atención y que ha centrado, al menos hasta hace poco tiempo, la mayor parte de los estudios, ha sido el edificio de viajeros,¹⁵ lo cual es lógico, ya que se trata del punto de conexión entre los sistemas urbano (territorial) y ferroviario, del elemento más perceptible del ferrocarril por parte de los usuarios –y del conjunto de los ciudadanos– y es, por lo tanto, donde las compañías ferroviarias se esforzaron por proyectar una verdadera imagen de marca. Se trata, sin duda, del elemento más “monumental” del sistema.

Ahora bien, en cierta forma esta visión ha eclipsado la necesaria interpretación técnica y funcional del ferrocarril, conectando muy bien con la lógica monumental que todavía hoy sigue impregnando, en buena medida, el tratamiento del patrimonio industrial en general,¹⁶ como si conceptos más adecuados, como el de conjunto –una categoría presente en toda la legislación sobre patrimonio– no tuviesen mucho más sentido a la hora de interpretar las

¹⁴ Melvin Kranzberg y Carrol W. Pursell Jr., eds., *Technology in Western Civilization*, p. 836.

¹⁵ En este sentido se pueden citar como referentes la obra de Carroll L. V. Meeks (1956), hasta los trabajos que se van haciendo en este sentido en algunos países, como México (Teresa Márquez Martínez y Lucina Rangel Vargas, coords., *Las estaciones ferroviarias de México*), o España (Inmaculada Aguilar Civera para las estaciones de Norte y Mercedes López García para las de MZA).

¹⁶ Se tiende al tratamiento monumental de edificios (muy rara vez de espacios), a partir de interpretaciones superficiales y con criterios esencialmente estéticos, a menudo rescatando viejas prácticas, descartadas ya en el siglo XIX, como despejar el entorno para que se admire mejor el “monumento”, y mediante intervenciones descontextualizadas y casi exclusivamente estilísticas. Sólo algunos casos se escapan de estas prácticas, y por lo general son más el fruto de la sensibilidad y el respeto a los restos materiales que del conocimiento.

relaciones, funcionales y espaciales, de muchos establecimientos industriales, y por desdoblamiento de las estaciones ferroviarias, entendidas no como un edificio, sino como un complejo de instalaciones técnicas del cual el edificio de viajeros sólo es una parte, en ocasiones ni siquiera la más importante. No hay que olvidar, y sucede a menudo, que una estación ferroviaria –cualquier estación, excepción hecha de los apeaderos– cumplía, además de la función mencionada de conexión con el sistema territorial y urbano, funciones técnicas de cara a la explotación ferroviaria (cantones para el control del tráfico, posibilidad de efectuar cruces o alcances, sobre todo en vía única, etc.). Y que las diversas estaciones de una línea están estrechamente relacionadas entre sí, tanto en el aspecto funcional –con una jerarquización que por lo general es muy clara– como en el formal (sobre todo los edificios).

A lo anterior hay que añadir que, en términos generales, las instalaciones técnicas ferroviarias, entendiendo por tales las que desarrollan trabajos necesarios para el funcionamiento del sistema, pero que no se relacionan con los usuarios, constituyen un tipo de establecimiento apenas conocido y con frecuencia mal interpretado. Así, las instalaciones técnicas ferroviarias de mayor escala, como las casas redondas (de-

pósitos de locomotoras¹⁷), los talleres generales o las estaciones de clasificación (patios de maniobras), apenas han recibido atención.

Por otra parte, a la falta de comprensión cabal de los aspectos básicos de la explotación técnica, en una actividad que, como la ferroviaria, sigue una lógica difícil de aprehender para quien no está familiarizado con ella, hay que añadir en otros muchos casos la falta de conceptos sólidos en materia de patrimonio, que tampoco son habituales entre los interesados en el tema ferroviario, ya sean amigos del ferrocarril o personas procedentes del mundo académico.

En este sentido, otro aspecto importante, dentro de los que he reseñado, es el de la gran diversidad del ferrocarril, que cabe entender, desde la perspectiva patrimonial, en un doble sentido. Por una parte por la variedad de elementos que componen una explotación ferroviaria, de naturaleza y características muy diferentes (desde edificios con un carácter monumental hasta grandes obras públicas); y por otra, por la diversidad de motivos por los que se puede entender que un ferrocarril tiene valor desde el punto de vista del patrimonio.

Sólo a modo de aproximación,¹⁸ éste puede descansar en sus características propias, esto es, en su trazado (dificultad,

¹⁷ José Luis Lalana, "La incorporación de la vertiente territorial y paisajística a la protección del patrimonio cultural". Conviene señalar que el concepto de casa redonda o casa de máquinas y el de depósito de locomotoras, aun cuando puedan ser instalaciones aparentemente similares, no se pueden hacer equivalentes de manera automática. Para explicarlo sería necesario entrar en consideraciones complejas sobre la tradición técnica ferroviaria americana y la europea, y siempre teniendo en cuenta la época y las circunstancias concretas de cada compañía.

¹⁸ José Luis Lalana y Luis Santos, "Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario".

desnivel, uso de soluciones específicas como los “lazos” o los “retrocesos”, etc.), en la concatenación de estructuras y obras de paso (túneles, puentes), en la presencia de elementos singulares destacados, o, por el contrario, en la representatividad y el carácter específico de los mismos (modulación de las estructuras, imagen estandarizada), pero también, aparte de su lógica interna, en la interacción con el entorno, como parte de un sistema productivo complejo –minero, fabril, urbano– o como infraestructura de soporte o conexión de valores que no residen en la misma (enlazando en forma directa con perspectivas patrimoniales emergentes, como el paisaje o los itinerarios culturales).¹⁹

El ferrocarril es, en suma, un patrimonio complejo y específico que, como ya hemos señalado, se relaciona, además, conceptualmente, con otros tipos de patrimonio también complejos, como el urbano, el viario o el territorial.²⁰ Al igual que en muchas ocasiones no se pueden interpretar estos patrimonios sin tener en cuenta al ferrocarril, tampoco se puede comprender éste al margen de su época histórica, de su ámbito territorial o de la cultura en la que se desarrolla.

Además, elementos como la obra pública, cuyo tratamiento patrimonial es aún controvertido, adquieren en él una importancia especial, y la escala –territorial– lo vincula en especial con el concep-

to de paisaje cultural, que a pesar de llevar varias décadas planteado (en el Patrimonio Mundial, en concreto, desde 1992), todavía es poco conocido y peor utilizado, por cuanto el concepto de paisaje encubre una gran complejidad bajo un nombre sugerente y aparentemente claro. Así, el tratamiento patrimonial del ferrocarril exige entrar en aspectos como las zonas de amortiguamiento, el cumplimiento de las condiciones de autenticidad y de integridad y los procesos que los amenazan. Igualmente en la escala y carácter lineal (itinerarios culturales y patrimonio territorial), los asuntos vinculados al patrimonio viario, y en específico las obras de paso y el trazado, o la relación con el entorno (paisaje cultural).

El ferrocarril en la Lista del Patrimonio Mundial

La elección del patrimonio mundial para tratar estos asuntos obedece, sobre todo, a que se trata de un ámbito con un alto grado de formalización, en el que se han desarrollado debates teóricos que, en buena medida, sirven de referente para las consideraciones patrimoniales en general, aunque esto no quiere decir que los principales problemas que a menudo se han planteado, casi desde la propia formulación del Patrimonio Mundial, se hayan resuelto.

¹⁹ El ferrocarril puede ser visto como un patrimonio técnico, especialmente ligado a la industria y a la sociedad industrial, pero también, en determinados casos, puede predominar la experiencia del viaje, lo que ha llevado a algunos autores (por ejemplo, Claudine Cartier, *L'héritage industriel, un patrimoine*, p. 70), a plantear que no todo patrimonio ferroviario tiene por qué estar incluido en el industrial.

²⁰ Ciertamente es que el ferrocarril es una realidad física y a la vez un fenómeno histórico, al que hay que interpretar a la luz del concepto, usando conceptos de la historia de la tecnología, del sistema socio-técnico; es decir, una estructura de elementos técnicos y no técnicos con una finalidad común y estrechas relaciones de interdependencia; que cuenta con una dinámica interna pero en el que los factores externos pueden tener un papel esencial (en este sentido sería un sistema “abierto”).

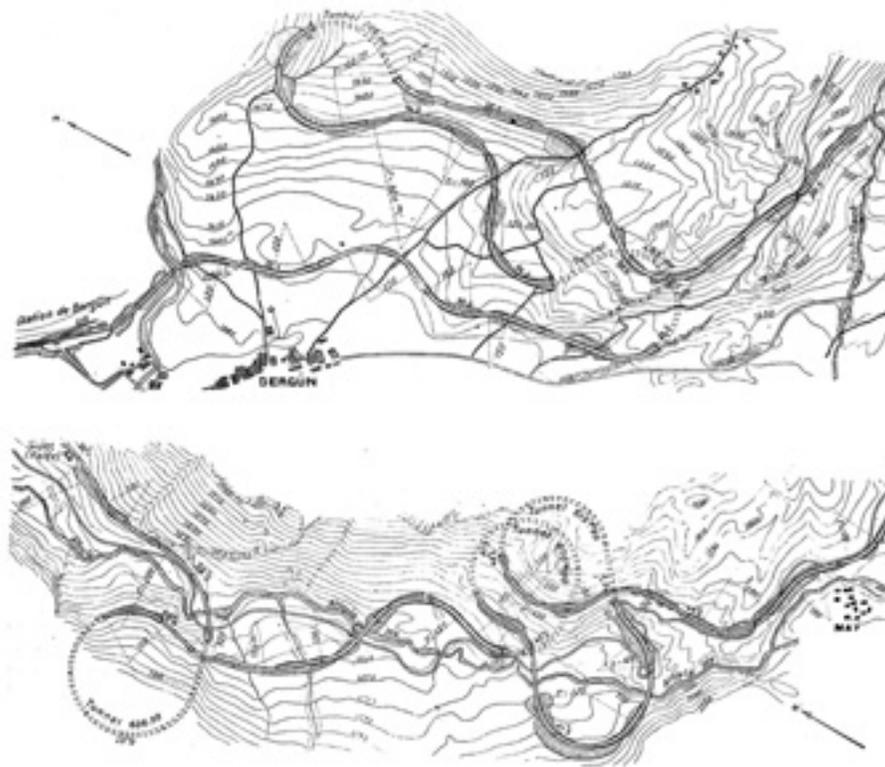
La presencia directa del ferrocarril en la Lista del Patrimonio Mundial (LPM) es muy reducida, puesto que sólo están inscritos cinco bienes, tres conjuntos de líneas, un edificio de viajeros y un puente, de un total de 1 031 que conforman la Lista desde julio de 2015:

- El primero se inscribió en 1998, cuando ya la LPM llevaba existiendo dos décadas:²¹ la línea del Paso de Semmering (Austria), inaugurada en 1854, con un recorrido de 41 kilómetros a lo largo de un espectacular paisaje montañoso. Este paso del Semmering, levantado a 984 m sobre el nivel del mar, es el principal obstáculo en el corredor histórico entre Viena y Trieste (y, por tanto, el mar), y mide unos 500 km de longitud, por lo que su cruce era indispensable para dar continuidad al ferrocarril. Fue el primer ferrocarril alpino europeo de gran escala, con más del 60 % de la línea con pendientes superiores al 20 % y un gran número de obras de paso, entre las que destacan 14 túneles, 16 viaductos y 100 pasajes con arcos. A finales de la década de 1950-1959 se electrificó la línea y como consecuencia de la accesibilidad que proveyó el ferrocarril, la gran burguesía y la nobleza de Viena y Budapest desarrollaron en su entorno un gran número de edificios, hasta conformar un modelo de arquitectura “alpina”.
- En 1999 se inscribió el ferrocarril de Darjeeling (India), que luego sería ampliado con el ferrocarril de Nilgiri, en 2005, y el de Kalka-Shimla en 2008. Todos ellos conforman un único bien: los Ferrocarriles de Montaña Indios:²²
 - o El Darjeeling Himalayan Railway está íntimamente ligado al desarrollo de Darjeeling como estación de montaña y al cultivo del té. La línea, de vía estrecha (0.61 m), se completó en 1881, con un recorrido de algo más de 88 km, de los cuales más del 73 % están en curva. En su trazado hay tres lazos (el más famoso es el de Batasia) y seis retrocesos, que atraviesan paisajes variados y espectaculares.
 - o Nilgiri Mountain Railway es una línea de cremallera, de vía métrica, que se terminó de construir en 1908. En los 46 km de su recorrido salva un desnivel de 1 877 metros, y desempeñó, en los tiempos del colonialismo británico, un importante papel socioeconómico.
 - o La última ampliación corresponde a la línea Kalka-Shimla, también de vía única, de 0.76 m de ancho, cuyo recorrido total es de algo más de 96 km, que van de Kalka (a 656 m de altitud) a Shimla (2 075 m de altitud), con un 70 % de su trazado en curva y 988 puentes.
- La única estación (edificio de viajeros) incluida en la LPM es la estación ferroviaria de Chhatrapati Shivaji (antigua estación Victoria) de Bom-

²¹ World Heritage Centre (WHC), “Nomination file of Semmering Railway”. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

²² WHC, *Nomination file of Mountain Railways of India*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/944ter.pdf>>.

bay, construida de 1878 a 1888, e inscrita en la LPM en el año 2004, fundamentalmente por sus cualidades arquitectónicas.²³ Este edificio,



Trazado del ferrocarril rético en el área de Engadina, con un sistema de túneles en lazo para salvar los desniveles.²⁵

diseñado por el arquitecto británico F. W. Stevens, se inscribió en la LPM como ejemplo excepcional de encuentro entre dos culturas, al integrar el estilo gótico victoriano con los estilos arquitectónicos autóctonos.

- En 2008 se añadió a la LPM el ferrocarril rético²⁴ en el paisaje de los ríos Albulá y Bernina (Suiza-Italia). Este sitio agrupa dos líneas ferroviarias históricas, que atraviesan sendos puertos de montaña en los Alpes suizos, y conectan en St. Moritz. La línea del Albulá tiene 67 km de longitud y se

inauguró en 1904, y la del Bernina, inaugurada poco después, suma 61 km. Las dos, de ancho métrico, fueron construidas por compañías distintas, y durante mucho tiempo no fueron compatibles, al utilizar distintos tipos de corriente eléctrica y diferentes condiciones infraestructurales. Sólo se unificaron luego de la Segunda Guerra Mundial, aunque después han experimentado algunas modificaciones posteriores. Estas dos líneas tuvieron un gran impacto en el desarrollo turístico de la zona y ofrecen una variada muestra de soluciones técnicas para el establecimiento del ferrocarril en un ámbito de montaña, aunque uno de los aspectos destacados en su nominación ha sido su integración con los paisajes alpinos por los que discurre.

- Por último, en 2015, se inscribió en la LPM el puente ferroviario sobre el Estuario del río Forth (Firth of Forth), en Escocia, que une Fife con Edimburgo.²⁶ Se trata de un puente de tipo cantilever con tramos múltiples, de más de 2.5 km de largo, diseñado por John Fowler y Benjamin Baker, construido a lo largo de la década de 1880, que aún está en servicio, y ha sido conservada prácticamente la totalidad de su estructura original de acero (más del 99.5 %).

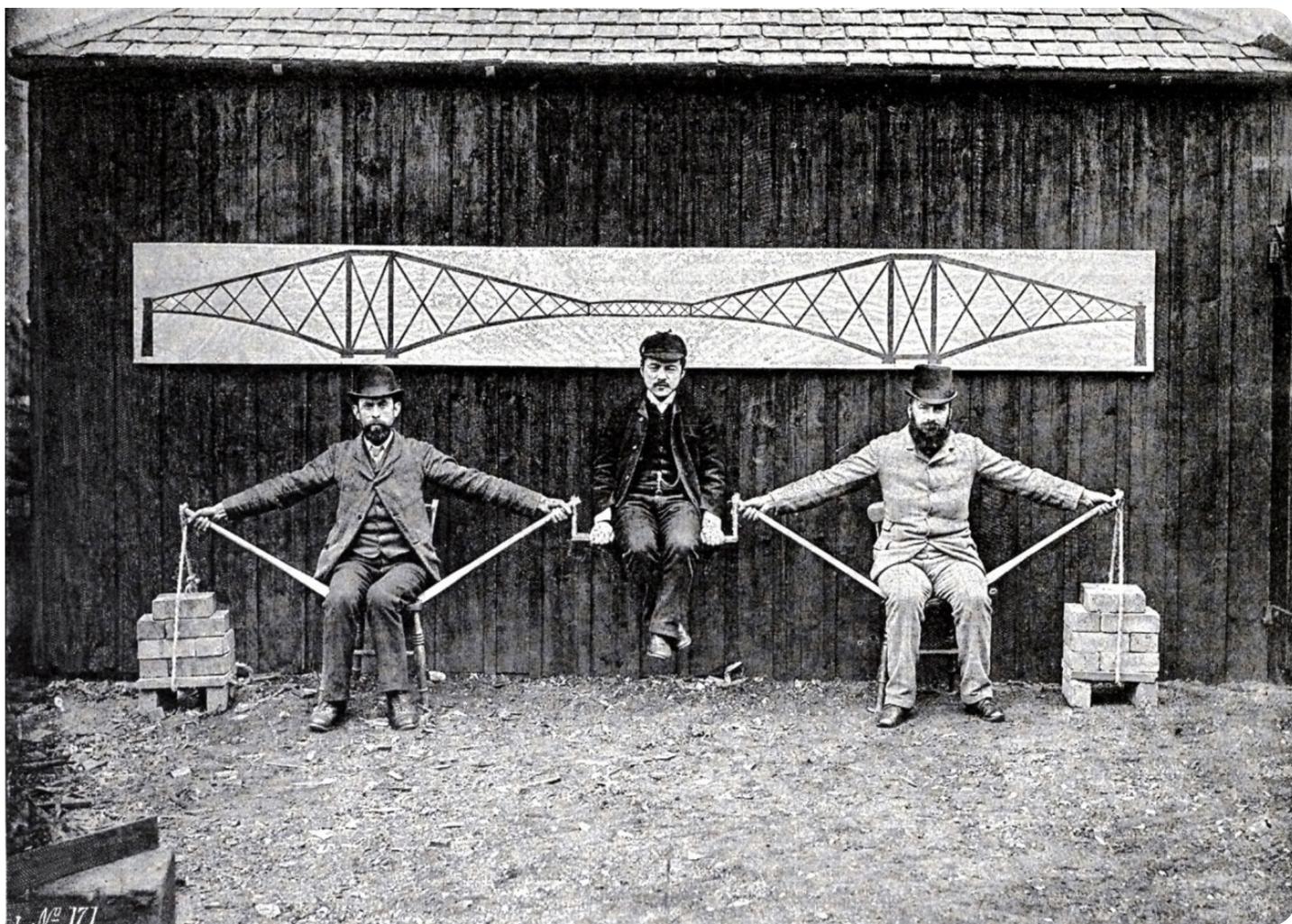
Dejando aparte la representación de los edificios de viajeros y de las gran-

²³ WHC, *Nomination file of Chhatrapati Shivaji Terminus (formerly Victoria Terminus)*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/945rev.pdf>>.

²⁴ WHC, *Nomination file of Rhaetian Railway in the Albulá / Bernina Landscapes*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1276.pdf>>.

²⁵ Fuente: "Le chemin de fer de l'Engadine", en *Le Génie Civil*, núm. 1060, octubre de 1902, p. 360.

²⁶ Forth Bridges Forum, *Nomination for the Inclusion in the World Heritage List*. Historic Scotland, Edinburgh. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1485.pdf>>.



Tarjeta postal de época mostrando, con personas, el principio de construcción del Puente de Forth, presentado por Benjamin Baker en una conferencia.

des obras públicas, el ferrocarril está representado por tres conjuntos de líneas que tienen en común su carácter de ferrocarriles de montaña y, por tanto, se encuentran inmersos en un paisaje considerado espectacular. Además, sobre todo en el caso del Semmering, la línea férrea sirve como hilo conductor no sólo para las vistas pintorescas, sino también para una serie de elementos arquitectónicos. De hecho, en el ex-

pediente del Semmering se habla más de arquitectura que de cualquier otro tema, incluido el ferroviario.

Antes de abordar el tratamiento del ferrocarril dentro del concepto del Patrimonio Mundial hay que señalar un aspecto importante, en especial en el caso del ferrocarril, donde el material rodante es, quizá, el elemento más valorado por innumerables asociaciones de amigos del ferrocarril en todo el mundo,²⁷

²⁷ Anthony Coulls, *Anthony, Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*. París, ICOMOS, 1999, p. 8. En: <<http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Aquí el autor hace referencia a lo que él denomina "lococentrismo" en el mundo de los aficionados al ferrocarril, que presta menos atención a la infraestructura y, sobre todo, a la contextualización de la actividad ferroviaria. En el mismo sentido, Kenneth Hudson ya señalaba en 1976 que "transport whether by water, roads, railways or airplanes, undoubtedly attracts the interest of more people than any other branch of industrial history or archaeology. [...] Yet when one looks carefully at their activities, it is evident that these are fairly selective. Railway enthusiast, for instance, are intensely interested in locomotives, rolling stock or signaling, but hardly at all in station [...]". Ver: Kenneth Hudson, *The Archaeology of Industry*, p. 75.

pero no se puede dejar de lado la consideración de que la LPM está dirigida en forma exclusiva al patrimonio material inmueble, por lo que no pueden incluirse en ella bienes muebles, ni “bienes inmuebles que sean susceptibles de convertirse en bienes muebles”.²⁸ Aunque, como ocurre en el caso del ferrocarril Kalka-Shimla, dentro de un bien inmueble (la línea) se ha incluido al material rodante y otros elementos (muebles, vajillas) contenidos en las estaciones. Por otra parte, para el patrimonio inmaterial, desde hace muy pocos años se ha desarrollado una estructura similar a la del Patrimonio Mundial.²⁹

Algunas consideraciones sobre el funcionamiento del Patrimonio Mundial

Habiendo llegado a este punto, conviene precisar algunos puntos y conceptos con respecto al funcionamiento del Patrimonio Mundial.

El proceso de inscripción de un bien en la LPM, así como el papel que desarrollan los diversos agentes, se pueden resumir en los siguientes pasos:

- Se denomina Estado parte al país que ha ratificado la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, de 1972.³⁰ Según establece esta Convención, y se desarrolla en las directrices prácticas,³¹ el Estado parte es el encargado de identificar y proponer los bienes susceptibles de ser inscritos en la LPM, así como de su protección y gestión una vez incluido en la misma. La forma de llevar a cabo esta identificación previa es elaborar lo que se denomina “lista indicativa”; que no es otra cosa que un “inventario de los bienes situados en el territorio de cada Estado parte, que éste considera aptos para ser inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial”.³² Esta lista debe ser comunicada al Centro

²⁸ *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* (DP), párrafo 48. En inglés: *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. A lo largo de este texto, se mencionarán con las siglas DP, seguidas del número de párrafo que corresponda. Ver WHC, *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*, que es la última versión traducida al castellano, en 2011. Debe destacarse que la versión que hoy está en vigor es la de 2015, en inglés y francés, así como todas las versiones anteriores del documento y sus traducciones oficiales, que están disponibles en: <<http://whc.unesco.org/en/guidelines/>>. Las referencias citadas en este texto corresponden a la última traducción al español, elaborada con base a la edición de 2008. Aunque la edición en vigor es la de 2015, todas las referencias mencionadas en el texto son válidas.

²⁹ El patrimonio cultural inmaterial cuenta con su propia estructura (organismos, normativa, anagrama, etc. Ver: <<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=ES&pg=home>>, aunque inspirada en la del Patrimonio Mundial tradicional. Existe una convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial (2003), además de unas directrices prácticas para la aplicación de esta convención (2008), y varias listas con denominación diferente, pero funciones similares a las del patrimonio mundial: la Lista Representativa (que sería la equivalente a la LPM), la de Salvaguardia Urgente (que equivale a la Lista del Patrimonio Mundial en peligro). Aparte de estas listas, existe una tercera específica, que se deriva del artículo 18 de la Convención, dedicada a programas, proyectos y actividades de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial.

³⁰ A marzo de 2016 eran 192 los Estados que la han suscrito, de los cuales 165 tienen bienes incluidos en la LPM.

³¹ DP, 15

³² DP, 62.

del Patrimonio Mundial,³³ puesto que sólo pueden ser candidatos a ser patrimonio mundial los bienes inscritos en las listas indicativas.³⁴

- Es el Estado parte el que decide, cuando le parece oportuno, preparar un expediente³⁵ de propuesta de inscripción de uno o varios de los bienes que componen su lista indicativa. Y será después de un proceso largo y complejo, que incluye la evaluación de la candidatura por parte de los organismos consultivos,³⁶ y considerando determinadas limitaciones al número y tipo de candidaturas admisibles,³⁷ cuando el Comité del Patrimonio Mundial y la Asamblea General de los Estados Parte decidan inscribir o no el bien en la LPM.
- Cuando deciden inscribir al dicho bien, es porque en él reconocen que posee el “Valor Universal Excepcional” (VUE).
- Una vez inscrito el bien en la LPM, el Estado parte es responsable de su protección y gestión efectiva, de ahí que desde 1998 sea obligatorio incluir en el expediente un plan de protección y de gestión del bien nominado. En determinadas condiciones, un bien inscrito en la LPM puede pasar a un tercer tipo de lista, la Lista de Patrimonio Mundial en Peligro,³⁸ e incluso, en última instancia, puede llegar a ser borrado de la LPM,³⁹ algo que hasta ahora sólo ha ocurrido en dos ocasiones.⁴⁰

³³ World Heritage Centre, con sede en París <<http://whc.unesco.org>>. La denominación oficial de este Centro, que es el que coordina todos los aspectos relativos al patrimonio mundial, es Secretaría del Comité del Patrimonio Mundial.

³⁴ DP, 63.

³⁵ En fechas recientes (2010), el Centro de Patrimonio Mundial editó la *Preparing World Heritage Nominations*, en inglés y francés, que es una guía para preparar expedientes de nominación.

³⁶ Los Organismos Consultivos son independientes y asesoran al Comité del Patrimonio Mundial. Los más importantes son el ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), creado en 1965, que se encarga de lo relativo al patrimonio cultural, y la UICN (International Union for Conservation of Nature), fundada en 1948, que se ocupa de lo relativo al patrimonio natural. Cuando se trata de patrimonio mixto (cultural y natural), o de paisajes culturales, se requiere la participación de ambos. Además existen numerosos organismos que colaboran con los anteriores, por lo general para tipos específicos de patrimonio o para aspectos concretos. En el caso del patrimonio cultural se pueden citar el ICCROM (enfocado a la restauración arquitectónica); el IFLA (dedicado a la arquitectura del paisaje), el DOCOMOMO (cuyo interés es la arquitectura del movimiento moderno), el TICCIH (con su atención en el patrimonio industrial); el CIIC (dirigido a los itinerarios culturales), entre otros.

³⁷ La denominada “Estrategia Global para una Lista del Patrimonio Mundial representativa, equilibrada y creíble” establece un sistema de limitación del número de candidaturas que se pueden presentar cada año, así como un sistema de prioridades a la hora de inscribir bienes en la LPM. (DP, 54-61).

³⁸ DP, 177-191.

³⁹ DP, 192-198.

⁴⁰ El primer bien amenazado con ser excluido de la LPM fue la ciudad de Viena, en el año 2003, por el proyecto urbanístico en la estación ferroviaria de Wien-Mitte, que se consideraba que afectaría a las vistas, situación que desencadenó todo un proceso de reflexión que terminó por plasmarse en el concepto de “paisaje urbano histórico”. El primer bien que en efecto fue eliminado de la LPM fue el Santuario de Oryx árabe, en Omán, en 2007, y el segundo y último ha sido, en el año 2009, el paisaje cultural de Dresde y el Valle del Elba, por el proyecto de construcción del nuevo puente (Waldschlösschenbrücke) dentro del área inscrita.

Por tanto, la inscripción en la LPM es resultado del reconocimiento de Valor Universal Excepcional, que se hace en función de ciertos criterios y exige dos condiciones: autenticidad e integridad.

Los criterios por los que se puede declarar el VUE de un bien son diez,⁴¹ que se suelen citar en números romanos, en minúscula y entre paréntesis, del (i) al (vi) pa-

nifestación de un intercambio considerable de valores humanos durante un determinado periodo o en un área cultural específica, en el desarrollo de la arquitectura o de la tecnología, las artes monumentales, la planificación urbana, el diseño paisajístico”. En varias de las candidaturas se ha incluido también el criterio (i): “representar una obra maes-



Puente de Forth.
 Fotografía de Luis Santos (2010).

ra patrimonio cultural, y del (vii) al (x) para el patrimonio natural, y al menos uno de cada grupo para el patrimonio mixto.

En el caso de los bienes ferroviarios inscritos en la LPM, todos lo han sido por el criterio (iv); es decir, por “ser un ejemplo sobresaliente de un tipo de construcción, de un conjunto arquitectónico o tecnológico, o de paisaje que ilustre una o más etapas significativas de la historia de la humanidad” –y hasta la inclusión del Puente de Forth, por el (ii)– “ser la ma-

tra del genio creador humano”, aunque cabe destacar que sólo se ha reconocido para el caso del Puente de Forth, que se presentó por los tres criterios mencionados, pero al que se le han reconocido sólo dos: el (i) y el (iv).

Ahora bien, con respecto a las condiciones, la de autenticidad⁴² hace referencia tanto a la fiabilidad de las fuentes de información sobre el bien, como, sobre todo, a que el valor se exprese de forma fehaciente y creíble a partir de

⁴¹ DP, 77.

⁴² DP, 79-86.

sus atributos (forma, diseño, materiales, uso, entre otros, pero también tradiciones: localización, entorno y otros factores materiales o inmateriales, externos o internos).⁴³ En la evaluación de la candidatura del ferrocarril del Semmering se señalaba ya el problema que representa este concepto en una línea ferroviaria en servicio, en los siguientes términos:

Es difícil definir la autenticidad de una línea ferroviaria que ha estado constantemente en servicio desde su apertura en 1854. La autenticidad del itinerario en sí mismo y los notables proyectos de ingeniería civil que lo han hecho posible es incontestable, pero el aspecto de la línea ha cambiado, en particular después de su electrificación. Sin embargo, el impacto global de la línea sobre el paisaje es indudablemente auténtico. Se puede decir lo mismo del paisaje cultural creado por las villas y los hoteles a finales del siglo XIX y principios del XX. Esta integración armoniosa de la arquitectura en un paisaje alpino accidentado conserva su integridad.⁴⁴

Otro tanto podemos señalar en el caso de las líneas del Albula y Bernina, en las que se plantea el problema de

la autenticidad, al relacionarla, para el caso de los ferrocarriles, con la integridad funcional de los mismos, que se definen como un “monumento vivo”.⁴⁵

Ambos casos, el de Semmering y Albula como el de Bernina, son buenos ejemplos del desafío que supone la condición de la autenticidad cuando se trata de un elemento *vivo*, y sometido, por tanto, a transformaciones. En lo que se refiere a la evaluación, hay que tener en cuenta criterios como la continuidad de uso o la integración en el entorno (territorial, paisajística, cultural), y respecto a la gestión, el patrimonio ferroviario (al menos el que sigue en servicio) se encontraría ante el viejo problema, planteado ya por Gustavo Giovannoni en 1931, para el patrimonio urbano, el de los “límites aceptables del cambio”.

En el fondo se trata de una cuestión difícil, que está lejos de resolverse,⁴⁶ y que exige desentrañar con precisión cuál es el valor que deseamos proteger (el *vivo* en el caso del patrimonio mundial), que por lo general será un valor complejo e intangible, comprendido a partir de los atributos materiales que manifiesta, que constituyen los elementos sobre los que podemos formular criterios de intervención, y establecer cómo

⁴³ El concepto de autenticidad es complejo, y en las propias directrices se incluye, en el Anexo 4, un documento relativo al mismo: el Documento de Nara (1994).

⁴⁴ WHC, *Nomination file of Semmering Railway*, pp. 114-115. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

⁴⁵ WHC, p. 465: “A railway is a technical system whose authenticity is, in the first place, defined by the degree of its functional integrity. In order to fulfil its function, this system is continually exposed to new demands, so that on-going adaptations of its structure are indispensable. The railway can be seen as a “living monument”, like a cultural landscape, it must also undergo continual evolution if it is to remain viable”. Ver: WHC, *Nomination file of Rhaetian Railway in the Albula / Bernina Landscapes*. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1276.pdf>>.

⁴⁶ Para el caso del patrimonio urbano y el concepto de “paisaje urbano histórico” se puede consultar la bibliografía del Centro de Patrimonio Mundial, o, desde una perspectiva crítica, ver José Luis Lalana, “Paisaje Urbano Histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades*, núm. 14, pp. 15-38.

podemos adaptarlos a las nuevas necesidades sin comprometer el valor esencial a preservar.

La otra condición que debe cumplirse es la de integridad,⁴⁷ que hace referencia al carácter unitario e intacto del patrimonio y de sus atributos. Para ello hay que tener en cuenta si el bien conserva todos los atributos necesarios para expresar su valor; si tiene un tamaño adecuado que permita la representación completa de sus características, y si acusa los efectos adversos del desarrollo, es decir, si necesita de una intervención externa para preservar su valor. Se trata de una condición que se relaciona con la de la autenticidad y, en el caso del ferrocarril, nos interesa de manera especial, en vista de que la unidad funcional de un ferrocarril sería, en sentido estricto, la línea. Todos los elementos de una línea ferroviaria se interrelacionan, como ya hemos señalado, desde una perspectiva funcional, indispensable al hablar de patrimonio industrial y, a menudo, formal.

En la Carta de los Itinerarios Culturales⁴⁸ también podemos encontrar algunas reflexiones en torno a los conceptos de autenticidad y de integridad en el patrimonio ferroviario.

La presencia del ferrocarril en las listas indicativas de los Estados

Llegados a este punto, resulta muy interesante examinar qué tipo de elementos ferroviarios están incluidos en las

listas indicativas,⁴⁹ siguiendo, como he hecho, la mención de aquellos inscritos en la LPM, que se ajustan al criterio estricto de que el bien principal sea de carácter netamente ferroviario. Así, a comienzos del 2016, los bienes incluidos en estas listas, son los siguientes:

- El sistema de ferrocarril Presidente Carlos Antonio López (Paraguay, 1993).
- El depósito de locomotoras de Temuco (Chile, 1998).
- El viaducto del Malleco (Chile, 1998).
- El ferrocarril de Cerdeña (Francia, 2002).
- Ampliación de los Ferrocarriles de Montaña Indios, con las líneas del Matheran Light Railway (India, 2005) y del Kangra Valley Railway (India, 2009).
- Los vestigios del tren de Zinga (República Centrafricana, 2006).
- El paisaje cultural de Paranapiacaba: sistema urbano y ferroviario en la Serra do Mar, São Paulo (Brasil, 2014).
- Barrio Peñarol: la vieja ciudad histórica y el paisaje industrial ferroviario (Uruguay, 2014).
- El ferrocarril de Hejaz (Arabia Saudí, 2015).

A ellos habría que añadir algunas otras entradas en las que el ferrocarril ocupa un lugar muy destacado, como la infraestructura de la United Fruit

⁴⁷ DP, 87-95.

⁴⁸ ICOMOS, *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.

⁴⁹ Según datos del Centro de Patrimonio Mundial. En: <<http://whc.unesco.org/en/tentativelists>>.

Company (Colombia, 2012), el patrimonio histórico minero (España, 2007) o el lugar industrial de Pulacayo (Bolivia, 2003).

Dentro de estas propuestas siguen predominando las líneas, con criterios y valores muy diversos, aunque vinculadas en lo fundamental con un entorno paisajístico espectacular, al igual que las ya inscritas en la LPM. Pero más interesante resulta la comprobación de algunas ausencias.

Por ejemplo, sólo hay una instalación técnica: el depósito de locomotoras de Temuco (que no es el primitivo, sino el construido a finales de la década de 1930-1939), mientras que México ha eliminado de su lista indicativa la estación de Aguascalientes,⁵⁰ (que se había incluido en 2001), misma que incluye los mayores talleres generales de México, que funcionaron de 1903 a 1993, y el complejo de viviendas construido por la empresa ferroviaria para alojar a una parte de los trabajadores. Aunque desde 2010 el centro histórico de Aguascalientes (no la estación) está incluido en la LPM como parte del Camino Real de Tierra Adentro, no podemos sino considerar que es una pérdida importante la desaparición de la lista indicativa del único elemento de este tipo de instalación, común a todas las grandes administraciones ferroviarias del mundo en la época del vapor, que además formaba parte de la misma.⁵¹

A estos bienes hay que añadir el viaducto del Malleco, en Chile, que al igual que el de Forth representa un verdadero alarde técnico y es un emblema de la capacidad de la ingeniería civil para salvar los obstáculos naturales.

Ahora bien, en lo que respecta a las últimas adiciones, cabe reseñar cómo es que aparece en las mismas, de forma explícita en el caso de Peñarol, el concepto de paisaje y la interacción entre el territorio, el sistema urbano y el ferrocarril.

Se abre de este modo un tema general sobre el que se ha denominado en ocasiones como “patrimonio viario”, con diferentes cuestiones que pueden llegar a ser relevantes. Por una parte, ¿qué tipos de infraestructura de comunicación pueden ser consideradas como patrimonio?, y por otra ¿si es adecuado considerar una infraestructura de comunicación sólo por sus nodos (estaciones, obras de paso) o hay que tomar también en cuenta el trazado, los segmentos que unen esos nodos? ¿Cómo tratar la relación entre una infraestructura contemporánea y los grandes corredores históricos? Incluso puede darse el caso que algunos de estos corredores apenas conserven restos materiales, y estemos considerando más una ruta que una infraestructura material completa.

Enlaza en este punto el tratamiento como patrimonio del ferrocarril con el

⁵⁰ No es el único elemento de patrimonio industrial que ha dejado de estar incluido en la lista indicativa de México, puesto que se ha dado el mismo caso con la antigua fábrica La Constancia Mexicana, en el estado de Puebla, o con la Fundidora Monterrey, en el estado de Nuevo León.

⁵¹ Otros elementos ferroviarios que han desaparecido de las listas indicativas en los últimos años son el puente sobre el río Yenissey o los restos de la compañía Great Western Railway en Inglaterra, una compañía emblemática en la construcción y el desarrollo de los ferrocarriles británicos.

concepto, mucho más amplio, de los itinerarios culturales, que se definen como “toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado”, que reúne ciertas condiciones.

Los elementos definitorios de un itinerario cultural serían el contexto (natural y / o cultural), el contenido (debe apoyarse en la existencia de elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial y la confirmación física de su existencia), el valor de conjunto compartido, el carácter dinámico y el entorno,⁵² aunque el concepto de entorno, según está redactado en la Carta de Itinerarios Culturales, induce a confusión, puesto que engloba desde el marco geográfico a la evolución histórica, o también la noción de zona de amortiguamiento (en su acepción de entorno de protección), que analizaré más adelante.

El ferrocarril como paisaje cultural

Hasta el momento, el ferrocarril se ha interpretado más en términos de paisaje cultural que de itinerario cultural. De hecho, en el expediente del Semmering se utiliza el término “paisaje cultural lineal”, aunque, como he señalado, se trata al final más de arquitectura que de ferrocarril y, ya con sentido pleno, el de

“paisaje cultural” en el caso del ferrocarril rético. En este sentido también hay que considerar que los criterios (ii) y (iv), que como hemos visto son los que se han tenido en cuenta para la inscripción de todos los bienes ferroviarios, son los únicos en los que aparece el término “paisaje”.

Pero “en el marco de los ‘bienes culturales complejos’ el paisaje es [...] uno de especial complejidad. Paisaje es, sin calificativo alguno, ‘una palabra difícil’, polisémica”.⁵³

No sólo es un término complicado en sí mismo, sino que además, y como señala con acierto Santos y Ganges, “[...] desde la mitad del siglo xx, las nociones de ‘entorno’ y ‘ambiente’ consolidan su presencia, reaparece la de ‘medio’ y todas ellas comienzan a confundirse con la de ‘paisaje’”.⁵⁴ En el caso del patrimonio mundial, aunque existe alguna documentación de referencia,⁵⁵ la realidad es que no se ha definido bien ninguna de estas nociones, y la tendencia ha sido la de intentar evitarlas, utilizando el término “zonas de amortiguamiento” (*buffer zone* en inglés o *zone tampon* en francés) cuando se refiere a los entornos de protección, y el de paisaje para todo lo demás, aprovechando su cualidad evocadora y sugerente, pero que encubre el problema.

¿Qué debemos entender, entonces, por paisaje cultural? En primer lugar, hay que señalar que el adjetivo cultural es interpretado por muchas corrientes

⁵² ICOMOS, *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.

⁵³ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España (MEC), *Plan Nacional de Paisaje Cultural*, 2012, p. 20. En: <<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/paisajes.html>>.

⁵⁴ José Santos y Ganges, “Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación”, p. 53.

⁵⁵ La Declaración de X’ian sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales, adoptada por la 15ª Asamblea General del ICOMOS el 21 de octubre de 2005.

de pensamiento como una redundancia respecto al propio concepto de paisaje. Como señala la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), “en cierto sentido, todos los paisajes son ‘culturales’, ya que ninguna parte del planeta es inmune a algún tipo de influencia humana”.⁵⁶ Pero dejando aparte esta consideración, y por tanto la coherencia o no del término “paisaje natural”, muy utilizado en el lenguaje coloquial y en los medios de comunicación, podemos intentar una aproximación a lo que tienen de común las diversas acepciones de paisaje (cultural) que se manejan en los principales organismos internacionales.

En este sentido, y teniendo en cuenta las definiciones de la UNESCO (paisaje cultural), la UICN (paisaje protegido) y el Convenio Europeo del Paisaje –Consejo de Europa (2000)– podemos encontrar ciertos puntos en común. Un elemento esencial en todos los puntos de vista que se pueden considerar, es que el paisaje es el resultado de la interacción entre el hombre y medio (si se prefiere, la naturaleza), a lo que habría que añadir una dimensión temporal, histórica. Es un producto dinámico, que proviene del pasado pero que existe en el presente, y que podemos considerar como patrimonio, como un elemento a legar a las generaciones futuras. Y es un elemento material, con atributos físicos y cualida-

des visuales, pero sobre el que descansan también valores asociados (culturales, sociales, entre otros), sobre todo si tenemos en cuenta la vertiente de la percepción subjetiva. La famosa definición del Convenio Europeo del Paisaje, “por ‘paisaje’ se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”,⁵⁷ introduce varias cuestiones interesantes: por una parte el concepto de lo que se ha denominado “paisajes ordinarios”, en contraposición con los que estamos tratando en este artículo que, siguiendo la denominación del Plan Nacional de Paisaje Cultural Español, podrían llamarse “bienes culturales de notable alcance paisajístico”, que no vamos a tratar aquí, y por otra el tema de la percepción subjetiva y, en última instancia, el de paisaje como soporte de la identidad colectiva de una comunidad.

En todo caso, hay que tener en cuenta que con estas orientaciones, al hablar de paisaje está presente siempre la idea de entidad compleja, que adquiere significado en las relaciones que se establecen entre los elementos naturales y culturales, pasados y presentes, tangibles e intangibles.

Es con este sentido con el que tenemos que aproximarnos al ferrocarril como paisaje cultural, y no sólo por la

⁵⁶ Adrian Phillips, *Directrices de gestión para áreas protegidas de la categoría v de la uicn: paisajes terrestres y marinos protegidos*, p. 5.

⁵⁷ Consejo de Europa, *Convenio europeo del paisaje*, 2000, p. 1a. El texto oficial está en inglés y francés. Una traducción al castellano, en: <http://www.mma.es/portal/secciones/desarrollo_territorial/paisaje_dt/convenio_paisaje/>.

cuestión de la escala territorial⁵⁸ y menos aún por confundir, como suele ocurrir, el paisaje con el panorama visual, con un conjunto de atributos puramente físicos y estéticos, aunque en el caso del ferrocarril en general, y más en el de los elementos ferroviarios incluidos en la LPM, no podemos olvidar el peso que tiene la calidad estética y visual del paisaje para la propia valoración de la infraestructura ferroviaria. En todos los expedientes de nominación aparece este aspecto, por ejemplo, en el de Semmering se menciona la experiencia emocional del viaje en tren.⁵⁹

Otra consecuencia de la concepción del paisaje (cultural) es que es una realidad compleja y de difícil gestión. Santos y Ganges afirma lo siguiente con respecto al Convenio Europeo del Paisaje:

[...] desde esta perspectiva del paisaje como patrimonio y como recurso, el convenio pretende que se funde una instrumentación dedicada a su protección, gestión y ordenación. Tan interesante como excesivo e inmanejable. Primero, porque la imprecisión conceptual y la ambigüedad son evidentes, y en segundo lugar porque

no sabemos cómo –tal vez ni siquiera podamos– gestionar el paisaje.⁶⁰

El Patrimonio Mundial establece tres categorías de paisaje cultural:⁶¹ los concebidos y creados intencionalmente por el hombre (jardines, parques, etc.), los paisajes culturales asociativos (asociaciones religiosas, culturales o artísticas con elementos naturales) y los paisajes que han evolucionado de manera orgánica, ya sean relictos o vivos, en los que cabría incluir los paisajes industriales o los paisajes culturales ligados al ferrocarril. Por mencionar otro ejemplo, el Plan Nacional de Paisaje Cultural Español considera una variada gama de categorías,⁶² entre las que se encuentran las actividades industriales (minería, gran industria o energía), los itinerarios y rutas generadoras de paisajes culturales, y la más adecuada para el ferrocarril: “las grandes infraestructuras de comunicación, transporte e hidráulicas, como artífices principales e imágenes de la construcción histórica del paisaje”.

Entre los riesgos que afectan a los paisajes culturales, además de otros comunes al paisaje o al patrimonio en

⁵⁸ José Ortega Valcárcel, en “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, p. 37, define la dimensión territorial del patrimonio industrial en los siguientes términos: “[...] los ‘territorios’ industriales que la reciente evolución tecnológica y económica ha dejado sin uso, en unos casos simples edificios, pero en otros muchos como espacios de considerable extensión y complejidad. Complejos fabriles, cuencas mineras, valles industriales, ‘corredores’ industriales [...]. No hay posibilidad de entender estos restos industriales fuera de una perspectiva territorial”. Una dimensión ineludible al hablar del ferrocarril.

⁵⁹ WHC, *Nomination file of Semmering Railway*, p. 15. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/785.pdf>>.

⁶⁰ Luis Santos Ganges, “Paisajes culturales y planificación espacial”, pp. 47.

⁶¹ El Anexo III de las *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* del WHC, denominado “Directrices para la inscripción de tipos específicos de bienes en la Lista del Patrimonio Mundial”, es gran importancia en el tema que nos ocupa, puesto incluye los paisajes culturales, las ciudades, los canales y las rutas.

⁶² MEC, *Plan Nacional de Paisaje Cultural*, pp. 24-25. En: <<http://ipce.mcu.es/conservacion/planesnacionales/paisajes.html>>.

general, hay que destacar la elevada vulnerabilidad del carácter del paisaje, dada su naturaleza territorial y visual, y las ya señaladas dificultades de gestión, al ser un elemento patrimonial complejo. A este respecto hay que señalar en específico el problema que en una infraestructura de carácter lineal como el ferrocarril plantea la definición de las zonas de amortiguamiento para una línea ferroviaria, la cual puede afectar áreas de gran extensión.

El expediente de las líneas del ferrocarril rético, que se define abiertamente como paisaje cultural es, quizá, uno de los que mejor ha resuelto la cuestión de las zonas de amortiguamiento en todo el ámbito del Patrimonio Mundial.⁶³ El área inscrita comprende la línea férrea con todas sus estructuras, instalaciones y sistemas, y se han establecido tres zonas de amortiguamiento.⁶⁴ Al partir de la idea de que la zona de amortiguamiento es un elemento importante del bien y de sus relaciones funcionales, se han utilizado como criterio las perspectivas visuales, considerando las vistas más amplias (que llegan a superar los 25 km en algunos puntos), la calidad del paisaje y de los elementos y visibilidad de los núcleos urbanos existentes desde el tren. De esta manera se ha definido una zona de amortiguamiento primaria, en el área inmediata a la infraestructura, que puede por tanto verse con gran detalle desde el tren, con una anchura variable, que por lo general va de los quinientos a los

mil metros, aunque en algunos tramos apenas sobrepasa los cien, y en otros se extiende hasta los cinco kilómetros, donde existen vistas excepcionales de las cumbres alpinas y de los valles glaciares. La segunda zona de amortiguamiento, denominada “cercana”, incluye en lo básico asentamientos relativamente cercanos al área inscrita, pero que carecen de las cualidades excepcionales de los incluidos en la zona de amortiguamiento primaria. Por último, la tercera zona de amortiguamiento es la “distante”, que en realidad es un área de influencia, que incluye al resto del paisaje visible desde el tren. En el pequeño tramo italiano, en Tirano, donde el valle se abre y se diluye el carácter de montaña, la definición de esta zona de amortiguamiento distante queda limitada a un ámbito de tres kilómetros.

En relación con los entornos de protección y con las características netamente urbanas de algunos espacios ferroviarios, también hay que mencionar el impacto de algunos grandes proyectos urbanísticos sobre estos espacios, que ocupan una superficie considerable en una posición central de muchas ciudades importantes. Cabe destacar en particular los casos de Viena y Colonia, ambos relacionados con el nacimiento del concepto de “paisaje urbano histórico”. En Viena se planteó un proyecto urbanístico sobre la estación ferroviaria de Wien-Mitte, con varios edificios de gran altura en la zona de amortiguamiento del centro histórico

⁶³ Para una aproximación al tema de las zonas de amortiguamiento, ver José Luis Lalana, *Las zonas de amortiguamiento*. Centro Ciudades Patrimonio Mundial, Ávila, pp. 15-18. En: <http://www.ccpm.es/documentos/DOC_CCPM_01.pdf>.

⁶⁴ WHC, *Nomination file of Mountain Railways of India*, pp. 15-18. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/944ter.pdf>>.

de Viena, ya en el propio momento de su inscripción en la LPM. Otro caso similar tuvo lugar, casi al mismo tiempo, en Colonia, aunque en esa ocasión el bien inscrito fue un monumento (la catedral), y el espacio ferroviario no estaba incluido como tampoco el área inscrita ni en la zona de amortiguamiento, aunque sí ocupaba una posición relativamente cercana a los mismos. Después de amenazar, por primera vez, con borrar a la ciudad de Viena de la LPM, se llegó a un acuerdo, y en el 2005 se convocó a una reunión de expertos de la que saldría el “Memorando de Viena”, cuyo fin era tratar el problema de la gestión de los elementos del patrimonio mundial en entornos urbanos; el de las vistas relevantes y su tratamiento, y el que se denominó como “inserción de la arquitectura contemporánea en entornos patrimoniales”, incluidos en lo que finalmente se ha denominado “aproximación basada en el paisaje urbano histórico”.⁶⁵

En conclusión, el ferrocarril es, desde la óptica patrimonial, un asunto muy complejo, estrechamente relacionado con otros patrimonios, como el industrial, el urbano o el paisajístico, y ha desempeñado un papel fundamental, tanto desde la perspectiva histórica, como en la manifestación material de muchos de los grandes procesos de la época contemporánea –la industrialización o la colonización–, desde la óptica económica o la territorial, por citar algunas.

Pero es, además, complejo porque la necesidad de la comprensión funcional

y espacial, general para cualquier tipo de patrimonio, y en específico para el patrimonio industrial, alcanza en este caso una de sus máximas expresiones, al tratarse de una actividad con una lógica propia, con frecuencia desconocida para muchos de los investigadores, y menos “evidente” de lo que parece.

Por último, su tratamiento patrimonial plantea retos importantes, empezando por la necesidad de plantear con claridad dónde reside el valor patrimonial que se pretende preservar, un aspecto esencial tanto para establecer los criterios de autenticidad e integridad como para afrontar la gestión, definiendo los ámbitos de protección (las “zonas de amortiguamiento”) o los parámetros del equilibrio entre el uso y la preservación de los valores.

En todo caso, es imprescindible abordar su tratamiento desde el conocimiento adecuado de los aspectos técnicos y funcionales, y de una sólida formación patrimonial, superando la visión monumental clásica, y considerando los diversos elementos constitutivos del sistema ferroviario a partir de la relación entre ellos y con su entorno territorial y cultural (contando, por tanto, con los aspectos intangibles, puesto que el ferrocarril es un sistema socio-técnico). En este sentido, y salvo para elementos singulares, es preciso acudir a categorías complejas, como la de conjunto o, en su caso, la de paisaje cultural, teniendo presente siempre la complejidad inherente a las mismas. **MF**

⁶⁵ Para ampliar el tema, ver José Luis Lalana, “Paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos”, pp. 15-38.

Bibliografía

- Buchanan, Angus, *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth, Penguin Books, 1972.
- Cartier, Claudine, *L'héritage industriel, un patrimoine*. Besançon, CRDP de Franche-Comté, 2002.
- Choay, Françoise, *Alegoría del patrimonio*. Gustavo Gili. Barcelona, 2007.
- , *L'Allégorie du patrimoine*. París, Éditions du Seuil, 1992.
- Coulls, Anthony (1999): *Railways as World Heritage Sites: occasional papers for the World Heritage Convention*. París, ICOMOS, 1999. En: <<http://www.international.icomos.org/studies/railways.pdf>>.
- Forth Bridges Forum, *Nomination for the Inclusion in the World Heritage List*. Historic Scotland, Edinburgh, 2014. En: <<http://whc.unesco.org/uploads/nominations/1485.pdf>>.
- Giovannoni, Gustavo, *Vecchie città ed edilizia nuova*. Torino, Unione Tipografica Editrice, 1931.
- Hobsbawm, Eric, *Europe 1789-1848*. Londres, Weidenfeld and Nicholson, 1962.
- , *La era de la revolución, 1789-1848*. Barcelona, Crítica, 2005.
- , *La era del capital 1848-1875*. Crítica, Barcelona, 2011.
- , *The Age of Capital 1848-1875*. Londres, Weidenfeld and Nicholson, 1975.
- Hudson, Kenneth (1976): *The Archaeology of Industry*. Londres, Bodley Head, 1976.
- International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Carta de Itinerarios Culturales*, 2008.
- ICOMOS, *Principios conjuntos de ICOMOS-TICCIH para la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial*. Conocidos como “Principios de Dublín”, 2011.
- Kranzberg, Melvin y Carrol W. Pursell, Jr. *Technology in Western Civilization*. Oxford, Oxford University Press, 1967.
- Lalana Soto, José Luis y Luis Santos Ganges, “Las fronteras del patrimonio industrial”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 13. México, CNPPCF, Cedif, 2011, pp. 35-47.
- , “Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario”, en VI Congreso para la Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España. Madrid, España, TICCIH-España, junio de 2013.
- Lalana Soto, José Luis, “La incorporación de la vertiente territorial y paisajística a la protección del patrimonio cultural”, en *Actas del VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Madrid, Fundicot, 2010.
- , *Las zonas de amortiguamiento*. Centro Ciudades Patrimonio Mundial, Ávila, 2010. En: <http://www.ccpm.es/documentos/DOC_CCPM_01.pdf>.

- , “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”, en *TST*, núm. 20, 2011, pp. 188-205.
- , “Paisaje Urbano Histórico: modas, paradigmas y olvidos”, en *Ciudades*, núm. 14, 2011, pp. 15-38.
- Márquez Martínez, Teresa y Lucina Rangel Vargas, coords., *Las estaciones ferroviarias de México*. México, Conaculta / Ceiba Arte Editorial, 2010.
- Mumford, Lewis, *Technics and Civilization*. Harcourt, Brace & World Inc., 1934.
- , *Técnica y civilización*. Madrid, Alianza Editorial, 1979.
- Ortega Valcárcel, José, “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, en *Ciudades*, núm. 4, 1998, pp. 33-48.
- Phillips, Adrian, ed., *Directrices de gestión para áreas protegidas de la categoría v de la UICN: paisajes terrestres y marinos protegidos*. Gland, Suiza y Cambridge, Reino Unido, Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, 2002.
- Riegl, Aloïs, *El culto moderno a los monumentos*. Caracteres y origen. Madrid, Visor Distribuciones, 1987.
- , *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*. Viena y Leipzig, 1903.
- Rix, Michael, *Industrial Archaeology*. Londres, Pamphlet, 1967.
- Santos y Ganges, Luis, “Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación”, en *Ciudades*, núm. 7, 2003, pp. 41-68.
- , “Paisajes culturales y planificación espacial”, en *Ecología del paisaje y seguimiento ambiental*. Madrid, Ecopas (Asociación técnica de ecología del paisaje y seguimiento ambiental), 2009, pp. 45-66.
- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*, 2003.
- UNESCO, *Recomendación sobre la salvaguarda de la belleza y del carácter de los paisajes y de los sitios*, 1962.
- , *Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*, 1972.
- , *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*, 2011.

Comer en escenarios ferroviarios. Significaciones culturales de la comensalidad

Adriana Guerrero⁶⁶
Cintya Briseño Perrusquía⁶⁷

*El placer de la mesa pertenece a todas las edades,
a todas las condiciones, a todos los países, a todos los días;
puede asociarse a todos los demás placeres
y sigue siendo el último para consolarse de su pérdida.*
Anthelme Brillat-Savarin

Introducción

El amplio campo de análisis que abarca la relación entre ferrocarril, fotografía y gastronomía se nos antoja insondable, sin embargo, una buena selección de imágenes bien puede servirnos de marco perfecto para este artículo.⁶⁸

Fotografía y ferrocarril han caminado juntos en la historia. El ferrocarril, de suyo, ha sido protagonista del progreso, del empuje económico, de la interconexión comercial y regional de nuestro país, desde mediados del siglo XIX y hasta muy avanzado el XX. Por su parte la fotografía, representó y representa aún, el registro de la modernidad, de las élites, del paisaje urbano, de los sitios arqueológicos, de las fiestas y celebraciones cívicas y de la vida cotidiana, y en

este terreno de lo cotidiano la comida ha sido también, sin lugar a dudas, un tema fascinante para el fotógrafo.

Para cuando la cámara pudo salir del estudio fotográfico, hecho que ocurre en la segunda mitad del siglo XIX gracias a los avances tecnológicos, los exteriores se ponen de moda. Así, los escenarios urbanos y rurales se convierten en el *leitmotiv* del fotógrafo. La presencia del fotógrafo en obras de infraestructura fue importante en un país que se modernizaba a pasos agigantados. En ocasiones eran contratados por las empresas para que registraran los tendidos de las vías de comunicación, como ocurrió con el ferrocarril o con el telégrafo, o bien durante la construcción de puentes o en el levantamiento de una empresa hidroeléctrica.

⁶⁶ Adriana Guerrero Ferrer es maestra en Historia y docente en la Licenciatura en Gastronomía, en la Universidad Autónoma de Querétaro.

⁶⁷ Cintya Briseño Perrusquía es licenciada en Gastronomía, docente en la Licenciatura en Gastronomía, Universidad Autónoma de Querétaro y aspirante a la Maestría en Estudios Antropológicos en Sociedades Contemporáneas, en la misma universidad.

⁶⁸ Este trabajo se ha presentado como ponencia dentro del contexto de la exposición *El sabor del viaje. Memoria y gastronomía ferroviaria*, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, México, Puebla, 2016.



Foto: Víctor Rendón.
Colección: De las Estaciones, . sc, CNPPCF, Cedif.

Por iniciativa propia los fotógrafos también realizaban tomas de algunos aspectos de la vida ordinaria donde la gastronomía se convirtió en todo un género por capturar.

¿En qué contexto fueron tomadas las imágenes gastronómicas de los ferrocarriles? ¿Son producto de la publicidad? ¿Los fotógrafos trabajaban para una agencia de viajes turísticos? ¿Qué nos dice este tipo de imágenes?

El fotógrafo de prensa es el que exalta el impulso popular y quien rinde homenaje a las clases populares, porque éstas “[...] valen y porque actúan con ingenio y originalidad”, dice Carlos Monsiváis en uno de sus muchos artículos dedicados a la fotografía, mismos que fueron reunidos en el libro *Maravillas que son, sombras que fueron. La*

fotografía en México. Con fascinación se fotografiaba al pueblo en escenarios naturales o en sus quehaceres diarios, como ocurría en la vendimia realizada en los andenes de una estación o ya a bordo de los trenes.

Los fotógrafos documentan todo: “el campo, la urbanización, la carencia de recursos, la opulencia, el arribismo, el desbordamiento de las multitudes, las migraciones”, escribió Monsiváis. “Las vías de la industrialización son impredecibles, y lo único que da seguridad es el placer de ‘confiscar’ todas las imágenes al alcance, en el país ya no indio o criollo, y aún no orgullosamente mestizo”.⁶⁹

Los fotógrafos se acercaron al pueblo para mirarlo y dejar en la memoria de la imagen sus quehaceres, pero también

⁶⁹ Carlos Monsiváis, *Maravillas que son, sombras que fueron. La fotografía en México*, p. 247.



Vendedora, ca. 1970. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: revista *Ferronales*. SC, CNPPCF, Cedif.

se aproximaron a las élites y a las clases privilegiadas para hacer lo mismo. Dieron cuenta del consumo diferenciado entre unas y otras clases sociales, tal como puede observarse en fotografías diversas de coches comedor, en los que es frecuente observar a parejas elegantemente ataviadas, que degustan con todo el rigor de la etiqueta deliciosos manjares, en contraste con aquellas otras imágenes, como la que en este artículo se muestra, en la que observamos

a una mujer maya, que viaja con un jovencito a quien le ofrece un guisado servido sobre una tortilla.

¿Qué hacen esas mujeres envueltas en sus enaguas y rebozos, con sus canastos a cuestas en los andenes de una estación? La respuesta es simple: venden sus productos. Al ver las imágenes parece que escuchamos sus gritos y pregones con los que anuncian sus más preciados bocadillos. Las imágenes nos recuerdan a otras tomas realizadas por el fotógrafo alemán Hugo Brehme quien retrató de manera primorosa la figura del tlacualero, ese hombre cuyo oficio era llevar al campo o a la fábrica las canastas de comida calentita y sabrosa.⁷⁰

¿Qué entrega una mujer robusta, parada en el pasillo del vagón a otra que va sentada?, ¿qué sirve en los jarritos de barro? El pueblo exhibe su vajilla de barro en una época en la que desconocía o no tenía acceso a los platos y vasos de plástico. Puede ser pulque o quizá atole o champurrado...

¿Qué intercambio se da entre brazos y manos estiradas desde el andén a la ventanilla del vagón y viceversa? Unas monedas a cambio del preciado alimento que hará mucho más placentero el viaje.

En otra foto que aquí se muestra ¿qué esperan los meseros, vestidos de blanco, que miran a la cámara en el interior de un restaurante o en el umbral de la cocina y del coche comedor? ¿Qué diferencia hay entre comer juntos en un espacio con la mesa puesta o

⁷⁰ Alfonso Alfaro, *Los espacios del sazón. La sombrita, el antojo y el altar*, pp. 13-15.

Coche comedor, ca. 1960. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: revista *Ferrolales*. SC, CNPPCF, Cedif.



comer sin ella, sentados en las butacas? Todas estas acciones preparan el escenario para el ritual de la comensalía.

Sentarse a la mesa y comer juntos no sólo es un acto cotidiano, regido por sus tiempos y ritmos propios. También es un acto de profunda significación social y cultural. Detrás de los aspectos normativos (el apropiado arreglo de los

digos cifrados en aquello que Amado Millán define como ritual de la comensalía.⁷¹ Recordemos que la comensalía es la manifestación simbólica de la humanización, del proceso civilizatorio, de la diferenciación social.⁷²

El vocablo “comensal” deriva del latín *cum*, con, y *mensa*, mesa, por lo que resulta evidente que se refiere a cada una de las personas que comen en una misma mesa, mientras que comensalía se refiere a la “compañía de casa y mesa”.⁷³

Sentarse a la mesa conlleva una serie de implicaciones que rebasan la sociabilidad y el disfrute gastronómico. La mesa es el escenario ideal para comprender las “técnicas del cuerpo”,⁷⁴ esto es, la manera en la que cada sociedad impone al individuo un uso rigurosamente determinado de su cuerpo⁷⁵ en el momento de tomar los alimentos. Y en este punto me gustaría dejar constancia, a manera de nota, de un

conjunto de imágenes resguardadas en la Fototeca del Cedif, que yo he denominado “por la forma de agarrar el taco se conoce al que es tragón”.

La mesa, símbolo imprescindible de la comensalía, puede o no estar presente, el hecho fundamental que implica el

conjunto de imágenes resguardadas en la Fototeca del Cedif, que yo he denominado “por la forma de agarrar el taco se conoce al que es tragón”.

La mesa, símbolo imprescindible de la comensalía, puede o no estar presente, el hecho fundamental que implica el

⁷¹ Amado Millán, “VIII. Alrededor de la mesa: aspectos normativos, rituales y simbólicos de la comensalía”, p. 219.

⁷² *Idem.*

⁷³ *Idem.*

⁷⁴ Jacques Le Goff y Nicolás Truong, *Una historia del cuerpo en la Edad Media*, p. 19.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 21.



Coche comedor, tren Águila Azteca, ca. 1955. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: revista *Ferrolas*. SC, CNPPCF, Cedif.

concepto es el de comer juntos, ya sea sentados, de pie, agarrando el taco, sin que nada de su interior se desparrame ni manche el traje de esos hombres que han sido sorprendidos por la cámara en un *close up*. Vemos en estas fotografías a quienes quizá fueron políticos en una gira gubernamental, o empresarios, o tal vez simples viajeros que se engalanan con la formalidad que exigía viajar en tren en un vagón de primera. Recordemos que en los años cuarentas del siglo pasado, la vestimenta formal incluía el uso de traje, corbata y sombrero.

Podemos preguntarnos, al disfrutar estas fotografías, ¿qué hacía el fotógrafo en ese lugar, sorprendiendo a los comensales en su ritual de comer juntos? Monsiváis nos responde diciendo que observar las imágenes hasta la saciedad no nos garantiza conocer lo

que ahí sucede, pero sí nos sirve como invitación para indagar en las profundidades de los contextos.

Compartir el alimento, comer juntos, acerca a los comensales, quienes llevan consigo un cúmulo de significaciones culturales que les permiten interactuar y entender los códigos de acuerdo a los tiempos, momentos y circunstancias en las que están inmersos. Compartir la mesa, disponerse a comer, implica haber introyectado la cultura. Es un proceso en el que todas las actividades en torno a alimentarse pasaron ya por el tamiz de la cultura, de la sociabilidad, de la civilidad, sin dejar de lado la herencia cultural y el refinamiento que se atesora como legado civilizatorio.

Algunas teorías sociales, como la de Norbert Elías, hacen referencia al

vínculo entre el cuerpo disciplinado, moldeado a lo largo del proceso civilizatorio. En este educar el cuerpo intervienen el aleccionamiento, los modos, las autorizaciones o las prohibiciones que rigen las funciones corporales e indican que compartir la mesa y el vino no es un acto intrascendente. El uso correcto de la servilleta o del tenedor, por ejemplo, es un testimonio de la codificación social de las técnicas corporales. Poco a poco, estas técnicas se controlan, disimulan y civilizan. “Profundamente incorporados y sentidos como naturales, estos sentimientos acarrearán la formalización de reglas de conducta, que construyen un consenso sobre los gestos que conviene o no conviene hacer, gestos que a su vez contribuyen a moldear la sensibilidad”.⁷⁶

El concepto de mesa aplicado en este artículo se refiere al comportamiento del comensal que incluye las normas que lo codifican y rigen, y no a la mesa en su significado literal, es decir, como mueble. De la misma manera, cuando se hace referencia al comedor, se habla del uso social y de un ambiente creado con todo y sus objetos, en el que se lleva a cabo el acto de compartir los alimentos. Involucra, por supuesto, a quienes lo realizan, es decir, a los comensales. El comedor es entonces el espacio que reserva para sí nuevas prácticas de convivialidad y hospitalidad.⁷⁷

Comer en la comodidad del tren fue uno de los motores que incentivaron a

empresarios estadounidenses a diseñar espacios cómodos y confortables. Pullman, ese mago del confort estadounidense, consiguió heredar su apellido a los vagones de lujo. Preocupado por el bienestar físico de los pasajeros, adaptó las comodidades del hogar a un pequeño espacio que sería habitado de manera temporal por los viajeros: el coche comedor.

La silla reclinable, los asientos mullidos forrados con textiles suaves, aterciopelados, se adapta a los vagones. La mesa bien servida, con el rigor de la etiqueta, escenifica ordinalmente las diferencias de clase. Nada como ver el paisaje y disfrutar de un buen desayuno mientras se viaja en primera clase. Y aquí volvemos a la pregunta, ¿todas las imágenes gastronómicas que se publicaron en la revista *Ferronales* fueron producto de la publicidad de la empresa mexicana para incentivar y promover los viajes en tren por el norte de nuestro país, para así dar a conocer las maravillas naturales de Chihuahua, o de Coahuila, o las zonas fronterizas con Estados Unidos? La colocación de los comensales alrededor de la mesa, o más bien de frente a la cámara, reproduce de manera esquemática una estructura que pone de manifiesto la estructura social. El hombre sentado junto al pasillo y la mujer en la ventanilla. Es así como se diferencian individuos, sexos y grupos, según sus posiciones sociales, y esa distinción, basada en el orden de precedencia, se

⁷⁶ *Ibid.*, p. 23.

⁷⁷ Adriana Guerrero Ferrer, “La mesa de la élite en Puebla durante los procesos de modernización en el porfiriato”, p. 8

refleja también en la ubicación de los comensales alrededor de la mesa.

La mesa compartida es el lugar idóneo para dar cuenta del poder socio-económico. En la mesa se constata la riqueza y la pobreza, tanto en la cantidad como en la calidad de las viandas, o en el comportamiento de consumo. En la mesa, además, se concretan y hacen evidentes las diferencias culturales, las distinciones sociales, e incluso las diferencias de origen étnico.

En suma, este calidoscopio de vistas de comer en espacios ferroviarios muestra, gracias a la fotografía, el comer juntos, el comer sabroso, independientemente de la clase social. El enfoque de comer como “[...] hecho social total, en nombre del conjunto de las prácticas sociales que abarca la alimentación [espacio, tiempo, diferencias de edad, de origen de sexo] es un modo privilegiado en tanto indirecto, transversal, de leer la realidad y lo imaginario contemporáneo”.⁷⁸

Es claro entonces, que este tipo de imágenes nos permite conocer el ritual de la comensalía, ya sea por la foto tomada ex profeso o por aquella toma espontánea que nos anuncia que comer en escenarios ferroviarios es un placer, ya se haga mientras se viaja, en las butacas o en los carros comedor, o en la parada de una estación. **MF**



Coche comedor, tren Águila Azteca, ca. 1950. Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México, sección: revista *Ferronales*. SC, CNPPCF, Cedif.

⁷⁸ Marie-Noël Stourdze-Plessis y Hélène Strohl, “xvi. El conocimiento del comedor”, p. 231.

Bibliografía

- Alfaro, Alfonso, *Los espacios del sazón. La sombrita, el antojo y el altar*. México, Artes de México, 1999, pp. 13-15. (Colección Tiempo Detenido, 2)
- Guerrero Ferrer, Adriana, “La mesa de la élite en Puebla durante los procesos de modernización en el porfiriato”, tesis de Maestría en Historia. Puebla, México, BUAP, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2014.
- Le Goff, Jacques y Nicolás Truong, *Una historia del cuerpo en la Edad Media*. Barcelona, Paidós, 2005.
- Millán, Amado, “VIII. Alrededor de la mesa: aspectos normativos, rituales y simbólicos de la comensalía”, en Pedro Molina y Francisco Checa, eds., *La función simbólica de los ritos. Rituales y simbolismo en el Mediterráneo*. Barcelona, Instituto de Estudios Almerienses / Icaria Editorial, 1997.
- Monsiváis, Carlos, *Maravillas que son, sombras que fueron. La fotografía en México*. México, Ediciones Era, 2012, p. 247.
- Stourdze-Plessis Marie-Noël y Hélène Strohl, “XVI. El conocimiento del comedor”, en Jean Duvignaud comp., *Sociología del conocimiento*. México, FCE, 1982, p. 231.

¡Cocina ferrocarrilera! Un acercamiento al estudio de la sección de cocina de la revista *Ferronales*, 1930-1965 (tercera parte)

Covadonga Vélez Rocha
 Jefa del Departamento de Fototeca, CNPPCF
 cvelez@cultura.gob.mx

En esta última parte de la investigación sobre la sección de cocina de la revista *Ferronales* me enfocaré en un interesante trabajo que fue publicado por entregas durante los meses de junio, agosto, septiembre y octubre de 1965, y enero y abril de 1966. Me refiero a *Rutas gastronómicas de México*, escrito por el periodista Mariano Dueñas Flores.

¿Quién era Mariano Dueñas Flores?

Mariano Dueñas nació en la Ciudad de México. Su incursión en el periodismo comenzó al escribir notas sobre arte para diversos periódicos y revistas, hasta su ingreso en la revista *Continente*, de la que llegó a ser el jefe de Redacción y posteriormente subdirector. Más tarde ocupó la jefatura de Redacción de la revista *Social*, en la que trabajó por espacio de 18 años, y en donde estuvo a cargo de los reportajes sobre las grandes residencias de México, además de los artículos de temas gastronómicos.

Tiempo después llegó a ser director de las revistas *La Buena Cocina*, *Mundo Social*, y se hizo cargo del suplemento de gastronomía de la revista *Premier*. Al mismo tiempo, Mariano Dueñas se dedicó a coleccionar recetas antiguas de cocina, muchas de las cuales provenían de su propia familia, al igual que libros sobre gastronomía, por lo que llegó a conformar una gran colección.⁷⁸

Gracias al interés que tenía por este tema, fue invitado a formar parte de varios programas de televisión, y se dedicó a viajar para recopilar recetas de cocina de diferentes regiones del país.⁸⁰ En cuanto a sus publicaciones, su producción no fue tan amplia como la de Josefina Velázquez de León. Además de *Rutas gastronómicas de México* publicó otro libro al que tituló *Salsas mexicanas*, mismo que fue editado por Josefina Velázquez de León en 1966. Ese mismo año, en *Ferronales* terminó de publicar los reportajes. Cabe señalar que este libro fue el único que Ediciones Josefina Velázquez de León publicó sin ser ella autora, por lo que

⁷⁹ Revista *Ferronales*, t. XLV, núm. 6, junio de 1965, p. 138.

⁸⁰ *Idem*.

podemos deducir que había una gran amistad y reconocimiento entre ambos autores. Incluso fue ella quien escribió la introducción para el texto, en la que señaló que el autor había escrito otro libro editado por el Departamento de Relaciones Públicas de Ferrocarriles Nacionales de México,⁸¹ en el que llevaba al lector por un viaje gastronómico a lo largo de todos los rincones del país.⁸² El libro *Salsas mexicanas* fue reeditado años después por la Editorial Alfabeta, dentro de su serie *Cocina Básica*, y dentro de esta misma serie encontramos dos libros más: *Guisos de vísceras* y *Verduras y legumbres*. En 1971, la Compañía Nacional de Subsistencias Populares publicó una serie de fascículos



Mariano Dueñas Flores.⁸⁶

que se distribuyeron en sus tiendas.⁸³ Buena parte de los textos fueron escritos por doña Josefina Velázquez de León,⁸⁴ pero es claro también que Mariano Dueñas fue tomado en cuenta por la empresa ferroviaria, ya que le publicaron *Jitomate*, un pequeño libro en el que presenta treinta recetas de alimen-

tos preparados con este vegetal, que van desde cómo preparar un caldillo de jitomate hasta un budín de cuitlacoche.⁸⁵

Antes de comenzar de lleno el análisis sucinto sobre los reportajes que realiza Mariano Dueñas, resulta importante señalar al lector algunas preguntas iniciales que surgieron después de leer

el recetario de este autor, además de puntualizar ciertos aspectos en torno a él que servirán para contextualizar el libro en cuestión.

La primera pregunta que surge es ¿cómo se dio el vínculo entre Mariano Dueñas y la revista *Ferronales*? Para responderla no debemos perder de vista la amistad que existió entre Josefina Velázquez de León

y Mariano Dueñas, misma a la que el propio autor hace referencia en su texto *Rutas gastronómicas de México*. Tampoco debemos olvidar que él era periodista, y que para cuando se publicaron sus recorridos gastronómicos, doña Josefina ya había colaborado con la revista *Ferronales*, pues su nombre

⁸¹ Este Departamento era el encargado de editar la revista *Ferronales* para esos años.

⁸² Cristina Barros, *Los libros de la cocina mexicana*, p. 299.

⁸³ *Ibid.*, p. 300.

⁸⁴ Josefina Velázquez de León ya no pudo ver los fascículos impresos debido a que fallece el 19 de septiembre de 1968. "Josefina Velázquez de León: Apostle of the enchilada", en Jeffrey M. Pilcher, ed., *The human tradition in Mexico*, p. 208.

⁸⁵ Mariano Dueñas Flores, *Recetario popular. Jitomate*. Textos de Mariano Dueñas Flores.

⁸⁶ Revista *Ferronales*, t. XLV, núm. 6, junio de 1965, p. 139.

aparece en varias recetas desde la década de 1960-1969, como se anotó en la segunda parte de esta investigación, publicada en el número 25 de *Mirada Ferroviaria*. Incluso es probable que ella misma haya sido quien estableciera el contacto entre el autor y la revista, y debo agregar también que Mariano Dueñas era especialista en el tema.

Por otra parte, cabe preguntarnos si el proyecto de hacer los diferentes recorridos en tren por algunas líneas ferroviarias a fin de dar a conocer la gastronomía de algunas regiones del país y hacer un libro de ello (*Jitomate*) surge del propio autor o es iniciativa de la revista. En lo personal considero que lo más probable es que él haya sugerido a los editores de la revista realizar los recorridos por tren, una vez que se incorporó como colaborador, ya que contaba “con su enorme acopio de conocimientos sobre la buena cocina nacional”.⁸⁷ Sabemos también que al autor le gustaba recopilar recetas de diversas regiones del país, por lo que no resulta extraño que el resultado de los recorridos haya sido una serie de reportajes realizados para cada ruta ferroviaria que recorrió, mismos que entregó a la revista, incorporados en seis capítulos, con miras a que se publicaran como libro. Ciertamente es que los editores fueron quienes publicaron el material por capítulo, y que no fue compilado y editado como libro, aunque así lo hayan denominado en ese entonces. Ahora bien, ¿por qué nunca se imprimió como tal, cuando Mariano Dueñas

le dio la estructura de libro a su trabajo? Si lo hubieran llevado a cabo de esa manera habría tenido mayor circulación y hubiera sido más conocido en el ámbito culinario de México, ya que el tiraje de *Ferronales* sólo circulaba dentro del gremio ferrocarrilero, por lo que no pudo tener mayor difusión. Otro de los aspectos que debemos considerar también es que quizá no se contaba con el presupuesto necesario para cubrir los gastos que implicaba la edición del libro, y es posible que no se hubiera contado con un excedente de la revista para llevarlo a cabo. También es probable que la edición del libro no se haya incluido en el presupuesto que implicaron los recorridos que realizó Mariano Dueñas, a los cuales no fue solo, ya que siempre tuvo una compañía o al menos eso parece hacernos saber en su relato, ya que no escribe en primera persona del singular sino en tercera persona del plural, aunque ninguna parte del trabajo aparece el o los nombres de quien o quienes lo pudieron haber acompañado.

Pero vayamos al grano, ¿cuál es la importancia que tiene esta publicación? Considero que hay dos aspectos fundamentales que debemos rescatar de ella: por un lado los reportajes se convirtieron en bitácoras de viaje que permiten ubicar los lugares de nuestro país en donde se encuentran “esas joyas culinarias que desde todos los puntos de la República llegan a la Capital [...] Pero también [...] aquellos platillos –guisos inmarcesibles–, que

⁸⁷ *Ibid.*, p. 138.

no alcanzan a llegar hasta nosotros, permaneciendo en sus lares. Aquellos que se arremolinan en la provincia y que, vírgenes de caminos, medran sólo en pueblos y rancherías, mercados y plazas [...]”.

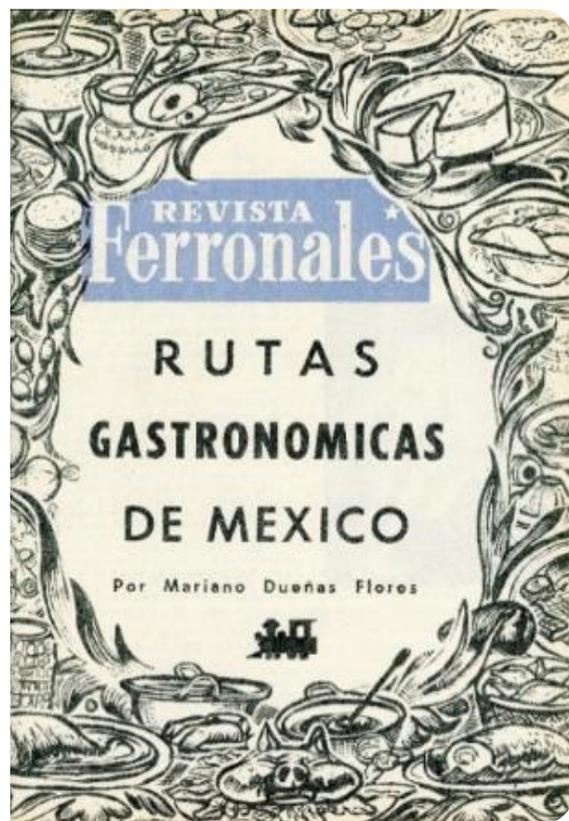
Adicionado a esto, los reportajes cobran relevancia porque se convirtieron en relatos de viaje por tren, en los que se describe todo lo que se vende en cuestión de alimentos en algunas estaciones ferroviarias: desde comida preparada, hasta bebidas, frutas, dulces, entre otras cosas más, incorporando siempre comentarios acerca del sabor de la comida y de la sazón de las vendedoras, al grado de que si le gustaba en demasía el guisado, pedía la receta. Y estos reportajes cobran incalculable valor porque sin proponérselo, Mariano Dueñas recuperó con su pluma esa parte de la cultura intangible que se creó con la llegada del ferrocarril a nuestro país. Nos comunica todo lo que generó el paso del tren por las estaciones, y en este caso en específico por la venta de productos y alimentos. Hoy día, cuando los trenes de pasajeros ya no corren por las vías de nuestro país, todo lo que describió el autor se convierte en recuerdos y añoranzas, sobre todo para quienes tuvimos el privilegio de viajar en ferrocarril.

Rutas gastronómicas de México

El objetivo de Mariano Dueñas con esta publicación fue realizar el recorrido por diez rutas gastronómicas y describir lo que fuera viendo a su paso. El resultado rebasó la simple descripción, pues con un lenguaje un tanto rebuscado y

en algunas partes hasta poético, logró plasmar sus experiencias de viaje, sus descubrimientos gastronómicos, así como las recetas recabadas en las diferentes regiones del país, a fin de trasmitirlas a las lectoras de la revista *Ferronales*.

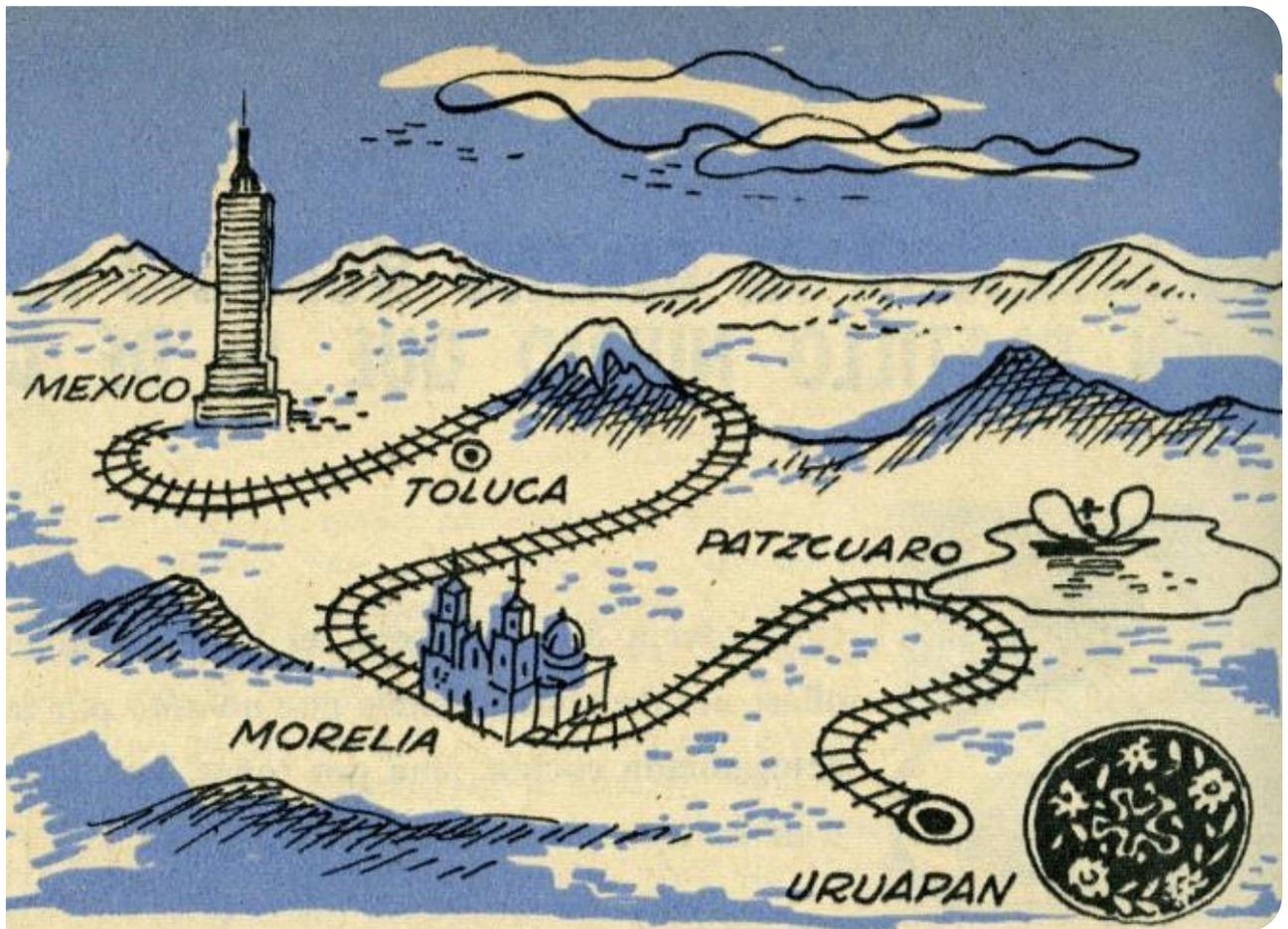
Con este objetivo en claro, el autor comenzó su primer recorrido en tren, partiendo de la estación de Buenavista en la Ciudad de México, con destino a Uruapan, en el estado de Michoacán, pasando por las ciudades de Toluca, Morelia y Pátzcuaro, en un viaje que lo llevaría a recorrer 509 kilómetro, en un tiempo estimado de trece horas con veinte minutos. El tren partió a las siete de la mañana y “Al iniciar el viaje, sentimos más la emoción de nuestros impulsos, que el trémulo vaivén de los



Revista *Ferronales*, t. XLV, núm. 6, junio de 1965, p. 137.

viajeros que se aprestan, como nosotros a dejar la ciudad [...] Nos espera Michoacán, la tierra de don Melchor Ocampo, donde los hombres con sólo echar la red sacan a flote pescado, y en donde las mujeres cuidan del prestigio de los tamales y de los quesos [...].⁸⁹

les, chiles rellenos, milanesas, pollo en “[...] inmensas e immaculadas tortillas: plato y cuchara, que al final de cuentas se pueden comer [...]”.⁹⁰ Cuando el tren paró su marcha, muchos vendedores subieron a los coches de pasajeros, dos de ellos, don Jacinto y don



Revista *Ferronales*,
t. XLV, núm. 6,
junio de 1965,
p. 141.

En su paso rumbo a Uruapan se detuvieron en Toluca, pero al no encontrar de comer en la estación, decidieron comer en la ciudad. Continuaron el viaje y poco antes de llegar a la estación de Tultenango se subió al tren, aún en marcha, un vendedor de comida de nombre Fulgencio, quien le ofreció arroz, frijo-

Eulalio, repartieron trozos de carnitas y de barbacoa, aún humeantes. Para Mariano Dueñas la revelación fueron las patitas de puerco al igual que las tripas fritas en la paila de las carnitas.

En Maravatío, la estación estaba llena de vendedores y vendedoras de comida: carne, frituras, tlachique, pan,

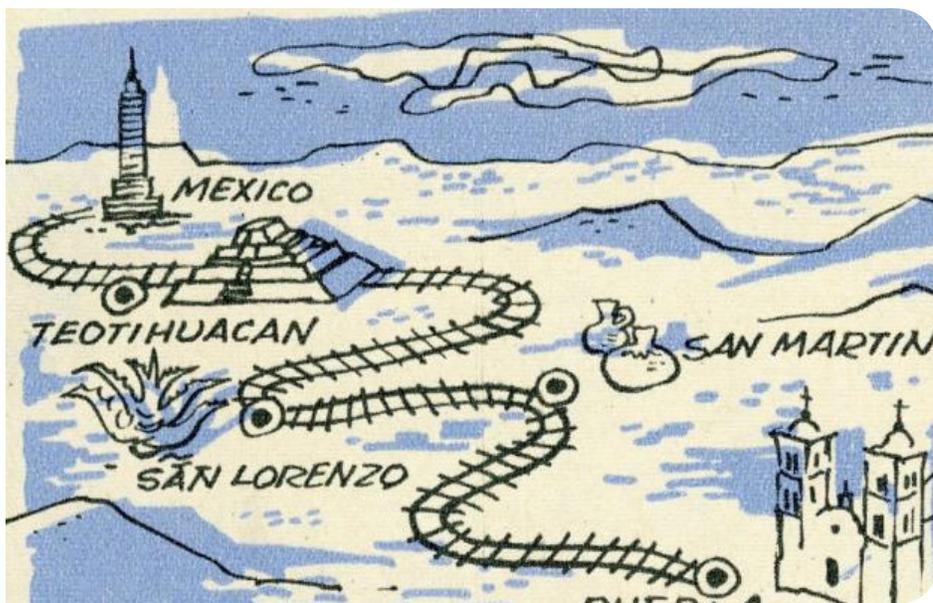
⁸⁹ *Ibid.*, p. 141.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 142.

camote tatemado, habas verdes cocidas, huilotas⁹¹ en chile morita sobre gordas de trigo entero, y guayabate.

El tren se detuvo en la estación de Acámbaro, y ahí los vendedores le ofrecieron tacos, enchiladas, tortas y pulque. Entre ellos encontró a dos personajes importantes: el que vendía “pan tallado”, y el que fabricaba y vendía

des, en donde los pasajeros bajan del tren y si no encuentran qué comer se dirigen hacia los mercados o plazas, tal como sucedió en Toluca y después en Morelia. De esta última ciudad el autor hace una gran descripción histórica, y luego de su mercado, en la que señala que encontró queso Cotija, asadero, panelas, carnes secas, chicharrones, barbacoa, tortillas, pescado, corundas, ates y buñuelos. Por último llega a la estación de Uruapan, donde indica que arribó un domingo de carnaval y se hospedó en un hotel para hacer un recorrido un poco más extenso por la ciudad.



Revista *Ferronales*,
t. XLV, núm. 6,
junio de 1965,
p. 157.

dulce de coco en cuadro, que tenía un costo de dos pesos. Aunque el autor no explica por qué los consideraba importantes, es probable que haya sido por el sabor de los productos que ofrecían.

Mariano Dueñas continúa la descripción de la ruta, pero no se detiene a explicar lo que ve en cada una de las estaciones por las que pasa el tren, sólo las menciona. Por ejemplo, cuando se refiere a Cuitzeo, introduce una receta: los charales en croquetas o como botana con limón, y se centra en las mujeres que vendían comida o en las estaciones que pertenecen a ciudades gran-

título Torta de chirimoya y Cajeta de melón. Las otras recetas que presenta son pescado blanco, pescado blanco a la naranja, churipo michoacano, mole de Tiripetío, rollo de guayaba, corundas, uchepos dulces, y atole de cáscara de cacao.

Después de un tiempo, el autor se vuelve a subir al tren para realizar la segunda ruta que se incluyó en el segundo capítulo del libro. Corresponde al recorrido entre la Ciudad de México y Puebla, en un trayecto de 213 kilómetros, con un tiempo aproximado de viaje de cinco horas con veinte minutos.

⁹¹ Se refiere a: ave pequeña tipo codorniz. Antonieta Torres, “El sabor de Morelos”.

Estación Puebla del Ferrocarril Interoceánico, ca. 1940. Colección: Donaciones al Museo. sc, CNPPCF, Cedif.



De nuevo el autor sale de la estación Buenavista, a las 7:52 de la mañana: “En Buenavista es la hora de la salida de incontables trenes. Hay trajín de gente y de adioses. Y así, sobre la limitada superficie de las vías, el tren se dispone a partir [...] Cuando se viaja, el verdadero encanto de la travesía está en el tren mismo, añadido al paisaje [...]”.⁹²

A diferencia del viaje realizado en la primera ruta, Mariano Dueñas describe cada uno de los lugares por los que pasa el tren, pero su relato va más en el sentido de dar un contexto histórico del lugar o relatar algún acontecimiento significativo. Por ejemplo, al pasar por Tepexpan, señala la hora en la que llegaron a la población, que fue a las 8:56 de la mañana, y destaca la importancia

del lugar: “La pequeña villa de Tepexpan, la de nuestro hombre primitivo habitante de este valle que no es valle, habitáculo del bisabuelo de nuestros bisabuelos los teotihuacanos [...]”.⁹³

Lo mismo hace con Teotihuacán, en un recorrido histórico que se centra en la época prehispánica y en los dioses, comentando que en ese lugar sólo se toma pulque. Será en la estación de San Lorenzo, a donde llegaron a las 10:09 am, en la que les dieron cinco minutos para taquear y así lo hicieron: gusanos de maguey, salsa, nepile, barbacoa, enchiladas verdes, y pulque.⁹⁴ A San Martín Texmelucan llegaron a las 12:25 del día y en ella sólo pudo ver plantío de haba, de la que menciona una receta para hacer

⁹² Revista *Ferronales*, t. XLV, núm. 6, junio de 1965, pp. 158-159.

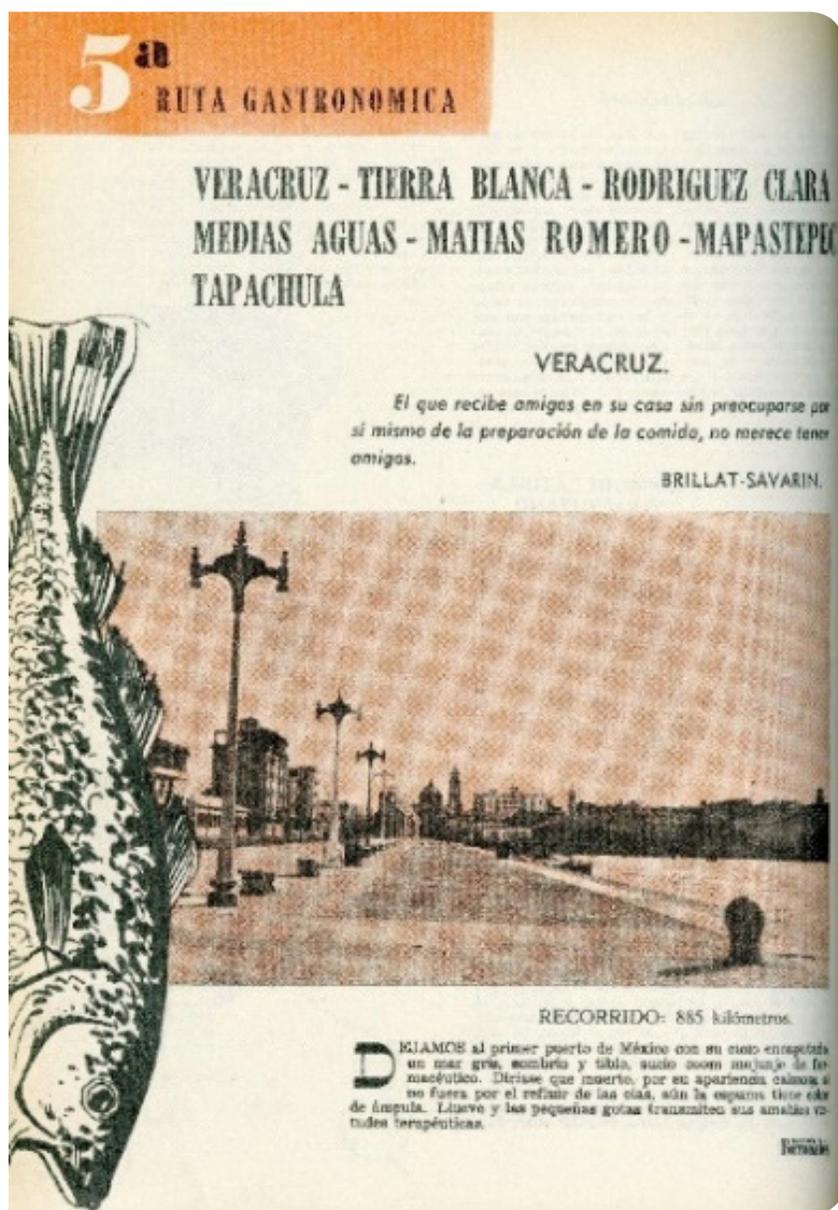
⁹³ *Ibid.*, p. 159.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 162.

sopa de habas verdes con una ración para seis personas.

Finalmente llega a la ciudad de Puebla a las 2:30 de la tarde. No hace referencia a la estación, pero describe sus impresiones sobre la ciudad, el mercado La Victoria, la catedral, Santo Domingo, la iglesia de la Compañía, la 6 Oriente o calle de los dulces; la Plazuela de Los Sapos y, por supuesto, La Pasita.

Revista *Ferronales*, t. XLVII, núm. 9, septiembre de 1965, p. 144.



Mariano Dueñas recibió una invitación por parte de un amigo para tomar el chocolate con pan de Puebla: “Jícara con bollos que nos hace ver al mundo más amable de lo que puede ser la gloria... Y por espacio de no sabemos cuánto tiempo, pasan las horas, teñidas estas de delicados tonos [...] Chocolate frailuno y conventual”.⁹⁵

El autor no podía pasar por alto una de las mejores comidas típicas: el mole poblano, del que hace un apartado especial y emite su opinión al respecto:

Quien esto escribe no desea en ningún momento, como los que afirman, que el mole sea por excelencia un platillo barroco, recargado con florituras y pedrerías platerescas o churriguerescas [...] Sí, es complicada su elaboración y lleva mil ingredientes. Pero lo barroco es tan sólo forma, mucha forma que se muestra en caprichos complicados. Al barroco le falta ineludiblemente profundidad, que es justamente lo que le sobra al mole de guajolote [...].⁹⁶

Como punto final para dar cierre a la ruta, Mariano Dueñas de nuevo presenta recetas de cocina, ahora de Puebla. Para esto escogió las siguientes: alfeñique, mancha manteles, pipián verde, mole poblano, chileatole verde, chipotles dulces, rajas poblanas, chanchas de Puebla, camotes de Santa Clara, muéganos de vino, tinga poblana y molotes.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 165.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 166.

Por razones de espacio, y como una forma de invitar al lector a consultar la revista *Ferronales*, así como la serie de reportajes que hace Mariano Dueñas, me avocaré a hacer referencia a una ruta más, que por su descripción sobre lo que encontró en ella, más lo que se vendía en las estaciones de ferrocarril, cobra una gran relevancia. Se trata de la quinta ruta gastronómica, ubicada en el capítulo tres, que describe el trayecto de Veracruz a Tapachula, pasando por Tierra Blanca, Rodríguez Clara, Medias Aguas, Matías Romero, y Mapastepec, entre otras estaciones.

Antes de comenzar la descripción de esta ruta, el autor enuncia una serie de recetas de Veracruz: sopa de pescado, arroz blanco con pescado para vigilia, pastel de camarones, relleno de ostiones, empanadas de jaiba, pescado a la veracruzana, pámpano empapelado, pescado en escabeche, pastel de pulpos, tortuga en su concha, mondongo a la veracruzana, y tamal de cazuela veracruzano.⁹⁷

Al iniciar el viaje, Mariano Dueñas comenta:

Este viaje, nos han dicho, es largo; pero nosotros, que ya vemos desde antes al tren como nuestro santuario y refugio, sabemos que los viajes parecen largos únicamente porque

no lo son. Quienes se aburren en un viaje cometen un pecado capital no catalogado por la iglesia, pero enunciado por nosotros. El viajero prudente y sabio se olvida del reloj que es cosa que sólo debe interesar al maquinista y al conductor del tren [...]⁹⁸

Su primera parada fue la estación de Tierra Blanca, y en este lugar lo recibe en su casa el mayordomo de la casa redonda de los talleres, que se encontraban precisamente en ese lugar, don Dionisio Morales y su esposa Guadalupe Calderón de Morales. Como la comida se serviría hasta las 15:00 horas, el autor, con su acompañante desconocido, realizaron una cantina en donde tomaron un aperitivo acompañado de manitas de cangrejo marinadas con limón y sal. De ahí se fueron al mercado, en donde encontraron pescado y mariscos provenientes de Alvarado, Veracruz, también tortitas de arroz, horchata bien fría (especialidad de Tierra Blanca),⁹⁹ y caldo de camarón.

Al llegar a la casa de don Dionisio les sirvieron sopa, que acompañaron con bolillos, además de mojarras asadas con limón y sal, y luego pasaron al plato principal, que fue fiambre de lomo.¹⁰⁰ El postre fue dulce de coco servido con un rico café. Por la noche

⁹⁷ Revista *Ferronales*, t. XLVII, núm. 9, septiembre de 1965, pp. 138-143.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 145.

⁹⁹ Aún recuerdo cuando mi papá nos llevaba a la familia a tomar la horchata a Tierra Blanca, en el centro de la ciudad, no importaba que nos hiciéramos una hora de camino, valía la pena el viaje para saborear esta rica bebida, ya fuera de arroz o de coco, y así como nosotros, muchas familias venían de diferentes poblaciones aledañas a tomarse su horchata.

¹⁰⁰ A Mariano Dueñas le debió haber encantado el platillo, porque le pidió la receta a doña Guadalupe y la introdujo en el texto antes de continuar su relato de la siguiente estación.

les sirvieron de cena tamales y atole de coco. Al día siguiente continuaron su viaje los invitados de don Dionisio y doña Guadalupe.¹⁰¹

Tres Valles fue la estación a la que llegó el autor después de haber dejado Tierra Blanca “[...] estación acurrucada en la selva. Su presencia pasa casi inadvertida. Se abre entre lo verde de la maleza como tragaluz de sótano [...]”.¹⁰² En esta estación encontraron vendedoras y vendedores que ofrecían

Continuaron el viaje y Mariano Dueñas su relato. Poco antes de llegar a la estación de Rodríguez Clara ya tenían hambre; veían que pasaba por el pasillo del coche de pasajeros el “agente vendedor”, como lo describe el autor, aunque el verdadero nombre es agente de publicaciones, que como se indica debía vender revistas pero también ofrecía alimentos “[...] un sándwich fuera de lugar, como premio a civilizadas abstinecias o un refresco, producto de la cultura de nuestro tiempo [...]”.¹⁰⁴



Estación Tres Valles, 1930. Fondo: FNM, sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. SC, CNPPCF, Cedif.

gorditas de coyol, mangos llamados “oro”, y otras frituras más que el autor no describe. Más tarde, cuando llegaron a la estación de Papaloapan, no encontraron otra cosa más que plátanos machos, tanto verdes como maduros, y pasando cuatro estaciones más hicieron parada en Loma Bonita, donde saborearon ricos trozos de piña.¹⁰³

Decidieron esperar a llegar a la estación, y valió la pena, porque las vendedoras les ofrecieron trozos de plátano rellenos de queso, pan de anís, tamales, los cuales no especificó de qué eran. Lo que le llamó la atención fue el pregón para ofrecerlos: “tamales para saborear la tarde”, además les ofrecieron café con o sin leche, leche sola de

¹⁰¹ Revista *Ferronales*, t. XLVII, núm. 9, septiembre de 1965, p. 145.

¹⁰² *Ibid.*, p. 146.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 147.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 148.



Estación de Tonalá, Chiapas, 1930. Fondo: FNM, sección: Comisión de Avalúo e Inventarios. sc, CNPPCF, Cedif.

magnífica calidad, en la que sopearon el pan de anís.¹⁰⁵

Casi al anochecer llegaron a la estación de Medias Aguas, en donde un grupo de vendedoras se arremolinó junto al tren para ofrecer sus alimentos y productos. Mariano Dueñas le compró a una de ellas pollo casero frito en crudo, que según opinó “[...] es como escapado de las manos maravillosas de un gran chef. Su sabor es alucinante”.¹⁰⁶ Por supuesto que ante esto, el autor le preguntó a la señora cómo lo había hecho, y ella le reveló su secreto: “Pollo casero, alimentado con sobras de comida, yerbas de por ahí... y piedritas para la molleja. Frito en crudo con hartito aceite y antes embarrado con ajo y cebolla molidos con un poco de sal, la suficiente [...]”.¹⁰⁷ Mariano Dueñas continuó con sus halagos hacia la comida de la vendedora: “Escofier, el chef francés, pregonero de la simplicidad, no podría esperar mayor llaneza

[...] Nada de caviares, nada de quesos Camembert, nada de aletas de tiburón. El efecto es parejo: pollo casero frito en crudo. Nada más [...] El sabor es perfecto”.¹⁰⁸ En efecto, el sabor provenía del mismo pollo por haber sido criado en casa, más que del propio marinado de ajo, cebolla y sal. No habría tenido el mismo sabor si en lugar de pollo casero hubiera sido pollo de granja, y adicionado a esto, no estaba hervido previamente antes de freírlo.

Continuaron el viaje toda la noche, pasaron por las estaciones de Matías Romero, Ixtepec y Juchitán. Al amanecer habían dejado el estado de Oaxaca y se encontraban ya en Chiapas, donde hicieron parada en Tonalá. En este lugar los recibieron también vendedores de comida al llegar a la estación. Les ofrecieron pan, carne, atole agrio de yuca, mojarras, camarones y tamales, que son similares a los de Oaxaca pero complementados con aceitunas,

¹⁰⁵ *Idem.*

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 149.

¹⁰⁷ *Idem.*

¹⁰⁸ *Idem.*

ciruela pasa y almendras. Junto a éstos están los tamales de pescado, traídos de Puerto Arista y Paredón.¹⁰⁹

El recorrido prosigue pasando por las estaciones de La Polka, Cabañas, Amates y Mojarras. En esta última estación, el autor menciona que los vendedores le ofrecieron mojarras fritas acomodadas sobre totopos, que sirven a la vez de plato y cuchara, camarones (60 por un peso), nanches y sandía. En la estación Joaquín Amaro Mariano Dueñas pudo ver que vendían memelas de mantequilla, totopos de sal y mantequilla, además de carne asada con totopos.¹¹⁰

En el caso de las estaciones de Pijijiapan y Mapastepec, el autor señala que estas poblaciones son centros lecheros de gran importancia, en donde se fabrican quesos cremosos de muy buena calidad. Por último llegaron a Tapachula, y no hace ahí ninguna mención sobre su estación, pero sí sobre su mercado, al que asiste, y comenta que en la vendimia son las mujeres las que prevalecen. Los pregones son escasos y pausados, y las transacciones son silenciosas, a diferencia de cómo se hacen en Tehuantepec. En este lugar encontraron una gran variedad de mangos: manzano, oro, melocotón, manila, mango pepino, mango papaya, y el cabello, lleno de hebras. También una gran variedad de frijol, que era desco-

nocida por el autor: frijol arroz, frijol alberja y frijol lenteja, así como otros frutos como el marañón, los pepinos dulces, la paterna, que es una vaina con semillas algodonosas, guayaba verde, entre otros. Por supuesto no podía faltar el pozol, hecho a base de cacao, en forma de bolas listas para meterlas a la jarra de agua, batirlas y tomarlas como refresco.¹¹¹

En cuanto a la comida que se ofrece en el mercado, debemos mencionar los tamales de horno, hechos a base de elote, cocidos al vapor y luego cocidos al horno, así como los denominados de bola, que contienen un buen trozo de pollo. Además, dulce de coco, carne de venado para deshebrar, y las iguanas, listas para llevarlas a casa, sacrificarlas, guisarlas y comerlas. Mariano Dueñas la comió en chile verde. En el mercado pudo ver pan de Juchitán, de Huixtla, queso enchilado, y encontró a tehuanas vendiendo garnachas en la plaza.¹¹²

Al igual que en las otras rutas, el autor incorpora al final de su texto las recetas que tiene sobre la región: sopa de camarones frescos, arroz con chepiles, cucarachas de mar, cecina con salsa, rajas de chile de agua, molotes, sopa de chipilín (hortaliza que abunda en el sureste de nuestro país), cochito, cochito al horno y pictes de elote (tamales).¹¹³

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 151.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 152.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 155.

¹¹² *Idem.*

¹¹³ *Ibid.*, p. 156-158.

Para terminar esta investigación, quiero reiterar la invitación para consultar el libro *Rutas gastronómicas de México*, ya que bien vale la pena leer estos reportajes, sobre todo les interesarán a aquellos a quienes la comida, la cocina y los descubrimientos gastronómicos resultan atractivos. MF

Bibliografía

- Barros, Cristina, *Los libros de la cocina mexicana*. México, Conaculta, 2009, p. 299.
- Dueñas Flores, Mariano, *Recetario popular. Jitomate*. México, Conasupo, 1971.
- Pilcher, Jeffrey M., ed., *The Human Tradition in Mexico*. Estados Unidos, SR Books, 2003.
- Revista *Ferronales*, t. XLV, núm. 6, junio de 1965 y t. XLVII, NÚM. 9, septiembre de 1965.
- Torres, Antonieta, “El sabor de Morelos”, en Indiefood. *Sustentabilidad gourmet*. En: <[www.indiefood.mx/elsabor de morelos/](http://www.indiefood.mx/elsabordemorelos/)>.

Testimonio de Rubén Antonio Pineda Pinto, migrante hondureño

Con el propósito de enriquecer al Archivo de la Palabra “Jesús García Corona” el personal responsable del mismo se dio a la tarea de entrevistar a algunos migrantes que hacen uso del ferrocarril, conocido como La Bestia. En esta ocasión Alfredo Nieves Medina, jefe de Departamento de Planoteca, nos ofrece la entrevista que realizó el 23 de febrero de 2015 al migrante hondureño Rubén Antonio Pineda Pinto, quien a su paso por el albergue La Sagrada Familia de Apizaco accedió a compartir sus experiencias.¹¹⁴

Transcripción del testimonio oral
(duración 00:29:54)

AN: Buenos días, ¿me puedes decir tu nombre?

RAPP: Rubén Antonio Pineda Pinto.

AN: ¿Me puedes decir tu fecha de nacimiento?

RAPP: 16 de junio de 1972.

AN: ¿De dónde eres?

RAPP: De San Pedro Sula, Honduras.

AN: ¿A qué viniste a México?

RAPP: Mira yo... a México..., voy pa' Sinaloa, si Dios lo permite, verdad. Ahí si Dios quiere, y que yo llego, voy a buscar-



me un trabajito y me voy a quedar trabajando ahí, ah. Porque yo soy mecánico, soy soldador y quiero ver si encuentro un trabajito más para allá arriba. Ahorita nos pusimos allá en Sayula [estado de Veracruz], a hacer un tren..., este cómo se llama, un circo. Nos pusimos a trabajar, un circo, de esos cómo se llama, el nombre, cómo se llama el circo este, pero la cosa es qué lo armamos. Nos contrataron ahí. En Sayula nos contrató un maestro que estaba

comiendo ahí, nosotros le llegamos a pedirle un taco, ¿jefe, nos puede apoyar con un taco? ¿Quieren trabajar?, nos dice él. Sí, claro que queremos trabajar. Vete a armar un circo, allá tú, cómo se llama el circo que tiene leones, tiene un hipopótamo, tiene caballos, y tiene un camello, y tiene caballo también grandote. Les vamos a pagar 250 diarios, pero es de armarlo. Cuando ya esté todo armado el circo, nosotros les pagamos, nos dice, porque éramos tres. Vaya, pues nos vamos, ya a comer, ¿o no?, Deles comida, dice. Nos invitó a comer en el comedor, ya de ahí nos llevó en el carro al circo. Miren aquí vamos a hacer el circo, ya nos topamos con otros tres batos que estaban ahí, que eran ayudantes de ellos. Empezamos a bajar a aquel gran hierro, tres días, nos levantábamos a las siete y eran las diez, once de la noche, y ya párenle y vayan a descansar, dice, y nosotros trabajando. La cosa es que cuando ya está hecho el circo, va pues jefe, le digo yo, misión cumplida, no me dice aquí te vamos a pagar la semana. No quedamos en eso, verdad. Usted ya tiene su edad, quedamos que cuando ya estuviera hecho el circo usted nos iba a pagar. Pero como están los federales en la esquina, esos, a un lado donde está la policía, está el centro educativo, en medio esta Sayula, el centro que está ahí. No me dice, es que a la semana les vamos a pagar. No, es que no quedamos en eso, ahora que ya está el circo. Usted dijo, cuando termináramos de hacer el circo, cuando ya estuviera la canica hecha y todo, usted nos iba a pagar a nosotros. Ya si nosotros queremos, si nace de nosotros seguir traba-

jando, seguimos trabajando. [Ruidos del paso de un tren de carga] Tres días que no nos ha dado ni un peso, ni ha dicho, muchachos ahí están cincuenta pesos para que se echen un refresco, yo no sé, una galleta, nada nos ha dicho usted. Mire ya está hecho el circo, ¿verdad? Ya estaba empezando a entrar la gente y todo eso. Les vamos a dar un traje negro, nos dice. No, a nosotros no nos van a dar un traje negro. Miré nosotros lo que queremos es que nos pagué los tres días que llevamos aquí. Ya después, si a nosotros nos conviene, nos quedamos trabajando. No, me dice. ¿Sabe con cuánto nos salió?, con cuatrocientos pesos.

AN: ¿Por tres días?

RAPP: Por tres días. Pero te estoy hablando de armar un circo, carpetas, fierros, poner unos clavos, un taladro, poner la carpa arriba, poner..., porque como es trapecio, hay que unir las, ¿cómo le llaman?, los hierros esos, cuatro, bueno. Nos llevamos ahí, vaya, les voy a dar cuatrocientos pesos a cada uno, dice, pero se me tienen que ir, dice. Es lo que le digo. Mire, cuando usted nos contrató, no estaba enojado, así como está ahorita, quedamos que doscientos cincuenta, mira, de siete que son las diez, once de la noche, y todavía te seguimos trabajando, le digo, por querer armar, porque usted quiere que este rápido este circo para el sábado, era un miércoles. Pasamos miércoles, jueves, viernes y como el sábado empezamos a poner las *champas*, a taparle y a ponerle la otra *champa* arriba, me dice subí todos para allá arriba, porque el circo



lleva unos lacitos, le dijo, porque tiene una rajadura. Vaya, nos salió con cuatrocientos pesos, y ya no los quiero ver aquí. Imagínese, después de que usted nos contrató, nos habló bien, ahora está enojado con nosotros.

AN: ¿El motivo de venir a México?

RAPP: Mire padre, porque allá en Honduras, la mera verdad, la vida está muy dura. Está muy, muy dura, no le digo que no se puede vivir, allá a no sea que uno tenga un dinero, va, ponga su negocio, pero no puedes comer un puestito de comida, porque ya llegas, pones una chiclera, ya sí no llegan estos, Los Mareros, los trece, los diez y ocho, o llegan los asaltabancos, los secuestradores, ya te dicen: ¿y a ti quién te dio permiso para que pusieras ese negocio ahí? Sabes que aquí nosotros somos Los Olanchanos, aquí nosotros, ahí donde viven Los Cabañas, tiene cabañas, esta zona nosotros las mandamos. Si quieres tú, vender aquí tienes que pagarnos una renta y sino no vas a vender, te vamos a matar si no nos haces caso. Tienes que pagar, por semana, doscientos, trescientos, a según, verdad. Ellos van mirando, ponen a otro bato, va a checar vos cuánto hace este hombre por día y nos vas a decir cuánto hay que cobrarle por semana. Entonces la vida está muy dura

AN: ¿Y allá en Honduras qué hacías?

RAPP: Ahí trabajaba en el mercado, como mi hermano, que tiene un puesto donde vende sandías, melones, vende naranjas. En el mercado Medina, llegaba a ayudarlo a él, ahí. Pero por cuestiones de equis cosa, o problemas que

a veces se mete uno también, no falta quien se meta con uno, y uno a veces se mete en problemas también, pero no salí por esa razón. Y por eso son una de las razones que ahorita la vida esté muy dura en mi país, por cuestión de los Maras y los Olanchanos, una pandilla que se llama los Olanchanos.

AN: ¿Los qué?

RAPP: Los Olanchanos, son de Olancho, así como si digamos son de Sinaloa, Culiacán, Mazatlán. Allá se llaman Olanchanos, que son de Olancho, Santa Bárbara, Santa Rosa de Copán y Ocotepic, ahí están ellos, y esa gente pues en realidad no te quiere dejar hacer nada, y más si estás tatuado como yo. La vida se nos ha puesto un poco más dura, porque a veces por uno pagamos todos.

AN: ¿Por dónde entraste a México?

RAPP: Ahorita entré por Tapachula. De Tecún Umán [ciudad fronteriza de Guatemala] a Tapachula, Hidalgo. De Tecún Umán a Hidalgo, y de ahí me tiro para Tapachula.

AN: ¿Y el viaje cómo ha sido hasta Apizaco? ¿En qué?

RAPP: Caminando, en bus, en tren. Casi el tren, la mera verdad, hasta ahorita lo agarré, de aquí de Orizaba a Apizaco, pero de ahí sólo me he venido en bus, en camión y caminando, en bus, en camión y caminando, porque ahorita la migración allá abajo, bueno está brava, no cualquiera llega a este lugar ahorita.

AN: ¿Están deteniendo mucho?



RAPP: Uf, desde que empecé en Tapachula, ¡Viva México!, ahí está la primera, en Huehuetán ahí está la otra, antes de llegar a Huixtla te tienes que bajar, convenir con el de la combi, pagarle el pasaje y darle unos veinte pesos más para que te deje dos kilómetros atrás y tirarte pa lo infinito. Digamos un kilómetro, dos kilómetros, te bajas acá, y rodeas, te tiras allá por los potreros. Ellos son buena onda, los señores que viven ahí, porque uno..., ¡métase por acá muchacho!, hasta le dicen a uno métase por acá va salir por allá. Y sí, ha sido duro, y más con este accidente que tuve. Yo venía con las muletas, porque no podía caminar, traía un yeso aquí. Me vio una señora ahí, en Arriaga, pegado a las vías, donde vendía sandías, ella vendía mangos, me miró con las muletas. Señor, le digo, tengo hambre, regáleme unos mangos. Sí hombre, me dice, agárrate unos mangos, llévate unos tomates y llévate una sandía. Y nos pasamos así para el frente, pues la cosa está de que cuando yo pongo las muletas así, ya me paro, ya podía caminar un poquito. Ah entonces ya me voy, ya puedes caminar me dice, mira, me dice, yo tengo un hijo, me dice, que tiene el pie cortado, me dice, véndeme las muletas, me dice, porque en el tren allá te las van a robar o te las van a perder y para agarrar el tren va a estar muy duro, porque las tienes que llevar así. Entonces, la cosa está deme doscientos pesos. Mira, me dice, la mera verdad de las cosas yo soy luchadora me dice, y llegó el hijo de ella, cortado el pie, te voy a dar cien pesos, te voy a dar, está bien, madre, le digo, agarre las muletas. Agárrate otra sandía ahí me dice

y llévate este, me dio unos siete mangos, y me dio una sandía y me dio dos melones, y me dio los cien pesos. Gracias, güero, me dice. No, gracias a usted, le digo. Y de ahí me vine para Cintalapa, ella misma me dijo.

AN: ¿Por las muletas te dio eso?

RAPP: Por las muletas.

AN: Y ¿ya podías caminar bien?

RAPP: Sí, porque ya puse las muletas y me paré y empecé a caminar un poquito. Ella me miró y me dijo no, pero sí puedes caminar, me dice, las muletas para mi hijo. Y se las di porque el hijo de ella estaba cortado. Y yo en realidad de las cosas allá en Pijijiapan iba a agarrar el tren, pero ando con las muletas así, mira: llevo las muletas, llevo la mochila, digo yo no sé y el tren tutututu, puta, digo yo no sé, alguien me jaló de aquí atrás, mira, yo no sé, porque llevo las muletas, sí agarro el tren con una mano, bien me arrastra o me mete abajo. Gracias a Dios no sé qué pasó, alguien me jaló así, como diciendo no te subas, no me subí. ¿Qué es lo que hice?, me vine para acá donde el padre, el padre me regaló cincuenta pesos, y ya le dije: Mire padre esto y esto y esto ¿Y cómo te vas a subir así con las muletas al tren? Mira cómo andas, me dice, y si tú lo agarras, eso fue la mano de Dios, que mandó a su ángel y te agarró por detrás me dice, porque a lo mejor una cosa peor te hubiera pasado. Para empezar llevas las muletas, así el tren tu sabes que uno tiene que agarrarlo con las dos manos y brincar, y de volada, porque si no te come, pues. Pues me regaló cincuen-



ta pesos, ahí pasa la combi, me dice, te voy a regalar una cobija para que te quedes durmiendo, en la mañana a las cinco no hay migración, me dice, ahí se ponen de nueve para abajo, la primera combi que salga te va a cobrar veinte pesos, me dice, te va a llevar a Tonalá, y ahí te bajas. Y sí ahí me bajé, en Tonalá, me fui para el parque, estuve en el parque, fui a la iglesia, el padre me regaló cincuenta pesos y me vine otra vez en la camioneta. Me dice vete en la noche, de las siete para allá, vas a llegar a Arriaga. Fue cuando llegué a Arriaga fui para el albergue de ahí, pero estaban unos muchachos, yo llegué y a ese albergue de ahí. No sé, se pone mal, hay veces que hasta la misma gente de uno no es por la calidad, mira les dan un carguito, ya se quedan unos días ahí, les dan un carguito, de que cuiden el portón y ya se creen los dueños, más que los dueños. Ah, no les digo yo: ¿qué les pasa? Porque les pedí un poco de agua. ¡Espérate! me dicen, ahí en el albergue de Arriaga, dos muchachos. Es lo que les digo a ustedes, les digo yo ¿De dónde eres, tú?, de Honduras. Ni digas que son de Honduras, compadre, así le digo, ni digas que son de Honduras, yo soy de Honduras, te enojas porque te pido un poco de agua y vengo al albergue, le digo. No, es que aquí hay leyes y tienes que respetar. Padre, ya tengo cuarenta y dos años, le digo, ya no soy un niño, el respeto ajeno es la paz, como dijo Benito Juárez, le digo. Tú respeta a tu prójimo y él te va a respetar, y a mí no me gustan las bromas ni los juegos y si vengo aquí es para descansar uno, por eso me vine a descansar por unos

días, porque mira no aguanto, este, no aguanto la vista ¿Qué será? El frío.

AN: El sol.

RAPP: Sí el sol, como que me encandila los ojos. Pero no sé... cuando salí de Honduras estaba bien de mis ojos, pues, y de repente aquí, cuando llegué a Amapa, de ahí de Escuintla, Amapa, me empezó así, me monté en el tren y ya cuando llegué aquí, de Amapa a Pijjiapan me empezaron a arder los ojos. Como que es infección en los ojos, yo no sé, algo así. Por el frío, el sol, caminar.

AN: Platícame de tu accidente, coméntame algo de eso.

RAPP: Mira le pedí un *raite* ahí en Amapa al trailero. Señor mexicano, porque yo estoy en Pemex, en la gasolinera, ahí. Es verdad, deme una moneda ahí, para el pasaje, para la combi, le digo. Ahí disculpe señor mexicano. Entonces se paró el tráiler, le digo señor mexicano ¿no me puede dar un *raite*? Le digo yo. Sí, súbete, me dice. Pues yo me subo, pero como el hombre, está la curva, antes de llegar a Echegaray, el ejército, pasamos el ejército, el hombre se agarra como loco, en el tráiler verdad, y tutu tutu. Todavía le digo yo: señor mexicano, la curva, el contenedor pesa, un *Grozni* era, rurururuuu, da la curva, cuando veo el bato todavía, ja ja ja, se echa a reír, a mí me dicen El Lobo, me dice, ya tengo más de veinte años, andando en la carretera, no te preocupes, no tengas miedo. Ahí está la curva, le digo yo todavía, señor mexicano, el contenedor va muy recio, el freno de motor, tutututu, despacio para la vuelta. Cuando ya mero



nos quedamos por la mitad, y miro yo que el hombre no va a parar, vaya pues, le digo, me tiré para el camarote, me tiré para el camarote, porque sabía de qué el vidrio, o salgo por acá o salgo por allá. Me tiré al camarote y sólo me agaché así y me acosté en la misma cama. Cuando el hombre da la vuelta, tutu tutu, zas. Gracias a Dios no caímos al río, si caemos al río ya me hubieran comido los gusanos. Sí y así está la historia, de ahí nos llevaron al hospital, ahí estuve sesenta días en el hospital.

AN: ¿Hospital, en qué parte?

RAPP: Ahí en Tonalá. Y me pusieron acá, me pusieron una inyección acá, esto me lo pasaron para acá, pero como no me podían enyesar todo el pie, y aquí hay dos huesitos que uno traía así, el peroné y la tibia, este lo tenía quebrado así, pero no quebrado, quebrado como me dijo el doctor, porque me tomaron una radiografía, mira cómo está tu hueso me dice. Entonces nosotros te vamos a poner el yeso acá, y el mismo yeso te va a soldar con el hueso, no lo tenías quebrado, quebrado, nomás está como astillado, pero con el yeso vas a durar sesenta días, me dijo. En una campana que le ponen acá y ésta herida no la podemos enyesarte todo el pie, porque se te va pudrir la herida, y me puso el yeso acá. Y antes de venirme me quitaron ese y me pusieron otro, que ese me lo quité aquí en Amapa, el otro yeso, y la herida ha ido resanando, mira, ya no se mira muy fea como antes, y el pie pues ahí va sanando poco a poco. Este sí me lo enyesaron todo mira.

AN: Pero ese no sufrió nada o ¿también se fracturó?

RAPP: También, mira.

AN: ¿De ahí?

RAPP: Esto quedó así. Este sí me lo enyesaron, pero como no me corté acá así, solo me pusieron el yeso y me pusieron el hueso para atrás, y ahí va sanando.

AN: Entonces ¿cuándo entraste a México? Este accidente ¿cuándo fue?

RAPP: Ahorita hace como, estamos ahorita en febrero, el 15 de noviembre.

AN: ¿El 15 de noviembre fue el accidente?

RAPP: Sí.

AN: Entonces ¿cuándo entraste a México?

RAPP: Yo a México entre como en junio, julio, agosto, en septiembre, el 15 de septiembre.

AN: ¿Quién se quedó allá en Honduras de tu familia?

RAPP: Mi mamá se murió el año pasado. Mi padre se murió en 1992. Allá sólo tengo mis hermanos y mis hermanas.

AN: ¿Ellos están allá?

RAPP: Sí.

AN: ¿Cuántos viajes te has hecho a México de este tipo?

RAPP: He viajado desde muy joven, desde los doce, trece años he viajado. La primera vez no conocía México, ahí me vine con un amigo mío que sí



había pasado para acá, el Betunga, se llamaba y andaba, y vámonos para México, ¿y qué vamos ir a hacer a México? Vamos allá a dar una vuelta. Pero yo pensaba que México era ahí a la vuelta de la esquina. No cuando empezamos a salir, de allá de San Pedro, nos tiramos para Esquipulas, de ahí a Agua Caliente, ya llegamos a la capital de Guatemala. De Guatemala nos venimos aquí, fuimos a Tenosique, allá por Ceibo Naranjo, Santa Elena, porque por allá brincamos nosotros antes, y simón, ya cuando menos pensábamos estábamos en Palenque, Pénjamo, Veracruz. Ya puf, una sola, antes no había mucho problema, en 1987, 1990.

AN: ¿En el tren viajaban?

RAPP: No.

AN: ¿Autobús?

RAPP: No había ni migración, con eso te digo todo. La migración empezó ahorita como desde el 2000 para acá, antes no, tú pues te montabas en el bus y sólo pagabas; no había problemas. En Tijuana también, cuando brinqué, estuve en Los Ángeles, también. Tijuana no está como ahorita, ahorita hay dos cercos y la migración. Antes había selva, ahora ya no vas a ver selvas, ahora vas a ver las dos torres, y así mira, lisos, tú piensas que no hay nadie y están las broncos arriba, andan a caballo también y andan en motos, pero cuando uno salta el cerco este, para poner el primer pie aquí, los gringos, tú sabes los gringos que son muy astutos e inteligentes, han puesto cables abajo de la tierra hasta allá, hasta Tijuana y hasta Mexicali. Entonces uno salta el

primer cerco, desde que tú pisas aquí, ya tienen como unos televisores allá, y allá te dejan ellos y obvio lo van controlando a uno con la sombra, mira ahí va. Empiezan a hablar: déjalo que se meta, allá lo vamos a agarrar. Y así fue como me agarraron y me deportaron a mí para Honduras.

AN: ¿La primera vez?

RAPP: La primera vez.

AN: ¿Cuántos años tenías?

RAPP: Tenía la edad de quince años.

AN: ¿Pero hasta dónde llegaste?

RAPP: Yo estuve en Los Ángeles.

AN: En Los Ángeles. ¿Y de allá te deportaron hacia México?

RAPP: Mira, tenía quince años, te voy a ser sincero; lastimosamente, verdad cuando uno está joven es muy ignorante de la vida, piensa que el mundo nomás es de uno. Llego allá, sí me gustaba echarme mis cervezas, ir a las discotecas ¿va? Allá me topé con el Sinaloa, el Alacrán le decían, unos batos de Durango, en el garaje estaba el Chone, él era de Maravilla. Pues va: Catracho, Honduras, aquí estamos, y yo morro, ¿mira te quieres poner a vender coca y marihuana? ¿Pues cuánto me vas a pagar? Aquí está el garaje, aquí sólo van a llegar gente conocida, me dijo, no hay problema.

AN: ¿Eso era en dónde, en Los Ángeles?

RAPP: En Los Ángeles, en el este de Los Ángeles. Ahí te vamos a dar un cuarto, me dice. ¿Vas a querer chambear con



nosotros? Me dice el Sinaloa, un ruco ya acá. Sí ¿cuánto me vas a pagar? Según lo que vendas, me dice, no te preocupes. Ahí tenía comida, ahí tenía ropa, vendía y tal. A los noventa días fue el problema, como a las dos de la noche yo cierro el garaje, lo bajo el garaje, lo cierro, estoy yo, la Güera y el Henry, como a las dos horas oigo yo que ¡Pum! Le pegan a la puerta del garaje ¡Pum! ¡Pum! ¡Todo mundo hacia el suelo! ¡Al suelo, al suelo! La maldita policía, los que andan de civiles ¿verdad? Como ya lo están mirando todo el movimiento, ahí voy para el condado, pero como yo soy menor de edad, [voy] para la juvenil. Hallan la coca, hallan la marihuana y hallan el dinero, y hallan unas escopetas que tenían aquellos allá. Ya se llevan a la Güera. Se llevan al Henry. Ya me van a meter a mí ¿Cuántos años tienes? Dieciséis años. Éste es menor de edad, te salvaste porque eres menor de edad, me dicen. Me llevaron a la juvenil, allá en la juvenil donde estuve tres días, allá voy a ver al juez, a la corte, ya me empiezan a hacer preguntas, ya llega un investigador, ya llega un abogado, que si no tienes para pagar un abogado. Que esto y que lo otro, nosotros te vamos a poner uno, ahí hay un bato, uno de investigación, a hacerme preguntas de que quién era acá, qué quién era este, lo otro. Lo peor es que estuve seis meses ahí preso y de ahí me mandaron para Honduras. Y así, me mandaron para Honduras, me castigaron seis meses. Y ahorita pues no los he vuelto a ver a aquellos, ahorita, no he intentado pasar. Ahorita que me agarraron en, pasando también por Tijuana, me agarraron y aquí estamos.

AN: Entonces ¿tú ya has agarrado el ferrocarril?

RAPP: Sí.

AN: ¿De dónde a dónde?

RAPP: Hasta ahorita aquí de Orizaba a Apizaco.

AN: De Orizaba a Apizaco, ¿cómo ha sido el viaje?

RAPP: Ha sido duro, hermano. Ese tren es bueno, el problema es el frío que hace en las noches, que no puedes dormir, un frío que bueno...

AN: ¿Qué tiempo hiciste?

RAPP: Pues ahí estaba ahorita en Orizaba, salimos, salimos temprano como a la una, dos de la tarde, allá se quedó el tren como una, dos horas. Como unas dos horas esperando que pasara el otro tren, y ahí nos venimos y se paró otra vez allá y pasaron otros dos trenes y ayer en la noche que el tren se llevó un carro, chocó con un carro, porque así nos dijeron los garroteros, que pararon el tren. No, mira, es que el tren se llevó un carro, me dicen, allá nos pararon, antes de llegar a Apizaco, acá, allá por una gasolinera por Pemex, un Oxxo que está más abajo, como a mí me cobraron quince pesos, la combi, y nos venimos ayer, llegué en la madrugada aquí. Allá llegué, me bajé por allá, y allá miré un lugar, agarré un cartón y dije al que está en la gasolinera, Pemex, le dije es que traigo sueño, soy de Honduras ¿me puedo quedar ahí? Sí, ahí quédate, me dice, te traigo unos cartones para el frío porque hace mucho frío, ya conseguí unos cartones, y en



la mañanita me vine preguntando para acá, qué dónde quedaba este lugar.

AN: Ah ¿pero ya sabías del albergue?

RAPP: Yo no sabía del albergue, padre. Yo nunca había estado en albergue, en este, en este lugar, entonces le pregunté a un señor, ahí en la iglesia, mira, me dice, toma éstos veinte pesos, ahí te van a servir para algo dice. Atrás de Cristo Rey, me dice. Me pasé las vías todavía para allá, y me pasé dos cuerdas todavía de aquí, solo mire Cristo Rey, dice, colonia atrás de la iglesia, dice. Entonces agarré: Varón, le digo ¿dónde queda esto? Me dice pasar las vías para allá, me dice. De allá me tiraron para acá otra vez, vine a la misma iglesia, otra vez y pasó un señor en una bicicleta. Jefe, señor mexicano, disculpe, mire ando para allá y para acá ¿a dónde queda esto? Vente, sígueme y ya se paró allá, yo venía caminando, al fondo métete, al fondo de la vía, y no daba con este lugar, yo no sé lo que me dio llegar hasta el fondo, en eso iba saliendo una señora de una casa, ahí le pregunté: ¿Madre, dónde está esto?, métete al fondo ahí, me dice, ahí hay un caminito, ahí vas a llegar. Así fue cómo llegué acá.

AN: Y ahorita ¿hasta dónde pretendes llegar?

RAPP: Mira, si Dios lo permite, a mí Sinaloa me gusta, porque ahí los batos son otro pedo, son buena onda, y hay trabajo. Así como me la tiré de soldador, pues me la tiró de mecánico, pues si me toca trabajar de cualquier cosa trabajo, también pegar bloques, pulir, repellar y todo eso yo lo sé hacer tam-

bién, todo esto yo lo sé hacer también. De cualquier trabajo. Yo lo que quiero es ir a trabajar y ya. Ahorrarme un dinero y el día que me vaya para Honduras, porque ya tengo cuarenta y dos años, ya no soy un joven, ya los años se me han pasado y no he aprovechado, entonces ahorita lo que quiero es ir, si Dios me da licencia, trabajar unos dos años y no vivir en San Pedro, porque no puedo vivir en San Pedro Sula, sino venirme para Puerto Cortés. Poner cualquier negocito y ya dejarme de esto, porque ya no es para mí. Esto ya no es para mí, estoy cansado. [Ruido de una locomotora pasando] Te cansa, apenas que te va matando un poco, te va matando, te va consumiendo, mira ahorita no aguanto mis ojos.

AN: ¿Y cómo le piensas hacer para llegar hasta Sinaloa?

RAPP: Mira, aquí dicen que aquí se agarra el tren.

AN: ¿En tren pretendes llegar hasta Sinaloa?

RAPP: O irme a una caseta, donde están los trailereros, también, ya más de alguno me tiene que llevar, o que me dé un *raite* para donde vaya y sí me puedo ir en el tren, ahí que Dios me cuide, me voy hasta el DF, llego a Lechería, llego a Huehuetoca, ahí está un albergue, ahí al Basural, como unos tres kilómetros está el Basural y ahí se agarra el tren, el que va para allá, para San Luis Potosí, pero yo no me quiero tirar por San Luis, Monterrey, Matamoros, porque ahí están jodiendo, fíjate, quinientos, mil dólares, sólo por pasarte del río.



AN: ¿Algo más que quieras comentar?

RAPP: ¿Cómo de qué?

AN: Hace rato, fuera de la grabación, comentabas algo que te pidieron los garroteros del ferrocarril.

RAPP: Me robaron ciento treinta y cinco pesos que traía acá, no le digo. Ayer mismo en la noche. Y allá te quieren cobrar mil dólares, por pasar el río, los Zetas, Matamoros, Reynosa, Tamaulipas, y ya llegas a Nuevo Laredo y ellos mismos te van a poner un coyote o un guía para que logres pasar para allá, sino date pa tras.

AN: Con dinero.

RAPP: Sí, con dinero. Te quieren cobrar seis mil dólares para llevarte a Houston o a San Antonio, y mil dólares si te quieres ir vos solo para pasar el río. Ya si te agarra la migración allá, ahí solo te van a decir más o menos cómo te vas a cruzar el río. Y si no llevas dinero, hermano, si apenas vas pidiendo aquí, un peso, dos pesos ¿cómo les vas a pagar?

AN: Te agradezco Rubén Pineda tu testimonio, y esperemos se cumplan tus deseos de llegar hasta Sinaloa.

RAPP: Si Dios me lo permite.

AN: Gracias.

Algunos datos más...

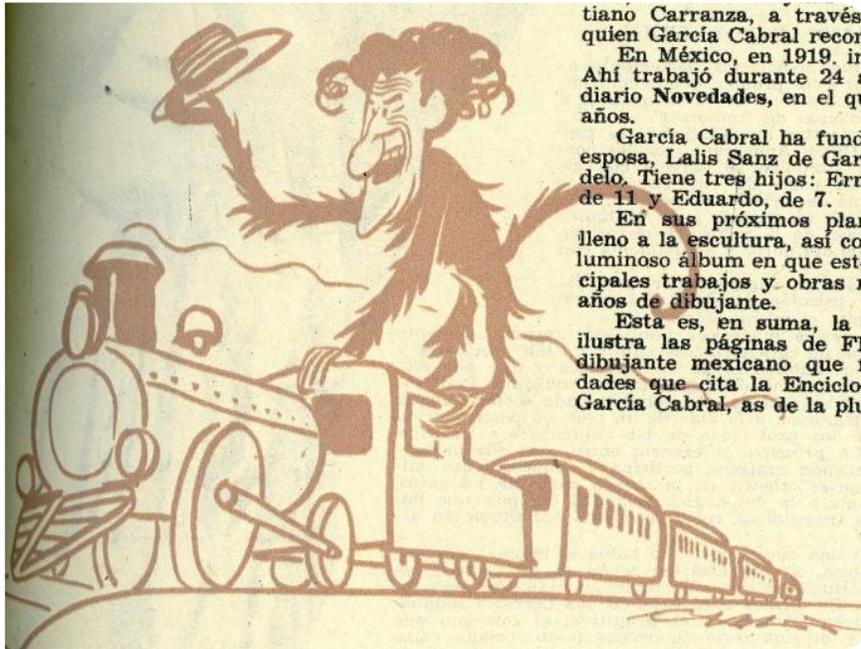
Rubén Antonio estaba vestido con un pantalón corto, por lo que estaban al descubierto sus piernas y en ellas se observaban huellas recientes de varias lesiones, aún con inflamaciones y suturas en vías de cicatrización. Durante el relato, el migrante mostró señales de varias lagunas cronológicas. Fue evidente que en su memoria ocupa un lugar especial el recuerdo de cuando fue vendedor de drogas en Los Ángeles, California.

Según el portal de noticias, El Mundo, para enero de 2015 San Pedro Sula, Honduras, era ya la ciudad más peligrosa del mundo, fuera de las zonas de guerra, con una tasa de 187 crímenes por cada 100 000 habitantes. San Pedro Sula es la segunda ciudad en importancia de Honduras, después de la capital, con una población aproximada de un millón de habitantes. Para la ONG mexicana Seguridad, Justicia y Paz, San Pedro Sula tiene una tasa de 171.2 homicidios por cada 100 000 habitantes, mientras que Caracas presenta una cifra de 115.98 y Acapulco 104.16, por cada 100 000 habitantes, por lo que respectivamente ocupan el segundo y tercer lugares de las estadísticas de la muerte. **MF**



“El Chango Cabral” también se subió al tren¹¹⁵

Juan José Arreola



tiano Carranza, a través de quien García Cabral reconstruyó el ferrocarril.
En México, en 1919. inq
Ahi trabajó durante 24 años en el diario Novedades, en el que publicó sus primeros años.

García Cabral ha fundado una casa con su esposa, Lalis Sanz de García Cabral. Tiene tres hijos: Ernesto de 11 y Eduardo, de 7.

En sus próximos planes tiene un álbum lleno a la escultura, así como un luminoso álbum en que esté lleno de sus principales trabajos y obras de los últimos años de dibujante.

Esta es, en suma, la vida de un hombre que ilustra las páginas de FE y que es un dibujante mexicano que figura en las ciudades que cita la Enciclopedia de México. García Cabral, as de la pluma.

“El Chango Cabral” también se subió al tren.¹¹⁶

Ernesto García Cabral es uno de los hombres más importantes del siglo xx en México. Empezó a florecer desde 1900 y en 1905 ya hacía dibujos que tenían mucho sentido. García Cabral es uno de esos hombres que llamo totales, uno de esos hombres capaces de percibir y expresar todo el mundo que nos rodea. El poeta es el que habla por muchos y el gran poeta, como dice Hegel, habla por todos. Ahí está la voz del pueblo.

García Cabral era gran bromista y gran conversador, pero su mundo no



El gran artista aquí acompañado de su esposa e hijo mayor.¹¹⁷

¹¹⁵ Texto tomado del libro *Las décadas del Chango García Cabral*, México, Domés, 1979. La presentación es de Ernesto García Cabral (hijo), pp. 9-14. La selección del texto que aquí se presenta es de María Isabel Bonilla Galindo, jefa del Departamento de Biblioteca Especializada.

¹¹⁶ Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 7, julio de 1956, p. 91

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 90.

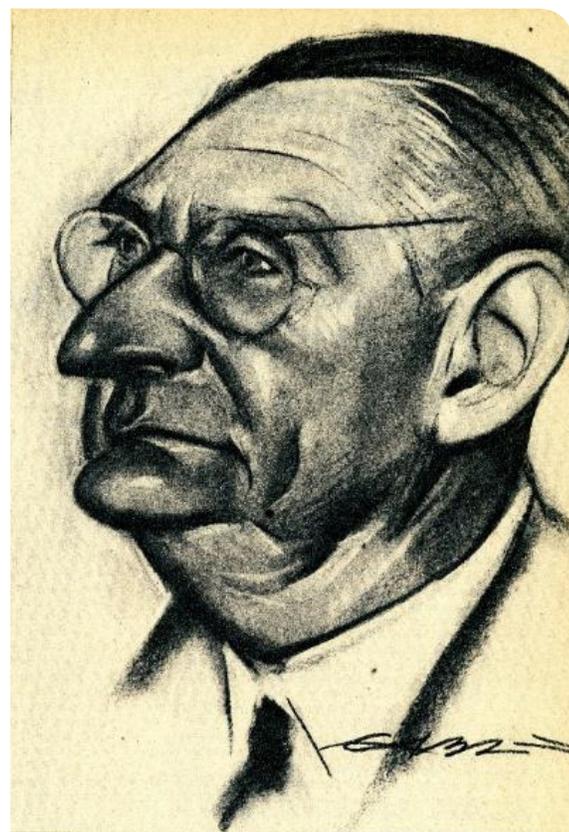
era el de la palabra, ni hablada ni escrita: era el mundo pictórico, el mundo de las formas.

El poeta, en prosa o en verso, es el hombre que no olvida, que está condenado a la memoria, al recuerdo; eso explica que Dostoievski pueda crear un mundo de personajes cuando ha tenido una sola vida individual. Cada vez que Dostoievski habló con un campesino, un comerciante, un burgués, un noble, un escritor, un periodista, hacía un muestrario de lo que podemos llamar, *grosso modo* y de manera arbitraria, pueblo ruso. Captó diversas facetas psicológicas en una forma de experiencia directa e indirecta. No se necesita ser el “eterno marido” para escribir eso; conoce el caso y luego lo escribe. Dostoievski tuvo algunas experiencias claves, que dan un trasfondo muy importante a su obra.

Las experiencias de la conspiración y la cárcel, experiencias que no a todos los hombres les son dadas. Algunos hemos vivido la experiencia de la muerte probable por enfermedad: hemos estado hospitalizados, operados y demás. Pero la experiencia de la muerte por fusilamiento, cuya hora anuncian, es extraordinaria, muy pocos sentenciados se salvaron: Dostoievski tuvo esa experiencia; tuvo también la de la epilepsia, que da una sensibilidad muy grande durante lo que se llama el aura; antes y después de los ataques se gozan momentos de euforia; además tuvo la del juego: gastar hasta el último centavo; y después las del alcoholismo, de

la miseria, de las deudas. Conoció, en etapas sucesivas, lo que es el “alma eslava”, el pueblo ruso, pasa por todos los estratos, desde el *mujic* hasta el gran duque y el general.

En México, hemos tenido por fortuna varios testigos importantes, Mariano Azuela es uno, parcial, del principio de la Revolución y de ciertos aspectos de la vida doméstica, provinciana y citadina. Martín Luis Guzmán, antes que



LA trayectoria del señor José Morales Sánchez, como hombre y como ferrocarrilero, es ejemplo de trabajo, de honestidad y de energía. Durante sesenta años ha trabajado para el ferrocarril, y hace más de cuarenta que pertenece a los Nacionales de México. Es un batallador al servicio del progreso nacional por medio de los FF.CC.

Inspector general de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre.¹¹⁸

¹¹⁸ Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 7, julio 1956, p. 105.

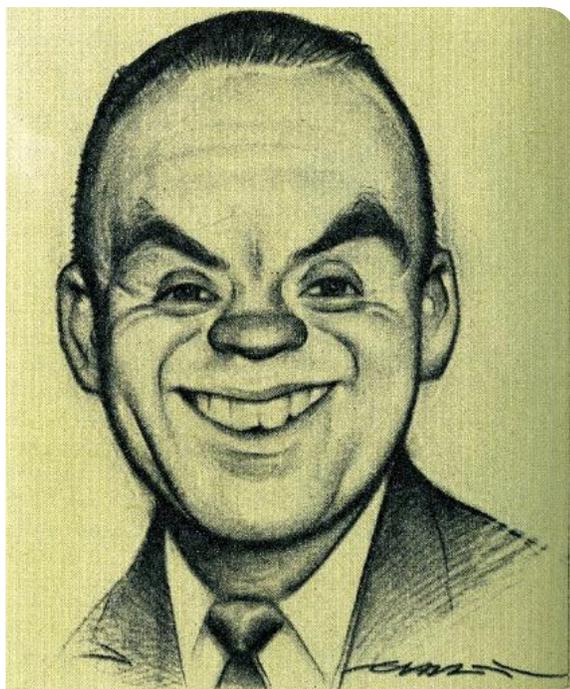
nada, es el gran reportero, el gran testigo que, naturalmente como tal, yendo de un lado a otro, coloca en cierto modo su yo en el centro de toda la crónica... hemos tenido testigos muy buenos; podemos pensar en muralistas; en primer lugar, José Clemente Orozco, en segundo, Diego Rivera, en tercero David Alfaro Siqueiros...

Cabral no es un conocimiento de ahora ni un descubrimiento reciente, es la infancia de Zapotlán. Antes de entrar a la escuela ya había visto las portadas de Cabral: mi papá estaba suscrito allí,

varios periódicos y revistas.

“Cuando tenía cuatro años empecé a manejar *Revista de Revistas*. Lo primero que mi papá nos explicaba era la caricatura de portada. Entonces, aparte de la percepción del México local que era el pueblo pomposamente dominado por Ciudad Guzmán –desde el siglo pasado, hace más de ciento quince años le cambiaron el nombre–, esa partícula de nacionalidad territorial, espiritual, folclórica y todo lo que se quiera y mande, me empecé a dar cuenta, a través de tales portadas, de

Álvaro Íñigo,
ayudante en
Finanzas del
gerente general
de FNM.¹¹⁹



EL LAPIZ —negro—, de García Cabral FUSILO amablemente a nuestro financiero, Alvaro Íñigo Ezquerro, a quien los cálculos y guarismos no destruyen la amable sonrisa con que fuimos recibidos en su oficina.



en el pueblo, a la entrega semanal de *Revista de Revistas*, y nos mandaba a mi hermano y a mí a recoger el ejemplar del día que llegaba, a una peluquería, propiedad de don Ramón Cameros, que era el distribuidor en Zapotlán de

lo que eran México, Hispanoamérica y el mundo, porque este hombre lo mismo dibujaba un indígena, un pueblecillo o un paisaje mexicanos, que la caricatura de Edmond Rostand, de Anatole France o de Miguel Primo de Rivera. Hizo caricaturas de personajes españoles, franceses, ingleses, norteamericanos; el primer Rockefeller que vi en mi vida fue el dibujado por Cabral.

[...] Caricaturizó muy bien a Madero, Carranza y Obregón, Luis G. Urbina y Alfonso Reyes. El retrato de Manuel

¹¹⁹ Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 11, noviembre de 1956, pp. 24-25.

Acuña es una obra maestra y preciso el de Amado Nervo. Cabral dibujó maravillosamente rostros anónimos: campesinos de distintos lugares del país, obreros e inclusive lo que hoy llamamos *teporochos*, cargadores de la Merced; mujeres: desde la soldadera hasta la pelona más aristocrática, pasando por todas las etapas de la mujer de clase media; se especializó en burócratas y esposas de burócratas y en obreros y esposas de obreros.

[...] En Cabral hay tintes de Grosz y de los caricaturistas franceses, como Hen-

propia del hombre que se vuelve intérprete del pueblo, asimiló lo que estaba pasando en el mundo plásticamente; vino a México y nos lo calibró haciendo mexicano lo que era universal en ese momento. Se permitió esta puntada: captar el arte plástico francés, italiano, alemán, inglés, norteamericano, y vía París, esa corriente orientalista, uno de cuyos mayores exponentes fue Hiroshige, que nutrió tanto al *art nouveau*: éste se encontró, en Francia, con el arte japonés.

[...] Cabral es un testigo objetivo por su universalidad. Originario de Huatusco, percibe las mayores finuras de los mejores dibujantes europeos. Ve lo que sucede objetivamente en la plástica universal, y con esa intuición del gran pícaro mexicano que fue, se da cuenta de que no debe meterse a muralista, ni a pintor de caballete, ni siquiera a pintor *en serio*, porque se le presenta un



Ernesto García Cabral electriza sobre la cartulina el gesto de Alejandro Díaz Cortés. Bueno, incisivo y rápido: así es este gran dibujante.¹²⁰

ri Toulouse-Lautrec y Aristide Bruant. Si se hiciera una exposición de Cabral,¹²¹ por ejemplo, en París resultaría sensacional, porque aquí en México que le hacemos y buscamos, la gente no se da cuenta de la importancia de este hombre, que no sólo a nivel nacional sino mundial resumió todo tipo de técnicas procedentes de los más grandes caricaturistas. Cabral, con esa intuición

mundo en descomposición, grotesco; así, por ejemplo, mira el mundo de las grandes cocotas, que vive, convive y aun ama, a la parisina, que es la forma cosmopolita, la flor del romance y de lo terrible... Hay dibujos académicos de Cabral que sorprenden por su tratamiento de las formas, pero no quiso ser un buen pintor académico y optó por la caricatura.

¹²⁰ Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 7, julio de 1956, p. 91.

¹²¹ El 2 de junio y hasta el 26 de octubre de 2016 podrán disfrutar, en el Museo del Estanquillo de la ciudad de México, de la exposición "El universo estético de Ernesto García Cabral" que incluye 400 trabajos de este artista y caricaturista los cuales fueron seleccionados por Rafael Barajas "El Fisgón".



Don Santiago Pichardo, Ayudante de Tráfico, fusilado por Cabral.¹²³

Ramón Zepeda, Superintendente de los Talleres de Nonoalco y de la Terminal del Valle de México.¹²²

La chispa veracruzana, jarocho, consiste en que Cabral mismo se ve cara de chango y se dice: *no quiero hacer el papel de hombre* –del hombre que se pinta con la nostalgia de la gran belleza griega y pasando por todas las escuelas del mundo–, *porque tengo esta voluntad grotesca de índole muy personal: si desde niño me ven cara de chango y me apodan el Chango, y el chango es, cierto modo, una caricatura de hombre o quizá, un mejor proyecto de hombre, entonces, elijo al chango, que a veces*

nos ilustra más sobre nosotros mismos. Y concluye que la caricatura, que es un arte menor, constituye su modo de expresión apropiado.... Cabral es un artista porque todo lo hizo desde su propia caricatura; se supo caricaturesco, como lo son casi todos, aunque no nos gusta admitirlo. Una vez aceptada su condición, la emprendió contra todos nosotros: los que estamos en el poder o padecemos persecución por la justicia. MF

¹²² Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 12, diciembre de 1956, p. 16.

¹²³ Revista *Ferronales*, t. xxvii, núm. 9, septiembre de 1956, p. 43.

Archivo Histórico

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México

Subfondo: Junta Directiva (JD)

| NÚM. | EXPEDIENTE | LEGAJOS | PERIODO | NCO | CAJA | OBSERVACIONES |
|------|---|---|-----------|---------|------|---|
| 515 | 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 aplazada del 15 al 3 de diciembre de 1926. | 1926-1926 | 3, 6126 | 34 | |
| 516 | 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 enero de 1930. | 1930-1930 | 3, 6130 | 34 | No se realizó por falta de poderes de la CUTCY. |
| 517 | 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, 16 de octubre; 2. Extraordinaria 15 de diciembre de 1931. | 1931-1931 | 3, 6131 | 34 | |
| 518 | 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, 1 de abril de 1935. | 1935-1935 | 3, 6135 | 34 | |

| NÚM. | EXPEDIENTE | LEGAJOS | PERIODO | NCO | CAJA | OBSERVACIONES |
|------|---------------------------------------|---|-----------|---------|------|---------------|
| 519 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.E 29 de noviembre; 2. E 13 de diciembre | 1907-1907 | 3, 6207 | 34 | |
| 520 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.E 27 de marzo; 2. 29 de mayo; 3. O 26 de junio; 4. O 25 de septiembre; 5. O 30 de octubre; 6. O 27 de noviembre | 1908-1908 | 3, 6208 | 34 | |
| 521 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.O 29 de enero; 2. O 27 de agosto; 3. O 24 de septiembre; 4. O 12 de noviembre; 5. E 24 de diciembre | 1909-1909 | 3, 6209 | 34 | |
| 522 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.O 28 de julio; 2. O 26 de agosto; 3. 28 de octubre; 4. O 18 de noviembre | 1910-1910 | 3, 6210 | 34 | |
| 523 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.O 14 de enero; 2. O 25 de agosto; 3. O 11 de septiembre; 4. O 24 de noviembre | 1924-1924 | 3, 6124 | 34 | |
| 524 | Acta de secciones de la JD de la CDCD | 1.O 23 de agosto; 2. O 22 de noviembre | 1912-1912 | 3, 6212 | 34 | |

Biblioteca Especializada

Colección Amorós-De Negre

- 801.** *Ferrocarril de Cremallera de Monistrol a Montserrat. Único en España. Espléndidos panoramas, numerosas e interesantes excursiones. Servicio de trenes en combinación con la Compañía de los caminos de Hierro del Norte, a partir del día 1º de octubre de 1921. Pequeña hoja de anuncio de 17.5 x 12.0 cm.*
- 802.** *Programa para la solemnidad de la inauguración del Ferrocarril de Veracruz a Jalapa, acordado por la Junta Popular de esta última ciudad. Art. 1º La Junta Popular, organizada para celebrar la inauguración del Ferrocarril de Veracruz a Jalapa, dedica dos días a las demostraciones de regocijo público, con el objeto de solemnizar un acontecimiento tan plausible para el Estado y de tanta importancia para esta ciudad..., Jalapa, junio 14 de 1875. Jalapa, Ver., México, Tip. Veracruzana de A. Ruiz, 1875, 1 h. impresa por el anverso. 40.2 x 12.0 cm.*
- 803.** *Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Instrucciones sobre garroteros de aire. México, Imprenta y litografía "La Europea", [1908], 22 pp. Encuadernación en tela.*
- 804.** *Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Reglamento para gobierno de los empleados del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. México, Imprenta y litografía "La Europea", [1908], 1 h. + 76 pp. Encuadernación en tela.*
- 805.** *Contracts relating to the Tehuantepec National Railway. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. - of 16 th may, 1902 and 20 th may 1904. México, I-XVI pp. + 152 pp. Encuadernación mestiza.*
- 806.** *Ferrocarril Mexicano. [1896], 60 pp. + ilustrs. Encuadernación en tela.*
- 807.** *Dictamen de la comisión de Industria de la Cámara de Senadores consultando la autorización para construir un ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec. México, Imprenta de I. Cumplido, 1879, 34 pp. Encuadernación rústica.*

- 808.** *Boletín de la Secretaría de Fomento*, año 1, segunda época, núm. 7, 3 de marzo 1902. México, Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento, 1902, pp. 119 a 142 + 2 láms. + 1 despls. Encuadernación rústica.
- 809.** *Contrato celebrado entre el C. Ministerio de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión y los señores David Ferguson y Sebastián Camacho, en representación del señor Roberto R. Symon, para la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Guaymas hasta el límite Norte del Estado de Sonora o del de Chihuahua*. México, Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, 1879, 52 pp. Encuadernación rústica.
- 810.** *Contrato celebrado entre el C. Ministerio de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión y el Sr. Enrique de Stuckle, en representación del Sr. Eduardo Learned, de la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec, para la apertura de una comunicación interoceánica y la ejecución de obras hidráulicas en ambas costas del Istmo de Tehuantepec*. México, Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, 1878, 78 pp. Encuadernación rústica.

Fototeca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
 Sección: Donaciones al Museo



Automóvil
 adaptado para
 correr en la vía.
 Línea Chihuahua
 al Pacífico.
 Núm. registro
 03-001684.

| NÚM. DE REGISTRO | PIE DE FOTO | COLOR | FORMATO |
|------------------|---|----------------|------------|
| 03-001673 | Vía elástica. Suiza. | Blanco y negro | 6 x 4" |
| 03-001674 | Vías electrificadas. | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001675 | Vía elástica. | Blanco y negro | 4 x 6" |
| 03-001676 | Vía electrificada. Suiza. | Blanco y negro | 6 x 4" |
| 03-001677 | Vía electrificada. Suiza. | Blanco y negro | 4 x 6" |
| 03-001678 | Vía electrificada. Suiza. | Blanco y negro | 4 x 6" |
| 03-001679 | Vía. Suiza. | Blanco y negro | 4.5 x 4" |
| 03-001680 | Vía elástica en la línea México-Nuevo Laredo. Postal a color. | Color | 4 x 6" |

| NÚM. DE REGISTRO | PIE DE FOTO | COLOR | FORMATO |
|------------------|--|----------------|------------|
| 03-001681 | Vía elástica en la línea México-Nuevo Laredo. Postal a color. | Color | 4 x 6" |
| 03-001682 | Vía elástica en la línea México-Nuevo Laredo. Postal a color. | Color | 4 x 6" |
| 03-001683 | Vía electrificada. Ferrocarriles extranjeros. | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001684 | Automóvil adaptado para correr en la vía. Línea Chihuahua al Pacífico. | Blanco y negro | 4 x 6" |
| 03-001685 | Automóvil adaptado para correr en la vía. Línea Chihuahua al Pacífico. | Blanco y negro | 4 x 6" |
| 03-001686 | Carro de transporte pesado "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001687 | Carro de transporte pesado "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001688 | Carro de transporte pesado "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001689 | Carro de transporte pesado "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001690 | Carro "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001691 | Carro "Regis Martelet". | Blanco y negro | 3.5 x 5.5" |
| 03-001692 | Puente ferroviario. Francia. | Blanco y negro | 4 x 6" |



Puente ferroviario.
 Francia.
 Núm. registro
 03-001692.

Planoteca

Fondo: Ferrocarriles Nacionales de México
 Subfondo: Ferrocarril Interoceánico (Puebla)

| NÚM. | TÍTULO | FECHA DE ELABORACIÓN | SOPORTE | ESCALA | ESTADO DE CONSERVACIÓN | MEDIDAS (CM) |
|------|---|-----------------------|-----------|---------|------------------------|--------------|
| 561 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Pirámides. | 15 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |

| NÚM. | TÍTULO | FECHA DE ELABORACIÓN | SOPORTE | ESCALA | ESTADO DE CONSERVACIÓN | MEDIDAS (CM) |
|------|---|-----------------------|-----------|---------|------------------------|--------------|
| 562 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Metepec. | 16 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 563 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Otumba. | 17 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 564 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Víctor. | 18 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 565 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Aguatepec. | 19 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 566 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Campero. | 21 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 567 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Santa Clara. | 22 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 568 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Macua. | 23 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 569 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Empalme con Ferrocarril Hidalgo. | 24 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |

| NÚM. | TÍTULO | FECHA DE ELABORACIÓN | SOPORTE | ESCALA | ESTADO DE CONSERVACIÓN | MEDIDAS (CM) |
|------|---|-------------------------|-----------|------------|------------------------|--------------|
| 570 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación San Lorenzo. | 26 de octubre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 571 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Planificación de estaciones. | 1929 | cianotipo | Sin escala | bueno | 49 x 25 |
| 574 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Peñón. | 2 de septiembre 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 575 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Cantera. | 3 de septiembre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 576 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación de bandera Santa Marta. | 4 de septiembre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 577 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación Los Reyes. | 4 de enero de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |
| 578 | Ferrocarriles Nacionales de México. Ferrocarril Interoceánico. División de Puebla. Distrito de San Lázaro. Estación San Vicente. | 5 de septiembre de 1929 | cianotipo | 1:2,000 | bueno | 49 x 25 |

| NÚM. | TÍTULO | FECHA DE ELABORACIÓN | SOPORTE | ESCALA | ESTADO DE CONSERVACIÓN | MEDIDAS (CM) |
|------|---|-------------------------|-----------|---------|------------------------|--------------|
| 579 | 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 |
| 580 | 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 |

Almacén de Colecciones

Carreta: "La Filomena"

Cédula de Registro de Bienes Muebles con Valor Histórico Cultural

1. Números de registro:

Inventario CNCA: H68 00179 Z4.

Inventario FNM: I48120000600309.

De colocación en almacén: patio posterior de la Subdirección de Conservación y Restauración. Almacén de Bienes Muebles Históricos del CNPPCF / MNFM.

Clave Pronare:

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| M | N | F | M | 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

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

2. Localización:

Estado: Aguascalientes, Ags. *Municipio:* Aguascalientes

Localidad: Aguascalientes.

3. Nombre del objeto:

carreta para el Servicio de Express.

4. Nombre del fabricante:

N de M.

5. Materia prima predominante:

Metal y madera.

