Horizontes de la GESTIÓN CULTURAL

Año 1, No. 2, Julio-diciembre 2021
ISNN: 3061-8029

Caminos de fierro en México
Adriana Ruiz Razura

Una obra de grandes magnitudes.
La estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020)
Ricardo Manuel Wan Moguel

Dos estaciones ferroviarias mexicanas inauguradas en 1920
José Alfredo Alcántar Gutiérrez

Proyecto *100 del Tren*.
Dos estaciones ferroviarias con cien años de historia
Alberto Paz Bustamante

Literatura e infancia: Relaciones entre textos literarios, niñas y niños
María Teresa Orozco López

La función sociocultural del refrán, su estructura y su naturaleza metafórica.
Caso: Refranes con oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo
Carmina Alejandra García Serrano

Comunidades en movimiento.
Aproximaciones a la expresión inmaterial del patrimonio cultural
Manuel Celestino Flores Bravo

100 DEL TREN

MAESTRÍA EN GESTIÓN Y DESARROLLO CULTURAL

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño

Horizontes de la GESTIÓN CULTURAL

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
DIRECTORIO INSTITUCIONAL

Dr. Ricardo Villanueva Lomelí
Rector General

Dr. Héctor Raúl Solís Gadea
Vicerrector Ejecutivo

Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata
Secretario General

CENTRO UNIVERSITARIO DE ARTE, ARQUITECTURA Y DISEÑO

Dr. Francisco Javier González Madariaga
Rector del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño

Mtra. María Dolores del Río López
Secretaria Académica

Dr. Everardo Partida Granados Secretario Administrativo

EQUIPO EDITORIAL

Dra. Adriana Ruiz Razura
Directora

Dra. Ana Gabriela González Anaya
Editora

Mtro. Manuel Celestino Flores Bravo
Secretario Técnico

Ing. Alberto Paz Bustamante
Diseño Editorial

COMITÉ EDITORIAL

Dra. Adriana Ruiz Razura
Universidad de Guadalajara /CUAAD

Dra. Ana Gabriela González Anaya
Universidad de Guadalajara/CUALTOS

Dr. Hugo Adrián Medrano Hernández
Universidad de Guadalajara/CUCSH

Dra. Carmina Alejandra García Serrano
Universidad de Guadalajara/CUCSH

Mtra. Nubia Macías Navarro
Universidad de Guadalajara/CUAAD

Mtro. Manuel Celestino Flores Bravo
Universidad de Guadalajara//CUAAD

COMITÉ CIENTÍFICO

Dra. Ana Lucía Recaman Mejía
Universidad La Salle Cuernavaca

Dr. Víctor Guédez
Universidad Autónoma de Barcelona

Dra. Dulce Armonía Borrego Gómez
Universidad Nacional Autónoma de México

Dra. Adriana Marina Martínez Maldonado
Universidad de Guanajuato

Mtra. Ixchel Nacdul Ruiz Anguiano
El Colegio de Jalisco

Portada: Centro Cultural González Gallo (Antigua Estación de Trenes de Chapala). Fotografía: Alberto Paz Bustamante. Marzo 2019.

Contraportada: Estación de trenes de Chapala, circa 1920. Fotografía: Guillermo de Alba. Referencia: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba, p. 66.

Horizontes de la Gestión Cultural. Año 1, No 2, Julio-diciembre 2021, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural, por el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño. Calzada independencia Norte #7075, Huentitán El Bajo, C.P. 44250, 3312023000, horizontes@cuaad.udg.mx, Editor responsable: Dra. Ana Gabriela González Anaya. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo 04-2021-101513532100-102, ISSN: 3061-8029, otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural del CUAAD, Calzada independencia Norte #7075, Huentitán El Bajo, C.P. 44250, Guadalajara, Jalisco, México. Mtro. Manuel Celestino Flores Bravo. Fecha de la última actualización: 30 de julio de 2021.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Año 1, No. 2, julio-diciembre 2021

Horizontes
de la GESTIÓN CULTURAL

CONTENIDO

CARTA EDITORIAL

Adriana Ruiz Razura 3

ARTÍCULOS

Caminos de fierro en México 4-10
Adriana Ruiz Razura

Una obra de grandes magnitudes.
La estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020) 11-17
Ricardo Manuel Wan Moguel

Dos estaciones ferroviarias mexicanas inauguradas en 1920 18-26
José Alfredo Alcántar Gutiérrez

Proyecto 100 del Tren. Dos estaciones ferroviarias con cien años de historia 27-35
Alberto Paz Bustamante

Literatura e Infancia. Relaciones entre textos literarios, niñas y niños 36-40
María Teresa Orozco López

La función sociocultural del refrán, su estructura y su naturaleza metafórica.
Caso: Refranes con oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo 41-47
Carmina Alejandra García Serrano

RESEÑA

Comunidades en movimiento.
Aproximaciones a la expresión inmaterial del patrimonio cultural
Manuel Celestino Flores Bravo 48-50

CARTA EDITORIAL

BIENVENIDOS

En la Benemérita Universidad de Guadalajara durante el año 2005 comenzamos el proyecto académico en torno a la gestión cultural más importante y trascendente de México: la creación de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural. Ésta trajo a la academia mexicana nuevos aires y métodos para analizar, proponer, administrar y registrar los fenómenos socioculturales incorporando innovadores métodos científicos con una problematización y sistematización objetivamente definidas.

A través de ocho generaciones este programa de posgrado ha dado a la sociedad mexicana más de un centenar de profesionistas en el área de la gestión y el desarrollo cultural. Todos estos profesionales recibieron una formación y capacitación de primer nivel con verdaderos expertos de reconocimiento nacional e internacional en las áreas de políticas culturales, mercadotecnia cultural y, desde luego, en investigación y gestion cultural.

Cada uno de nuestros egresados ha desarrollado proyectos culturales de importante relevancia en distintos puntos del país, así como de gran impacto en su contexto social. Dichos proyectos comienzan con la observación y detección de una problemática registrada para posteriormente ser abordada y aplicada desde la gestión cultural.

El papel del gestor cultural en el desarrollo de la sociedad está vinculado con el fortalecimiento de la identidad y de la apropiación del patrimonio cultural por parte de la sociedad. El gestor cultural es un actor social que incide de manera directa en la democratización del acceso a los bienes culturales y el fomento de una participación ciudadana en favor de la construcción y desarrollo económico, social y cultural de la comunidad. El papel del gestor cultural no es "llevar la cultura a la gente", sino fomentar la construcción o re-construcción de una cultura colectiva que nos identifique como sociedad. En este tiempo de crisis que estamos viviendo como sociedad, la misión del gestor cultural resulta vital para la regeneración del tejido social.

El trabajo del gestor cultural no puede estar completo sin una sistematización objetivamente definida, porque, para que trascienda su obra, debe contar con un buen bagaje teórico y práctico; es decir, todo lo que el gestor cultural afirme debe estar sustentado por datos e información real, información que defina las problemáticas que este actor social quiere atender.

El trabajo de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural es precisamente el de acompañar al estudiante en ese proceso de sistematización para que cada proyecto cultural que realice cuente con el respaldo académico necesario. El esfuerzo que realizamos en el posgrado lo queremos difundir a través de este portal, el cual pretende dar a conocer las investigaciones más relevantes que se realizan al interior del posgrado, pero también que sea una ventana para que gestores culturales ajenos a este posgrado den a conocer sus aportaciones y propuestas.

Así pues, les damos la bienvenida a este portal. Esperamos que pronto la comunidad de gestores culturales se apropie de este espacio y se convierta en un referente para compartir conocimientos y experiencias en torno a lo que nos apasiona. Enhorabuena a todos los alumnos y académicos del posgrado por hacer posible los trabajos que aquí conoceremos.

¡Sean todos bienvenidos!

Dra. Adriana Ruiz Razura
Directora del Consejo Editorial

Caminos de fierro en México

Adriana Ruiz Razura
adriana.ruiz@cuaad.udg.mx

Resumen

Esta investigación trata acerca de la importancia que tuvieron los caminos de fierro desde finales del siglo XIX en México. Se centra principalmente en la llegada del tren a Guadalajara y el posterior proyecto de llevar un tren a Chapala, población famosa por su riqueza acuífera y climatológica. El noruego Christian Schejtnan, protagonista de este proyecto, trabajó duramente por lograr llevar el tren a Chapala, pero sus esfuerzos no rindieron el fruto esperado. Se describe de manera muy puntual las reseñas que publican los periódicos de la época tanto nacionales como extranjeros acerca del mencionado tren y las festividades en torno a su inauguración que reflejan las costumbres de la sociedad de aquellos tiempos.

Palabras clave: Tren, inversión extranjera, porfiriato, inauguración, estación de tren

Abstract

This research is about the importance of the iron railroads since the end of the 19th century in Mexico. It focuses mainly on the arrival of the train to Guadalajara and the subsequent project of the train to Chapala, a town famous for have the largest lake in Maxico, and its beautiful weather. The Norwegian Paul Christian Schejtnan was the protagonist of this project back in 1917, he worked very hard to get the train to Chapala, although his efforts did not produced the expected results. This investigation reviews very accurately, different articles published by national and foreign newspapers of the time, about the aforementioned train and the festivities around its inauguration that reflect the traditions of the society of those times.

Keywords: Train, foreign investment, Porfiriato, inauguration, train station

Los caminos de fierro en México iniciaron su construcción desde mediados del siglo XIX. Daniel Cosío Villegas (1994) [2] nos explica que el proceso no fue fácil ya que había muchos intereses internacionales involucrados y no había recursos económicos suficientes para realizar convenios y concesiones provechosas para el país.

Figura 1. José de la Cruz Porfirio Díaz Mori (1830-1915)

Fuente: Fototeca INAH ©

Es necesario recordar lo que José López Portillo y Rojas (1975, pp.156-157)[3] enfatiza al respecto escribiendo que ni Juárez ni Lerdo apoyaron las concesiones ferrocarrileras exclusivas a compañías norteamericanas, ya que sostenían que se debían conceder también a compañías europeas para establecer competencia de fuerzas e intereses entre los capitales del Viejo Mundo y los de América del Norte.

Sin embargo, a la llegada de Porfirio Díaz al poder, éste benefició a las compañías americanas construyéndose en el México porfirista más de 19,000 kilómetros de vías férreas (García de Fuentes, 1987 p. 141). Por razones obvias la vía férrea México-Veracruz fue una prioridad siendo inaugurado el primer ferrocarril nacional el 24 de diciembre de 1879 con la presencia del Presidente Don Porfirio Díaz.

En el caso de Jalisco y en específico de Guadalajara "la silbante locomotiva, instrumento del progreso" entró a la capital del estado en abril de 1888 saludada por el pueblo y autoridades con indescriptible regocijo y los discursos de rigor; el Ferrocarril Central Mexicano cubría la ruta Irapuato-La Piedad-Ocotlán y finalmente Guadalajara. (Cosío, 1994, p. 544) Posteriormente se construirían los ramales hacia Ameca y Tequila.

1. Fundadora y coordinadora de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural desde 2005. Arquitecta en la U. de G. con Maestría en Historia por la Universidad Autónoma de Zacatecas y Doctorado en Arte también por la Universidad de Zacatecas. Profesor de tiempo completo, U. de G., Sistema Nacional de Investigadores (SNI) Nivel 2. Premio Jalisco en Humanismo 2019. Presidenta de la Benemérita Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco, 2020-2021. https://orcid.org/0000-0003-3218-46600

2. Daniel Cosío Villegas (Ciudad de México 1898- 1976). Economist, historian, sociologist, political scientist and Mexican essayist. Founder of Fondo de Cultura Económica, also of Colegio de México, Escuela Nacional de Economía and El Colegio Nacional. Among his many works stand out: *La crisis de México (1947)*, *La historiografía política del México moderno (1953)*, *La Constitución de 1857 y sus críticos (1957)*.

3. José López Portillo y Rojas (1850-1923) tapatío, periodista, abogado, magistrado y en 1911 Gobernador de Jalisco. Entre sus obras de cuentos cortos destacan *Seis leyendas (1883)*, *Novelas cortas (1909)*, *Sucesos y novelas cortas (1903)*, *Historias, historietas y cuentecillos (1918)* y sus más conocidas novelas *La parcela (1898)*, *Los precursores (1909)* y *Fuertes y débiles (1919)*.

El gobernador en aquella época Ramón Corona Madrigal[4] tomó grandísimo empeño, indica Luis Pérez Verdía y Villaseñor (1952)[5], en que se construyera la estación del tren en un lugar relativamente céntrico de la ciudad para comodidad del público y así decidióse se estableciera cerca del templo de San Francisco. A las cuatro de la tarde del 15 de mayo de 1888, llegó el tren donde venían los señores ministros Don Manuel Romero Rubio y Don Carlos Pacheco siendo recibidos por el gobernador agasajándolos con una comida en Palacio de Gobierno y al día siguiente un suntuoso baile en el Teatro Degollado en cual estuvo concurridísimo (Pérez, 1952, pp. 583-585).

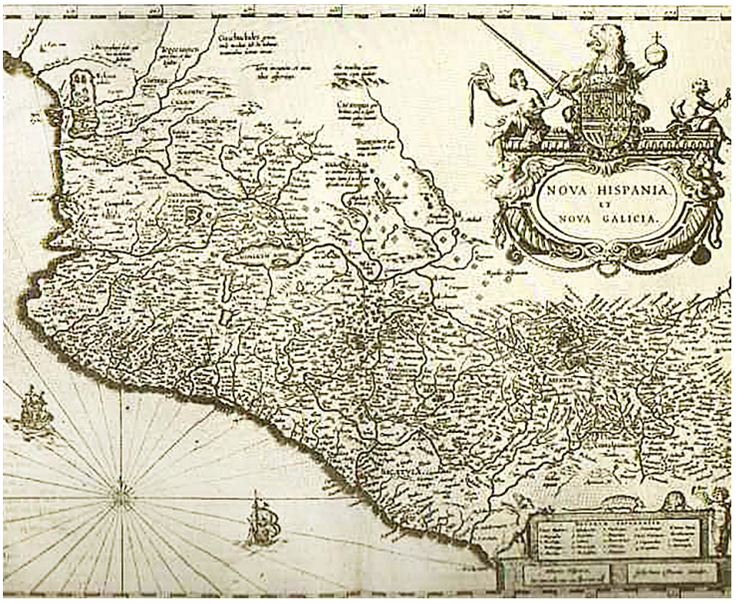
Pérez Verdía (1952) nos revela un trágico suceso a propósito de la Compañía del Ferrocarril Central, compañía que tenía establecidas excusiones dominicales a precios reducidos a la laguna de Chapala por Ocotlán. El tren salía de Guadalajara a las siete de la mañana y regresaban a las siete de la noche; en Ocotlán se tomaba el vapor "Libertad" y se hacía un paseo por el río Zula y por las orillas del lago, al que concurrían ordinariamente más de 100 personas.

Figura 2. Vapor Libertad

Fuente: Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

El domingo 24 de marzo de 1889, el vapor se encontraba a más de su capacidad; después de la comida algunos pasajeros envalentados por la embriaguez empezaron a correr alrededor del barco lo que hizo que este perdiera el equilibrio y al estar a seis metros del embarcadero en Ocotlán, el vapor se hundió provocando la muerte de 28 personas (Perez, 1952, pp. 588-599). No cabe duda que fue una terrible tragedia sin embargo por otro lado percibimos el gran interés de la sociedad de aquella época de visitar y pasear en Chapala.

Figura 3. Mapa de la zona occidental del Virreinato, procedente de los atlas de Janssonio y Blaew (siglo XVI)



Fuente: Cartografía de Nueva Galicia, p. 5. Los originales se encuentran en el Servicio Geográfico del Ejército de Madrid, British Library y Biblioteca Nacional de París.

Nos preguntamos entonces ¿cómo era el Mar Chapálico, con sus márgenes encantadas, sus aguas diáfanas y sus peces deliciosos, exclamaría D. Manuel Caballero poeta y prosista de Tequila? [6] (Vargas Avalos, 1984, p.13)

El lago de Chapala se formó hace miles de años y se vio alimentado de agua por las sierras que lo circundan; es famoso el viento oriental del "Mexicano" que sopla por las tardes. Chapala significa "lugar de búcaros u ollas pequeñas" (náhuatl); "lugar muy mojado o empapado" (coca), o el "lugar de chapulines sobre el agua" (náhuatl) (Gobierno del estado de Jalisco, 2005).

En sus orígenes Chapalac o *Chapallan* fue un asentamiento prehispánico, cuyos orígenes se pierden en la noche del tiempo. Sus habitantes originales hablaban dialectos derivados nahuas por lo que suponemos que alguna migración de tribus de origen náhuatl provenientes del noroeste del país, tocaron estas latitudes, encontrando la ribera norte del lago sumamente poblada, como lo refiere Fray Antonio Tello, fraile y cronista franciscano.

4. Ramón Corona Madrigal (Tuxcueca, Jalisco, 1837-México - 1889, Guadalajara, Jalisco) jalisciense militar y político mexicano Fue gobernador del estado de Jalisco durante los siguientes periodos: del 1 de marzo de 1887 hasta el 22 de septiembre del mismo año, del 24 de noviembre de 1887 hasta el 17 de marzo de 1888, del 1 de abril de 1888 al 9 de enero de 1889, del 25 de enero de 1889 al 21 de marzo de 1889; y finalmente del 1 de abril de 1889 al 10 de noviembre de 1889.
5. Luis Pérez Verdía y Villaseñor, (1857-Guatemala 1914). Tapatío, abogado y promotor de la instrucción normalista en Jalisco. Entre su extensa obra escrita destaca los tres tomos de la *Historia Particular de Jalisco* publicados en 1910, con motivo del centenario del inicio de la independencia.
6. Manuel Caballero (Tequila, 1849 - Ciudad de México, 1926) jalisciense, periodista, escritor y poeta mexicano, considerado el primer reportero de México. Fundó y dirigió varios periódicos: *El Noticioso (1878), La Gaceta Electoral (1880), El Eco Universal (1880) y El Mercurio Occidental (1889)* en Guadalajara.

Fray Antonio Tello en su *Crónica acerca de la fundación del convento de Chapala* indica que "lo más averiguado de ser así su nombre, es ser entonces su caudillo y principal cabeza un indio llamada Chapa, que animó a la dicha población, congregándola debajo de su dominio; no fueron nunca indios mañosos ni sangrientos, antes muy pacíficos y domésticos, como se echa de ver, pues no fueron conquistados ni sujetos con estruendos de armas, sino que ellos con buena inclinación recibieron la fe católica y sagrado Evangelio" (Tello, en De la Torre (1969/1998).

Carmen Castañeda (2011, p.105) también nos informa que "el mismo Tello, en su libro *V de su Crónica miscelánea de la santa provincia de Jalisco* concluida en 1653, indicaba que Chapala se localizaba a ocho leguas de la ciudad de Guadalajara junto a la gran laguna llamada Mare Chapalicum, de agua dulce, sabrosa y limpia con gran cantidad de pescado blanco y bagre, suficiente para abastecer la ciudad de Guadalajara (cabeza del Reino de Galicia)".

En el año 1524, con el contacto de los indígenas cocas y cazcanes con el franciscano Fray Juan de Padilla y el soldado español Alonso de Avalos, el señorío de Chapallan fue reconocido como parte del Nuevo Mundo. Fruto de la labor de evangelización de los franciscanos Fray Miguel de Bolonia, Fray Martín de Jesús o de la Coruña y Fray Juan de Amolón, se construyeron en 1531 con zacate y adobes el Convento, el Hospital – en el lugar que ocupa la capilla de Nuestra Señora del Rosario- de Axixic (Ajijic), y la iglesia de Tlayacapán (San Antonio); en 1548 el Convento de Chapallan (Chapala). Las Parroquias de Chapala y Ajijic así como la capilla de Nuestra Señora del Rosario fueron levantadas en el siglo XVIII con motivo de la secularización de los edificios religiosos a los franciscanos por parte de la Arquidiócesis de Guadalajara (Gobierno del Estado de Jalisco, 2005).

La paz de los poblados ribereños chapaltecas terminó con el movimiento de la independencia iniciado en 1810. Un sangriento episodio manchó sus páginas y fue el acontecido en noviembre de 1812 en torno a la batalla de la Isla de Mezcala y San Pedro Itzícan comandados por los caudillos José Santana y Encarnación Rosas. Si bien al final, tras largos combates y la hambruna que hizo estragos entre los insurgentes, obligó al padre Marcos Castellanos [7] acordar un armisticio honroso el 25 de noviembre de 1817.

Un número despreciable de indios (sic), cuyo caudillo jefe era el presbítero Castellanos, viejo, septuagenario y adocenado, sin ilustración, ni aspecto militar. Este fue el gran capitán y aquellos los valientes soldados hambrientos y desnudos, que por más de tres años entretuvieron y resistieron las aparentes activas y pomposas disposiciones del gobernador José de la Cruz (Castañeda, 2011, p.161).

Figura 4. Chapala circa 1922

Fotografía: Hugo Brehme. Colección particular

Las olas del *Mare Chapálico* fueron trasportando el tiempo y la bruma disipó la violencia generada. La llamada *Paz Porfiriana* apaciguó los ánimos. En el caso de Chapala se inició una época de auge con la construcción de grandes residencias de tapatíos y extranjeros, deseosos todos de gozar del clima y las vistas maravillosas del lago. Inicia entonces el proyecto de construir un ferrocarril de Guadalajara a Chapala con el objeto de acelerar el traslado de personas y mercancías ya que por diligencia era muy lento y peligroso; además de tardar entre 10 a 12 horas. De manera paralela inicia el desarrollo del automotor el cual vino a revolucionar el transporte de bienes y personas.Valientes tapatíos se aventuraban a realizar el traslado en automóvil a Chapala lo que representaba una verdadera proeza.

Figura 5. Stage for Chapala (Parada hacia Chapala)

Fotografía: Catálogo Selectivo. Fototeca Nacional - INAH ©2005 I.O. Depuración realizada por Paula Barra, noviembre de 2005.

7. Marcos Castellanos (Sahuayo, Michoacán, circa 1760 – Ajijic, Jalisco, 1826) sacerdote católico novohispano, párroco de La Palma (La Angostura), localidad ubicada al norte del lago de Chapala. En 1810 se unió a la revolución iniciada por Miguel Hidalgo y Costilla y en 1812 combatió, en compañía de Encarnación Rosas a los realistas en varias ocasiones. En febrero de 1813 ayudó a rechazar el ataque contra la isla de Mezcala y José Santana. Finalmente, en 1816, al ser bloqueadas y taladas las orillas del lago de Chapala el padre Castellanos negoció el indulto ofrecido por el mariscal de campo José de la Cruz.
Castellanos continuó ejerciendo su carrera eclesiástica en Ajijic, lugar donde murió en 1826.

Ante la inminente necesidad de mover de manera más eficiente un mayor número de personas y mercancías se inician las gestiones para construir un ferrocarril de Guadalajara a Chapala para lo cual el gobierno de Jalisco firma un contrato con el diputado Julio Arancivia el 26 de mayo de 1882. [8] Esta concesión se traspasa posteriormente al entonces gobernador Francisco Tolentino en 1884 y en 1890 caduca la concesión sin haberse construido.

Comenta el periodista Javier Medina Loera (2013), que el fracaso se debió fundamentalmente cuando se otorgó la concesión, el 6 de julio de 1882, ya se había expedido el permiso para el Ferrocarril Central, lo que ocurrió el 8 de septiembre de 1880, mismo que autorizaba la construcción del Ferrocarril del Pacífico, pasando por Guadalajara. Esto hacía inútil la proyectada vía a La Piedad, y al perder esta ruta, al concesionario sólo le quedaba la de Chapala, pero le faltó valor para hacerla. Posteriormente se firma otra concesión en 1884 para prolongar una línea férrea de Chapala a Celaya[9] que tampoco llegó a feliz término.

Figura 6. Playa de Chapala circa 1920

Fuente: Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Años después la fama de este pueblo lagunense llegaría a oídos de Porfirio Díaz quien en 1904, viajaría por vez primera a descansar a Chapala, quedando tan enamorado del paradisíaco lugar, que regresa cada año hasta 1909 con su familia y su comitiva de amigos, por lo que Díaz se vuelve de los primeros promotores turísticos del lago disfrutando sus estancias en la finca" El Manglar" de su cuñado Lorenzo Elizaga, la cual hasta la fecha se ubica al oriente de la ribera (Traslaviña, 2006, pp. 37-38).

El único defecto que el presidente Díaz encuentra es la larga travesía para poder llegar a Chapala, ya que en ese entonces no había un camino amplio y seguro y la brecha de Guadalajara al lago era muy insegura; por lo que la manera más fácil de llegar de la ciudad de México era por tren a Atequiza. De ahí, el general Díaz y su comitiva se trasladaban a Ocotlán en donde había un gran embarcadero, allí tomaban un pequeño buque de vapor que finalmente los llevaba a Chapala.

Uno de los acompañantes de Don Porfirio Díaz a Chapala, fue el Secretario de Hacienda y Crédito Público José Yves Limantour quien propuso la construcción del ramal Guadalajara-Chapala y cooperó con el gobierno del estado de Jalisco pero no concretó el proyecto. De igual forma, el gobernador Miguel Ahumada viajó varias veces a la ciudad de México para negociar el desarrollo ferroviario pero nunca lo concretó. (Vázquez, 2015, p.58).

La visita del presidente Díaz era tan esperada, que hasta en la unión americana daban noticas del suceso como lo consigna el periódico norteamericano *El Paso Herald*, el cual publicó en la ciudad de El Paso Texas el lunes 27 de marzo de 1911, la noticia acerca de que estaban en los últimos detalles para realizar la inauguración del Club de Yates con motivo de la visita del Presidente Díaz, durante la Semana Santa (El Paso Herald, 1911).

Traslaviña (2006, pp. 37-38), comenta que "en 1909 el asunto de la estación de trenes en Chapala era ya un asunto público que incluso se mencionaba en el periódico *El mundo ilustrado*. Finalmente concluye el gobierno de Porfirio Díaz y la estación no se concreta, el año siguiente estalla la Revolución mexicana y Chapala -como todo México- tendrían que recomenzar su desarrollo más adelante.

Retomamos de nueva cuenta la opinión de Javier Medina Loera quien señala que "tras los aciagos tiempos de la Revolución; si el ferrocarril no se hizo en tiempos de paz, menos se haría durante la guerra, pero una vez que la Revolución se hizo gobierno, a partir de 1917, volvieron a la carga los promotores de la vía y en esta ocasión correspondió al señor Christian Schjetnan, noruego de nacimiento, reanudar los trabajos en pro del ferrocarril con la creación de la Compañía de Fomento Chapala S. A., a quien se le dio la concesión y se firma el contrato el 19 de marzo de 1917". [10]

8. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 20/10-1.
9. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 20/9-1.
10. Archivo General de la Nación (AGN), Comunicaciones y Obras Públicas, núm. de registro 392/2-1.

El ferrocarril a Chapala se construyó desde el entronque con los Ferrocarriles Nacionales de México y la ruta a seguir iniciaba en La Capilla, Ixtlahuacán de los Membrillos y el potrero de El Molino, las faldas del cerro El Chihue, hasta llegar a Santa Cruz de la Soledad y de ahí a Chapala (Vázquez, 2020).

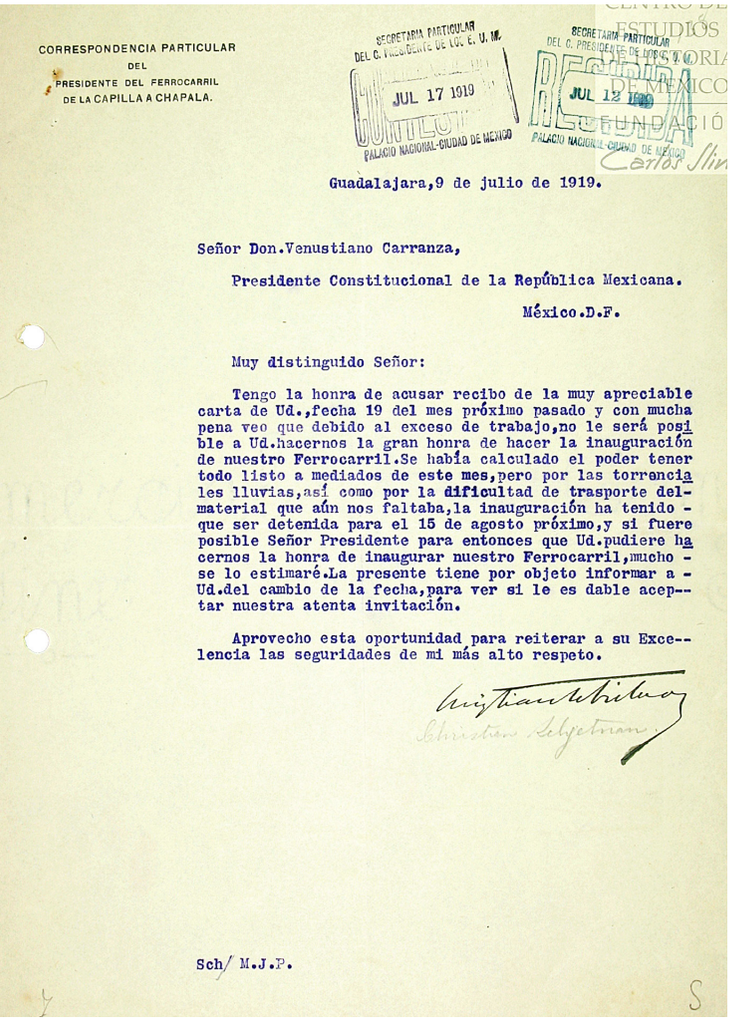
El periódico *El Pueblo* publica una entrevista que le realizaron al señor Schejtnan el sábado 17 de marzo de 1917, presidente de la Compañía de Fomento de Chapala, S.A. y además representante de algunos sindicatos noruegos quien manifestó que "el objetivo principal al que inclina todos sus esfuerzos es a procurar que capitales noruegos sean invertidos en México, ahora que se inicia una era de gran desenvolvimiento de todas las riquezas". Informa que el capital de la compañía era de $800,000.00 oro nacional y que seguramente iría en aumento y que el representante de esta compañía en Christiania capital de Noruega era el cónsul de aquel país señor G. M. Bryde (El Pueblo, 1917). Al leer esta nota se entiende entonces porque a la calle donde se construyó la estación del tren se le llamó avenida Cristianía.

Además, se habilitaron dos grandes vapores: El Vicking para pasajeros, de dos pisos, y La Tapatía para carga, y simultáneamente se inicia la construcción del edificio de la Estación del tren en Chapala por el arquitecto Guillermo de Alba, (1874-1935) formado en la Escuela de Chicago. La arquitectura en la segunda década del siglo XX, se encontraba en pleno proceso de cambio y así comenta el arquitecto Cuauhtémoc del Regil que este edificio muestra un evidente alejamiento de los detalles arquitectónicos, su simplificación geométrica y un anuncio temprano de lo que en breve ocurriría a nivel mundial con la arquitectura funcionalista. Resulta interesante observar que los primeros dos niveles del edificio se resuelven con formas simples y solo la última planta, casi inaccesible, se apegue a la tradición, con columnas y pilastras jónicas, arcos con filetes y riñones decorados con molduras a la manera tradicional (De Regil, 2010, pp. 14-17).

La inauguración del tren se tenía contemplada desde mediados de 1919, sin embargo según informa el periódico *La Prensa* publicado en San Antonio Texas, el 10 de agosto de 1919, se suspenden las obras del ferrocarril "debido a las fuertes lluvias se habían destrozados los terraplenes que se habían desbaratado como si fueran azúcar" (La prensa, 1919).

El 18 de marzo el periódico *El Informador* publicaba que el señor Schejtnan comentaba que los gastos hasta esa fecha ascendían a la muy respetable suma de un millón seiscientos mil pesos (El Informador, 1920a). La inauguración se fue postergando; el periódico El Informador publica el jueves 25 de marzo de 1920, el cambio de fecha en espera de la

Figura 7. Carta Invitación de Schejtnan al presidente Venustiano Carranza, fechada 9 de julio de 1919.



CORRESPONDENCIA PARTICULAR
DEL
PRESIDENTE DEL FERROCARRIL
DE LA CAPILLA A CHAPALA.

SECRETARIA PARTICULAR
DEL C. PRESIDENTE DE LOS E. U. M.
JUL 17 1919
PALACIO NACIONAL-CIUDAD DE MEXICO

SECRETARIA PARTICULAR
DEL C. PRESIDENTE DE LOS E. U. M.
JUL 12 1919
PALACIO NACIONAL-CIUDAD DE MEXICO

Guadalajara,9 de julio de 1919.

Señor Don.Venustiano Carranza,

Presidente Constitucional de la República Mexicana.

México.D.F.

Muy distinguido Señor:

Tengo la honra de acusar recibo de la muy apreciable carta de Ud.,fecha 19 del mes próximo pasado y con mucha pena veo que debido al exceso de trabajo,no le será posible a Ud.hacernos la gran honra de hacer la inauguración de nuestro Ferrocarril.Se había calculado el poder tener todo listo a mediados de este mes,pero por las torrencia les lluvias,así como por la dificultad de trasporte del material que aún nos faltaba,la inauguración ha tenido - que ser detenida para el 15 de agosto próximo,y si fuere posible Señor Presidente para entonces que Ud.pudiere hacernos la honra de inaugurar nuestro Ferrocarril,mucho - se lo estimaré.La presente tiene por objeto informar a - Ud.del cambio de la fecha,para ver si le es dable aceptar nuestra atenta invitación.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a su Excelencia las seguridades de mi más alto respeto.

Christian Schejtnan

Sch/ M.J.P.

Fuente: Centro de Estudios Historia de México, Fundación Carlos Slim.

confirmación de la asistencia del presidente Venustiano Carranza. Cabe señalar que la fecha inaugural se había tenido que posponer en dos ocasiones: la primera por la falta de autorización de la Secretaría de Comunicaciones, y la segunda, por esperar al Presidente de la República, Venustiano Carranza, quien finalmente no pudo asistir al acto. Por fin el 6 de abril el periódico El Informador señala la fecha definitiva para el día 8. Las invitaciones se entregaron a familias de la alta sociedad con la siguiente redacción:

En nombre y representación de la Compañía de Fomento de Chapala, A.C. propietaria del ferrocarril de "La Capilla" a Chapala tengo el honor de invitar a usted a la inauguración de dicho ferrocarril que tendrá verificativo el día 8 de los corrientes. El tren especial de invitación partirá de esta ciudad a las nueve de la mañana y regresará de Chapala a las cinco de la tarde del mismo día. A las doce se servirá a los invitados un lunch en el edificio de la Compañía. La presentación del adjunto boleto, que es personal, será exigido en el tren. Guadalajara, abril de 1920. Christian Schejtnan. (UNAMc, 2015)

Figura 8. Periódico El Informador newspaper 9 de abril de 1920.

EL INFORMADOR

DIARIO INDEPENDIENTE

MIEMBRO DE LA "PRENSA ASOCIADA"

Guadalajara, viernes 9 de abril de 1920

Fué inaugurado el Ferrocarril a Chapala

MULTITUD DE INVITADOS FUE AL PINTORESCO BALNEARIO EN EL TREN INAUGURAL, CUYO PASO HIZO QUE SE DESBORDARA EL ENTUSIASMO EN LAS ESTACIONES DE LA NUEVA VIA.-LOS AUTOS LLEVARON NUMEROSOS PASEANTES

En "Buena Vista" los niños de las Escuelas arrojaron una lluvia de flores sobre el Convoy, del cual partían acordes de música y alegres canciones. - Indescriptible júbilo en la Estación de Chapala. - Inusitada animación en el lago. - Todo el Balneario invadido por el gentío. - Incesantes festejos, a cual más alegres

Fuente: Hemeroteca El Informador.

El Informador describe con lujo de detalles la inauguración realizada el 8 de abril de 1920. La salida estaba anunciada para las nueve de la mañana y desde una hora antes multitud de personas de las diversas clases sociales se encontraban reunidas en los andenes de la estación esperando con ansia la salida del convoy, que se componía de ocho carros de pasajeros. Al iniciar la marcha el tren, la Banda de la Gendarmería del Estado ejecutó una alegre pieza de música que aumentó el entusiasmo entre las personas que iban a bordo del convoy, así como entre las que concurrieron a presenciar la salida.

Calurosos aplausos y gritos de alegría se dejaron escuchar. La máquina partió en medio de una aclamación general. Ostentaba festones, y en la parte superior tremolaba la Bandera Nacional. Una hora después el tren hacía su arribo a la estación de La Capilla, donde se encontraba el gerente de la compañía noruega constructora del nuevo ferrocarril, Sr. Christian Schejtnan, quien fue saludado con una calurosa y prolongada ovación y dianas ejecutadas por la banda y la orquesta que iban a bordo del tren. Siendo las 12 horas y 45 minutos de ese 8 de abril de 1920 fue recibido el tren en Chapala en medio de un indescriptible júbilo. Más de mil personas estaban reunidas tanto en los andenes de la estación como en los sitios cercanos.

Fue el presidente municipal, ingeniero Salvador Ulloa, quien con la representación del gobernador Luis Castellanos y Tapia, declaró inaugurado el nuevo ferrocarril, quebrando sobre la vía una botella de champagne. La comitiva se dirigió luego al edificio de la estación, donde se sirvió un exquisito *lunch beer.* Luego se hizo un poco de baile en los andenes y después los invitados se dirigieron a Chapala, ya en canoas, ya a pie, hasta el Hotel Palmera, donde se celebró el baile, que según la misma nota, estuvo bastante concurrido (El Informador, 1920b, El Informador, 1920c).

Todo vaticinaba un éxito sin embargo la realidad fue otra. En un principio el tren realizaba un viaje por la mañana y otro por la tarde saliendo de la Estación del Ferrocarril Central, posteriormente esos viajes se fueron distanciando resultando a la larga incosteables.

De manera paralela, la carretera se fue modernizando y el servicio de camiones de Guadalajara a Chapala, que ya comenzaba a hacerse con regularidad, acabó por dar al traste con la empresa ferroviaria la cual se declara en quiebra dejando finalmente abandonado el proyecto el año de 1926, con motivo del desbordamiento del lago de Chapala que anegó el edificio de la Estación, y dañó las vías y los carros del ferrocarril.

De los persistentes afanes de más de medio siglo por parte de los tapatíos para establecer comunicación ferroviaria con Chapala, sólo quedaron las ruinas de la estación, hermoso edificio construido a todo lujo. El edificio fue rematado adjudicándosele a Don Ricardo Aguilar quien posteriormente vendió el edificio al licenciado Jesús González Gallo, quien lo da en comodato a la colonia extranjera afincada a la redonda para que se usara como casa club.

En 1992, la viuda doña Paz Gortazar de González Gallo dona el inmueble al pueblo de Jalisco con el señalamiento de emplearse como espacio para la promoción cultural. Desde ese entonces se le conoce como Centro Cultural J. de Jesús González Gallo. (González, 1994, p.18)

Figura 9. Estación de trenes de Chapala, circa 1920

Fotografía: Anónima. Referencia: Crónica Jalisco

Conclusión

A lo largo de esta investigación nos percatamos de la importancia que las vías férreas en el desarrollo económico y social de nuestro país. El interés de compañías internacionales por obtener las concesiones para su construcción fue notorio y muchas veces bajo condiciones muy ventajosas para ellos. Dadas las características climatológicas de Chapala a principios de 1900 empezó a tener un desarrollo turístico muy notorio lo que evidenció la necesidad de dotar a la población de la infraestructura necesaria para su desarrollo. Se iniciaron varios proyectos y por diversas causas no cristalizaban. Fue hasta la llegada del noruego Christian Schejtnan quien logró consolidar el proyecto, sin embargo, éste tuvo una vida muy corta. La carretera, los autos y transportes terrestres acabarían por imponerse y el tren dejó de ser necesario llevando a la quiebra a la Compañía de Fomento A.C.

Afortunadamente quedó el edificio de la Estación del Tren. Testigo insobornable de la historia diría Octavio Paz, que nos cuenta la gloria de su pasado, del esfuerzo de algunos visionarios, icono de una población. Patrimonio que debemos cuidar y proteger para no perder nuestra identidad, que nos dan sentido de pertenencia para no olvidar las raíces que nos anclan a la tierra y a nuestra historia.

Figura 10. Estación de trenes de Chapala, circa 1920

Fotografía: Guillermo de Alba. Fuente: Traslaviña García, M. (2006), Monografías: Guillermo de Alba.

Webgrafía:

De la Torre, E. (1969/1998). *Lecturas históricas mexicanas* [2a. Edición. Tomo I]. México: Universidad Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas. Recuperado de www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/lecturas/histmex01.html

El Paso Herald (27 de marzo de 1911). Chronicling *America: Historic American Newspapers.* Lib. Of Congress. Recuperado de https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn88084272/1911-03-27/ed-1/seq-1/

Gobierno del estado de Jalisco, (2005). *Enciclopedia de los municipios de México. Estado de Jalisco. Chapala.* Recuperado de https://web.archive.org/web/20070927210344/http:/www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/jalisco/mpios/14030a.html

Medina, J. (2013). *Las grandes tragedias de Guadalajara.* Recuperado de http://javiermedinaloera.com/reportajesyentrevistas/?p=42 fecha de consulta 4 de diciembre 2020.

Vázquez, E. (2 de julio de 2015). *Aseguran que Porfirio Díaz detonó la vocación turística de Chapala.* Milenio. Recuperado de https://www.milenio.com/estados/aseguran-porfirio-diaz-detono-vocacion-turistica-chapala

Vázquez, E. (7 de noviembre de 2020). *El camino del ferrocarril en el desarrollo de Jalisco.* Milenio. Recuperado de https://www.milenio.com/politica/comunidad/ferrocarril-en-guadalajara-historia-de-los-trenes-en-jalisco

Bibliografía:

Castañeda, C. (2011), *Movimientos insurgentes en Jalisco,* Guadalajara, Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Jalisco.

Cosío, D., (1994), *Historia Moderna de México, el porfiriato-vida económica,* Editorial Hermes, México.

De Regil, C., (2010), *La Antigua Estación de Ferrocarril de Chapala, Guadalajara*, Secretaria de Cultura, Gobierno de Jalisco.

El Informador. (18 de marzo de 1920)a. *El corto de la construcción del ferrocarril de Chapala a la capital.* P. 7.

El Informador. (6 de abril de 1920)b. *Próxima inauguración del Ferrocarril a Chapala.* P. 1.

El Informador. (10 de abril de 1920)c. *Terminaron con un elegante baile las fiestas en Chapala.* P. 1.

El Pueblo. (17 de marzo de 1917). *Chapala tendrá un hermoso balneario moderno.* P. 3.

García de Fuentes, A. (1987). *La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio.* Investigaciones geográficas. Nº 17. UNAM, Instituto de Geografía, Ciudad Universitaria, México.

González, J., (1994), *Aquellos tiempos en Chapala,* Guadalajara, Editorial Ágata.

López Portillo y Rojas, J., (1975) *Elevación y Caída de Porfirio Díaz,* Editorial Porrúa, México, pp. 156-157

Pérez Verdia, L., (1952), *Historia Particular del Estado de Jalisco,* tomo III, Editorial Gráfica, Guadalajara.

Traslaviña García, M. (2006). *Monografías: Guillermo de Alba.* Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco.

Vargas Avalos., P., (1984), *Chapala, ayer y hoy,* Guadalajara, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística de Jalisco.

Una obra de grandes magnitudes: la estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020)

Ricardo Manuel Wan Moguel [1]
ricardowanmoguel@gmail.com
ricardowanmoguel@colmich.edu.mx

Resumen

El presente artículo tiene el objetivo de realizar un repaso general por la historia de la ex estación central de ferrocarriles de Mérida. El trabajo se realizó con los informes del Consejo de Administración de la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) y los expedientes de trabajadores ferroviarios que se encontraron en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY). Estas fuentes permitieron arrojar la luz sobre el capital destinado para la construcción del inmueble y las personas que laboraron en él; en aras de una cabal comprensión del estudio, se dividió el texto en cuatro apartados. En el primero, se aporta información sobre el contexto general de la historia de los caminos de hierro en Yucatán, en el segundo, se proporcionan datos relacionados con la construcción del inmueble y se vislumbran los nombres y los puestos de algunos de los trabajadores del edificio. En el tercero, se aborda el abandono, el rescate y el establecimiento de la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY) en sus instalaciones. Finalmente, se concluye el tema y se mencionan los aportes de este trabajo.

Palabras clave: Estación, ferrocarriles, pasajeros, mercancías, porfiriato.

Abstract

This article gives a review of the history of the old central railway station of Mérida, Yucatán. The research was done with the reports of the company Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) and the files of railroad workers that I found in the General Archive of the State of Yucatán (Archivo General del Estado de Yucatán/AGEY). These sources allowed me to discover how much money was required for the construction of the train station and the people who worked on it. For a better understanding of the study, I divided the text in four sections. In the first one, I share information on the general context of the history of what I call the iron roads of Yucatán. In the second section, I provided data related to the construction of the building and the names and positions of some of the workers. In the third, I ellaborated on the abandonment period followed by the rescue and establishment of the School of Arts of Yucatán, Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY). Finally, this paper ends with conclusions and contributions.

Keywords: Train station, railways, passengers,

Introducción

Los primeros intentos para establecer un ferrocarril en Yucatán, México datan de mediados del siglo XIX, sin embargo, no fueron fructíferos y fue hasta 1876 que comenzó la construcción de un camino de hierro entre la capital del Estado, Mérida y el puerto de Progreso. El principal motivo para construir vías férreas fue el transporte del henequén, planta de la que se obtenía una fibra muy resistente que era enviada principalmente a los Estados Unidos.

Desde el último cuarto del siglo XIX el gobierno federal y estatal entregaron concesiones para levantar vías férreas que unieran Mérida con otros municipios del Estado. De 1876 a 1881 se construyó la primera línea, la de Mérida al Puerto de Progreso. En las últimas décadas de esa centuria se edificaron más caminos de hierro y en 1901 además de la línea mencionada con anterioridad, ya se habían concluido la de Mérida a Peto, la de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso y la Compañía Peninsular del Ferrocarril, que unía Yucatán y Campeche.[2]

El territorio que cubrían las distintas líneas se denominó "divisiones" que fueron unidades administrativas, así como el espacio concreto de la relación laboral (Guajardo, 2010). Generalmente, cada una de las divisiones tenía una estación principal en la que se concentraba la actividad ferroviaria de la región en la que se establecía. En Mérida, durante los primeros años del ferrocarril, existieron diferentes edificios habilitados como estaciones; la de la primera vía, por ejemplo, estuvo en el parque de la Mejorada, también hubo otras en Campo Marte, San Cristóbal y la del Peninsular. (Ferrer, 1947)

En 1902 se creó Ferrocarriles Unidos de Yucatán que unificó las compañías ferroviarias del Estado, con excepción de la línea de Mérida a Peto. En 1908 el propietario de esa vía, Rodulfo Cantón, vendió la línea a FUY (Wan, 2020). Asimismo, se estaba trabajando en la construcción de una nueva vía entre Mérida y Tizimín. Los trabajos concluyeron en 1913, cuando se inauguró oficialmente la línea. (Wan, 2020)

El auge del henequén propició una riqueza importante en la península de Yucatán, como se ha analizado en la

1. Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán. Estudió Relaciones Internacionales en la Universidad Complutense de Madrid. Es Maestro en Historia por El Colegio de Michoacán y doctorante en la misma institución. https://orcid.org/0000-0003-3048-6286
2. Biblioteca Yucatanense, Boletín de Estadística, Vol. 7, Año: VIII, No. 21, p. 201.

historiografía local. Al mismo tiempo, el aumento de usuarios del ferrocarril y el caos que ocasionaban los trenes cuando entraban a la ciudad, generó la necesidad de edificar un nuevo inmueble que albergara las actividades ferroviarias estatales. Se pensó en levantarlas en una propiedad que no estaba en el primer cuadro de la ciudad, cerca del barrio de la Mejorada. Esto, ayudó a un reordenamiento de las actividades industriales del Estado y además, la nueva estación fungió como puerta de entrada de viajeros y visitantes de Mérida.

El proceso de reordenamiento de los inmuebles relacionados con los caminos de hierro no solamente ocurrió en Yucatán, en muchas entidades, la infraestructura ferroviaria se edificó de manera arbitraria; por ejemplo, en la ciudad de México, Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla y Román Moreno Soto detectaron que a partir de la cuarta década del siglo XX cuando comenzó a plantearse la necesidad de reubicar ciertos inmuebles de los ferrocarriles, que se habían cimentado de manera desordenada en los primeros años de los caminos de hierro en el país (Guajardo, Bonilla, Moreno, 2019).

La ex estación central de la ciudad de Mérida

La estación central es un inmueble que se ubica en la calle 55 entre 46 y 48 de la ciudad de Mérida. Su importancia radica en que, desde sus inicios, se planteó la idea de que concentrara toda la infraestructura de los caminos de hierro que estaba dispersa por la ciudad como se mencionó en líneas anteriores. Este edificio fue una de las construcciones más representativas de la ciudad en la primera mitad del siglo XX, de hecho se enmarca en un periodo de cambios arquitectónicos y urbanísticos ocurridos en ese periodo en la ciudad de Mérida (Díaz, 2014).

La construcción del inmueble se dio en plena Revolución mexicana. Como se ha señalado en la historiografía nacional, los enfrentamientos entre los diversos caudillos propiciaron la pérdida de la infraestructura ferroviaria del país. Los carrancistas, villistas, zapatistas y otros grupos tomaron los caminos de hierro como armas de guerra y fueron usados para el transporte de tropas y municiones; en muchas ocasiones se destruyeron los puentes, las vías, el material rodante e incluso algunas estaciones fueron saqueadas y quemadas (Mata, Casanueva, 2014). Por ejemplo, la estación del Ferrocarril Interoceánico fue incendiada por los zapatistas en 1914 y la del Mexicano del Sur dañada por las fuerzas revolucionarias, seis años después (Yanes, 2014).

En Yucatán, sin embargo, esto no ocurrió y en contraste, la construcción de la estación estaba a marchas forzadas según se aprecia en algunos informes de FUY en esos años, hasta el 31 de diciembre de 1910 el dinero destinado al inmueble ascendía a $184,892. De esa cantidad, $22,042 se utilizaron para que la línea sur (la de Mérida a Peto) conectara con el nuevo edificio. El resto de los recursos se destinaron para adquirir propiedades para establecer la infraestructura, el material para los techos de las bodegas de carga y de los andenes, el pago de los trabajos que se realizaron para cambiar los talleres a esa zona y el arreglo de las vías y los escapes.[3] En 1912, las autoridades de FUY solicitaron a los accionistas usar el "fondo sobrante" que eran $440,301 y destinar $143,400 para la línea de Tizimín y $196,249 para la estación central.[4]

En mayo de ese mismo año se celebró un contrato entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los directivos de FUY para que no se pagaran impuestos por la importación de los materiales necesarios para edificar el inmueble.[5] La exención de gravámenes no solamente ocurrió en el caso de la ex estación, los documentos consultados sugieren que las herramientas, los vagones y el material rodante que se importaban estaban exentos de estos impuestos. Adicionalmente a esas ventajas, el municipio le otorgó a FUY un permiso especial para ampliar las calles contiguas a la futura estación, siempre y cuando se indemnizara a los propietarios de los predios que se expropiaran.[6]

Es importante mencionar que los trabajos de proyección del edificio fueron elaborados por Carlos Hall (Ferrer, 1947), a lo largo de la obra también se ha identificado la participación de algunos ingenieros yucatecos como Manuel G. Cantón Ramos (Vidal, 1975) además, se usó una gran cantidad de mano de obra local desde el inicio de la construcción, lo que propició que los gastos de la empresa se elevaran sustancialmente.

Para junio de 1914, se asentó en un informe de FUY los avances en el inmueble y se planeaba la construcción de la torre central (Figura 1) como pronto se comenzará la construcción de la Torre de la Estación Central es necesario pensar la clase de reloj que se colocará allí.

> Este reloj puede ser de tres o de cuatro caratulas, según lo desee el consejo. Debe de ser eléctrico y hay que convenir si ha de venir con campanas para tocar cuartos etc. Cuántas campanas y demás detalles. Tengo algunos pormenores de relojes y encuentro que un reloj de tres caratulas, eléctrico, de dos campanas, costará unas 250, de tres campanas 231, de cinco campanas 300. [7]

3. Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: Asamblea General, Caja: 9, Exp. 11.
4. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: Informes, Caja: 9, Exp. 13.
5. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: FUY, Serie: Asamblea General, Sub serie: informes, Caja: 9, Exp. 13.
6. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de administración, Subserie: actas de Consejo, Caja: 20, Exp. 7.
7. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Caja: 10, Exp, 18.

Figura 1. Torre de la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida. Actualmente la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY).

Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020

En 1915, la Revolución mexicana llegó a Yucatán, con Salvador Alvarado como su principal figura. El norteño incautó los ferrocarriles por órdenes de Venustiano Carranza y la empresa pasó a denominarse Ferrocarriles Constitucionalistas. Durante su gestión (1915-1917), los trabajos continuaron con la intención de mejorar la infraestructura ferroviaria no solamente en Mérida sino en las cuatro divisiones de los caminos de hierro estatales. [8]

Él creía que "refundir en una sola todas las estaciones, será provechoso para actividad ferroviaria del Estado". (Alvarado, 1988). En efecto, un año antes de que dejara su cargo como gobernador de Yucatán, durante el segundo semestre de 1917, se invirtieron $55,000 en la construcción del inmueble, no obstante, las autoridades creían importante destinar $200,000 más para concluir los trabajos.

Adicionalmente, los directivos de FUY pretendían llegar a un acuerdo con la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén para la adquisición de algunos terrenos aledaños al edificio que le pertenecían, esto porque "eran importantes para la maniobra de los trenes".[9]

Después de la salida del gobierno de Alvarado, Carlos Castro Morales asumió la gubernatura del Estado (1918-1920) y para ese periodo los trabajos de la estación central estaban muy avanzados. Los documentos oficiales señalan que las autoridades de FUY creían que la construcción finalizaría rápidamente.

Además, seguían con la idea de que, al concluir los trabajos, "se obtendrá una economía en los gastos de administración, el servicio será eficiente y completo." Pero en esos años la empresa tenía problemas económicos debido a que "el precio de algunos materiales y el pago de la mano de obra ha ocasionado que el costo del inmueble sea más de lo que se había pensado". Solamente en ese último año se invirtió $517,202[10] para comprar materiales, pagar mano de obra, construir una bodega de carga, poner pisos en la bodega del Gran depósito, instalar terracería, instalar servicio de agua y electricidad y pagar mano de obra. Para el inmueble principal se invirtió $27,898.50.[11]

Hasta ese año, ya se había invertido $1,037,403 en la nueva estación,[12] además de estos gastos, la empresa estaba lidiando con el pago de una deuda de 825,000 libras esterlinas con inversionistas extranjeros encabezados por los británicos Bruno Von Schröder y Walpole Greenwell y el estadounidense Ernst Thalmann Baronet (Wan, 2019). La economía de los ferrocarriles yucatecos no estaba en el mejor momento, pero los trabajos continuaron hasta que en los primeros días de septiembre de 1920 se dio terminó la obra.

El edificio construido de mampostería, tenía dos salones de espera, cuatro andenes interiores para los pasajeros, bodegas para almacenar mercancías y en la segunda planta se establecieron las oficinas de los directivos quienes se encargaban de operar y administrar el sistema ferroviario yucateco. Los planos fueron firmados por el ingeniero Manuel G. Cantón, el costo final del inmueble fue de $1,484,007 (Ferrer, 1947). Esta cantidad es muy superior al gasto de FUY para edificar otras estaciones. En un municipio pequeño como Espita, apenas se destinó $14,141 para la estación, terminada en 1908.[13]

8. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Sub serie: Actas de Consejo, Caja: 4, Exp. 18.
9. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: actas de asamblea, Caja 5, Exp. 5.
10. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 10, Exp. 10.
11. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: asamblea general, Subserie: actas de asamblea, Caja 5, Exp. 5.
12. AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: informes, Caja 8, Exp. 5.
13. Disponible en: http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20 (Consultado el 7 de septiembre de 2020).

Los directivos eligieron el 15 de septiembre de 1920 para la inauguración del edificio. Unos días antes, el general Álvaro Obregón estuvo de gira por la ciudad y según la prensa local, se creía que él encabezaría los festejos. Sin embargo, El Manco de Celaya partió hacia Campeche por lo que no estuvo presente. Finalmente, el edificio fue inaugurado por el gobernador del Estado, Antonio Ancona Albertos. Para la celebración, se realizaron bailes en sus "amplios salones" que estuvieron amenizados por la "Banda del Estado". Las autoridades notificaron a la prensa que a partir de ese día saldrían de esas instalaciones los ferrocarriles de vía ancha y vía angosta.[14]

Al inaugurarse la estación el jefe del edificio fue el ingeniero Marcos Martín Gómez. En sus instalaciones trabajaron personas que ocuparon puestos de administrativos y operarios. En palabras de Manuel Irabien Rosado, laboraron más de 163 empleados de diferentes rangos en esas nuevas instalaciones (Irabien, 1928).

Además, para ese año ya operaban los talleres de La Plancha donde se reparaba de manera integral el equipo rodante de la empresa y en el que se concentraba la actividad ferroviaria estatal con departamentos de carpintería, fundición, herrería, etcétera. Algunos nombres de los trabajadores y sus cargos se localizaron en los expedientes labores. Se sintetizan en el cuadro 1.

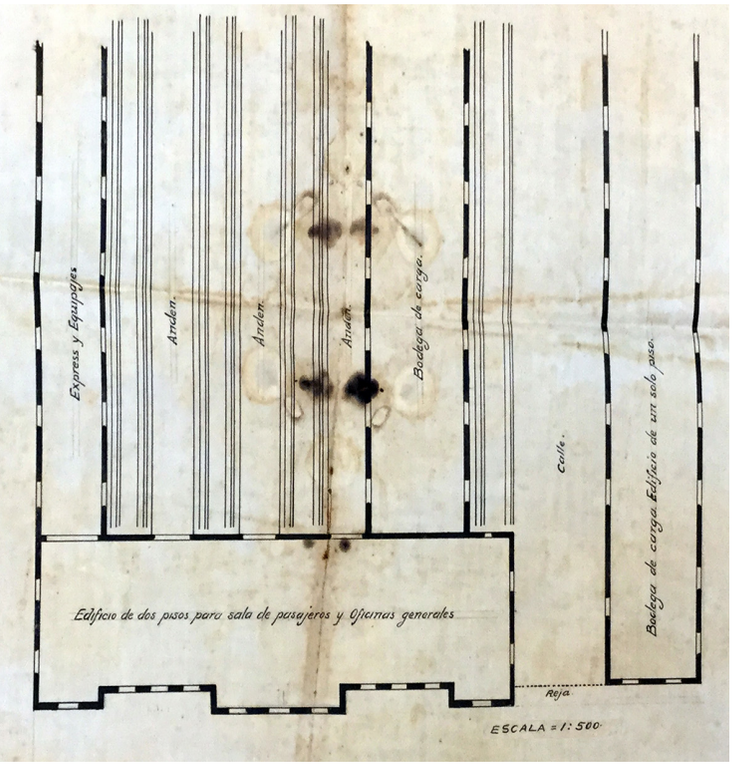
Cuadro 1. Nombres y puestos de los trabajadores de la estación central

Nombre	Puesto en la estación central
Fabian Cervera	Encargado
Remigio Chávez y Alfredo del Río	Limpiador de coches
Julio Soto Castillo, Eduardo Castillo, Pascual Rivera y Porfirio Solis Graniel	Celadores
Daniel Herrera	Garrotero
Daniel Baas	Auxiliar de patio
José Contreras Aguilar	Cajero
Tiburcio Ramírez Espinosa	Guardabandera
Álvaro Buenfil	Mecanógrafo

Fuente: Elaboración propia a partir de los expedientes laborales, AGEY, Fondo: Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997.

La estación central cambió el paisaje de la ciudad ya que en las zonas aledañas se concentraron diferentes negocios destinados a brindar servicios a los pasajeros que arribaban a la entidad. Además los rieleros le dieron un ambiente industrial a esa zona conocida como "La Plancha". En 1920 se inauguró también el Sanatorio Rendón Peniche, un nosocomio destinado a la atención de los rieleros de la entidad y de otros estados del Sureste.

Figura 2. Plano de la estación la ciudad de Mérida.



Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de administración, Subserie: actas de Consejo, Caja: 19, Exp. 10.

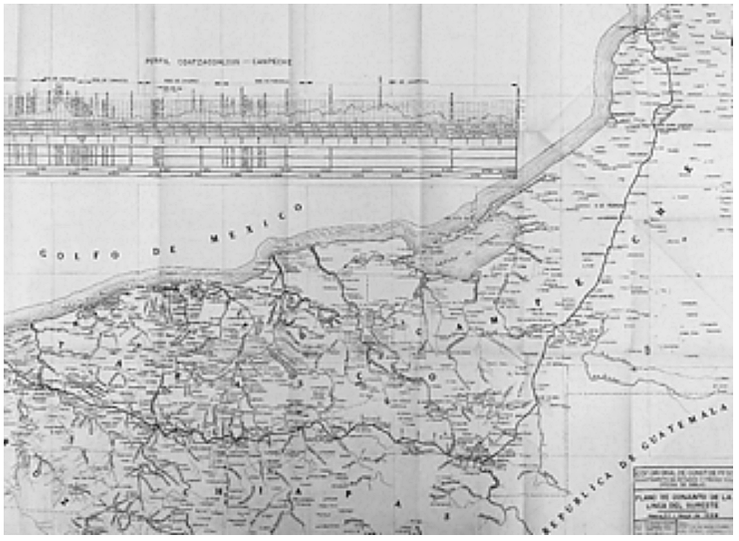
Desde la aparición de la primera línea férrea en la entidad y hasta 1940 no había una vía férrea que conectara la península con el resto de México. No obstante, en las primeras décadas del siglo XX se retomó la idea de construir una red para unificar el sistema férreo nacional que se había planteado desde el Porfiriato. Durante el mandato de Lázaro Cárdenas (1934-1940), comenzaron los trabajos para unir el Sureste con el centro de México. En Mérida, desde 1942 notamos que se estaba invirtiendo para mejorar los patios de la estación central, ya que en ese año se destinó $35,482 del presupuesto para esa causa.[14]

Además, muchos trabajadores estaban realizando labores en diversos puntos de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Veracruz, para unir la península con el resto de las líneas férreas del país. En mayo de 1950, se puso en servicio la línea que unía Coatzacoalcos y Campeche. Siete años después, se inauguró la vía ancha entre Mérida y Campeche, que a su vez ya estaba conectada con Coatzacoalcos y esta, con el centro del país. (Figura 4)

14. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: FUY, Caja: 67, Exp. 50.

En este contexto, la estación central de la ciudad de Mérida comenzó a recibir pasajeros procedentes de diferentes partes de México y la afluencia de personas aumentó como notamos en algunos reportes elaborados por FUY.

Figura 3. Ruta del Ferrocarril del Sureste, 1934. [16]



Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 69, Exp. 6.

En 1977 se realizó una inspección del inmueble en la que se identificó que estaba en buen estado. La infraestructura ferroviaria de la estación incluía varios inmuebles destinados como escuela de capacitación, bodegas y andenes. La información recopilada en ese año se presenta en el cuadro 2.

Cuadro 2. Infraestructura ferroviaria de la ciudad de Mérida, 1977.

Estación central	La planta baja del edificio (2,172 m2) administrativo es de mampostería, columnas de concreto armado y techo de concreto. La planta alta (1,572 m2) tiene muros de mampostería con divisiones de madera, techo de lámina de zinc y plafón de madera, ambos con piso de mosaico.
Escuela de capacitación	De una sola planta (280 m2), muros de boques de concreto y techos de concreto y piso mosaico.
Jefatura de la estación	Ocupa 132 m2, tiene muros de mampostería, techos de lámina de zinc con falso plafón de aluminio.
Bodega en la calle 46	Muros de mampostería, techo de lámina de zinc y estructura de madera y piso de concreto con andenes por el lado de la calle 46 y calle privada.
Bodega en la calle privada y andén	Tiene muros de mampostería, techo de lámina de zinc y estructura de madera y piso concreto; con andenes en el lado de la calle privada.
Bodegas de la calle 48 de exprés y carga	Muros de mampostería, techo de lámina de zinc, estructura de madera y piso de concreto con andenes en el lado de la calle 48.
Andenes	Tiene una cubierta de lámina de zinc con estructura metálica y tres andenes de piso de concreto amplios para recibir pasajeros.

Elaboración propia a partir de: AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 35, Exp. 29.

Figura 4. Fachada de la ex estación de ferrocarriles, Mérida Yucatán.

Fuente: Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY)

16. Este mapa se publicó por primera vez en la revista Mirada Ferroviaria en el 2020.

Abandono de la ex estación y recuperación del inmueble

Según se mencionó en las líneas anteriores, la estación central estaba en buen estado hasta la década de 1970. En los dos lustros siguientes, aún se recibían trenes procedentes de Coatzacoalcos, Veracruz. A partir de 1990, la falta de inversión provocó que los caminos de hierro no pudieran competir con las carreteras. En ese contexto, las diferentes líneas que conectaban con la capital dejaron de operar paulatinamente.

Al no haber transporte de pasajeros, el inmueble comenzó a caer en desuso, aunque las oficinas siguieron operando. También las locomotoras arribaban constantemente a los talleres de La Plancha a recibir mantenimiento. En el 2004, se creó la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY) que actualmente está instalada en el antiguo inmueble. En los años recientes, los andenes están pasando por un proceso de restauración. La idea principal de un grupo de vecinos y asociaciones civiles es que ese espacio sea usado como un centro cultural, pero se desconoce cual será su futuro debido a las construcciones del Tren Maya. Las autoridades estatales y federales pretenden usar ese espacio como centro de operaciones de esa empresa. Sin embargo, aún no se tiene certeza de lo que acontecerá.

La presencia de estudiantes y profesores investigadores del ESAY ha dado un nuevo impulso a la zona. Los comerciantes de frutas aún se encuentran a los costados de la ex estación. Los alrededores todavía están pasando por un proceso de transformación, pero pronto el paisaje urbanístico volverá a tener el esplendor que tuvo en el pasado.

Figura 5. Restauración de los andenes, ex estación de Mérida, 2020

Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020.

Conclusiones

El texto presentado es un primer acercamiento a la historia de la ex estación central de ferrocarriles. La mirada se enfocó a la inversión realizada por las autoridades de FUY debido a que las fuentes consultadas no permitieron conocer la parte social del inmueble. La ex estación central de Mérida fue el eje articulador de la ciudad por lo que jugó un papel importante en el día a día de las familias meridanas, por ello, no se rechaza la posibilidad de realizar un estudio más amplio en el que se analicen aspectos como el cambio paisajístico alrededor del inmueble y la vida de las personas que ahí laboraron.

Podemos concluir que la construcción del edificio fue una prioridad para las autoridades de FUY y aunque el precio de los materiales y la mano de obra se incrementaron considerablemente, los trabajos no se detuvieron hasta concluirlo e inaugurarlo hace 100 años, el 15 de septiembre de 1920. El edificio es el más importante en materia ferroviaria del Sureste mexicano y hasta la actualidad permanece vigilante. La historia de los ferrocarriles en Yucatán aún se está escribiendo, junto a la de la ex estación central de Mérida.

Archivos y Fondos:

Archivo General del Estado de Yucatán: Fondos: *Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles de Yucatán y Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997.*

Biblioteca virtual del Estado de Yucatán

Webgrafía:

http://www.esay.edu.mx/wp/la-escuela/
http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20

http://www.esay.edu.mx/wp/la-escuela/
http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20

Bibliografía:

Alvarado, S. (1988). *Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño.* México: Maldonado Editores.

Güémez, M. A. (2014). *"La tercera modernización urbana de Mérida, Yucatán: la ampliación territorial de una agrociudad (1914-1951)"*. Revista de la Universidad autónoma de Yucatán, 50-65.

Guajardo Soto. G. (2010). *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Guajardo Soto, G. I. B. (2019). *Los Ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970*. México: Secretaría de Cultura y Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarriles.

Ferrer Mendiolea, G. (1947). *Historia de las comunicaciones.* En Enciclopedia yucatanense (págs. 507-626). Mérida: Gobierno de Yucatán.

Vidal Rivero M. (1975). *Historia del ferrocarril en Yucatán.* Mérida: Editorial Zamná.

Yanes Rizo, E. (2014). *De estación a museo. La estación del Ferrocarril Mexicano: la puerta de entrada a la ciudad de Puebla.* Puebla: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Irabien Rosado, M. (1928). *Historia del ferrocarril en Yucatán. Mérida.* Talleres Gráficos Bassó.

Wan Moguel, R. (24 de junio de Junio de 2019). *Inversionistas extranjeros en los caminos de hierro yucatecos* . Por esto!

Wan Moguel, R. (2020). *"El ferrocarril del Sureste: Antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)"*. Mirada ferroviaria, pp. 5-14.

Wan Moguel, R. (2020) *"Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)"*, Glifos, No. 56, oct-diciembre, 2020, pp. 16-23.

Dos estaciones ferroviarias mexicanas inauguradas en 1920

José Alfredo Alcántar Gutiérrez [1]
alfredo.alcantar@cuaad.udg.mx

Figura 1. Estación de trenes de Chapala inaugurada el 8 de abril 1920.

Fuente: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Colección de Pablo Vázquez Piombo. Fotografía original Guillermo de Alba.

Figura 2. Estación de trenes de Mérida inaugurada el 15 de septiembre de 1920.

Fuente: Fondo FERRONALES. Fototeca Conaculta/CNPPCF/CEDIF. Revista digital Mirada Ferroviaria, No. 15, 2011.

Resumen

Dos estaciones ferroviarias de la segunda década del siglo XX aun con las secuelas generadas por el movimiento armado revolucionario, son testimonio del auge económico que vivió el país; en el caso de la de Mérida, el auge henequenero se prolongó por varias más décadas de esa centuria, caso contrario el de Chapala, aún con la vocación turística heredada del porfiriato, su bonanza duró unos cuantos años por causa del transporte por autobús por carretera, aunada a inundaciones posteriores al subir el nivel del vaso lacustre.

La tecnología emanada de la Revolución Industrial, la capacidad creativa de los arquitectos de ambos edificios, aun perteneciendo a un contexto cultural y regional completamente opuestos, generaron soluciones producto de su tiempo, al resolver acertadamente las demandas emanadas del programa arquitectónico ferroviario.

Dos diferentes soluciones de abordaje y arribo de los pasajeros, uno con la vía paralela con planta arquitectónica rectangular (Chapala), y otra perpendicular o en "T" (Mérida). La primera integrada a un paisaje de ensueño, considerado en aquél tiempo el primer destino turístico del país; y en el caso de la segunda, la ciudad industriosa de mayor crecimiento económico del porfiriato, emblema del progreso decimonónico en conexión con el incomparable Paseo Montejo y por la producción henequenera.

Se presenta un análisis arquitectónico de ambos proyectos, al revisar plantas de distribución espacial donde se identifican dependencias comunes, taquillas, distribuidores, andenes, salas de espera, oficinas, vías ferroviarias y patio de maniobras. Revisión formal de sus fachadas, identificando reloj, pórticos de ingreso, arquerías, vanos y puertas enmarcadas con motivos ornamentales propios del eclecticismo y neo románico.
Palabras clave: Neocolonial, composición, arquitectura, modernidad y movilidad.

Abstract

This paper is about two railway stations from the second decade of the 20th century, two stations that suffered the impacts of the 1910 Mexican Revolution as well as the economic boom that the country experienced after. In the case of Mérida, the henequen wealth lasted for several decades, while Chapala became a touristic destiny due to the Porfiriato influence, this condition lasted only a few years. Also the technology raised from the Industrial Revolution, the creative capacity of the architects of both buildings - with completely different contexts - offered solutions to demands of the the railway architectural program.

Two different solutions for boarding and arriving passengers, one with the parallel railroad and a rectangular architectural layout (Chapala), and the

1. Arquitecto, Maestro en Historia de la Arquitectura por la Universidad de Guadalajara y Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Profesor de tiempo completo U. de G. CUAAD miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) Nivel 1, actualmente Director del Instituto de Estudios sobre Centros Históricos, miembro del Seminario de Cultura Mexicana. https://orcid.org/0000-0003-1791-2228

other with a perpendicular "T" shaped layout (Mérida). Chapala's station was built with a dreamy landscape, considered at that time the first touristic destination in the country; in the case of Mérida an industrial city with the highest economic growth in the Porfiriato, and a landmark of the XIX century.

An architectural analysis of both projects is presented in this paper, reviewing spatial distribution layouts similar in both stations like ticket offices, platforms, waiting rooms, offices, railways and shunting patios are identified. Also is presented a formal revision of the facades, identifying the clock, entrance, arches, openings and doors framed with ornamental motifs typical of eclecticism and neo-Romanesque architecture.

Keywords: Neocolonial, composition, architecture, modernity and mobility.

ESTACIÓN DE TRENES DE CHAPALA

Las aguas termales y bello paisaje natural del vaso lacustre chapálico, generó desde el porfiriato el arribo recurrente de turistas, provenientes desde la capital del país, lugares más cercanos y periféricos. Los traslados se hacían por veleros que asistían de servicio a las poblaciones ribereñas, con arribo a Chapala, también se implementaron otros de dimensiones generosas con medidas de casi veinte metros de largo, con camarotes y comedor. Otra opción fue por tierra, desde Atequiza y Guadalajara, con diligencias conducidas por Nacho y Pancho Alcántar, resolvieron la demanda de los visitantes, aunados a la implementación de hoteles como el Arzápalo.[2]

La inauguración del "Yacht Club" en el mes de abril de 1910, destinado a la práctica de juegos y atracciones, formó parte de la primera parte del programa de promoción turística de Chapala, respaldada por el inversionista noruego Paul Christian Schjetnan; la segunda parte promovida por una nueva sociedad denominada "Compañía de Fomento de Chapala, S.A." consistente en la construcción de la vía del Ferrocarril desde la estación de La Capilla hasta Chapala, lo cual por ende demandó la creación de un edificio vanguardista, receptor del tren turístico en el que viajarían importantes visitantes a la Villa de Chapala, de esa manera el proyecto fue asignado al Arq. Guillermo de Alba, el más connotado de la época; él mismo ya había hecho varias construcciones emblemáticas en el centro del a ciudad tapatía y tenía presencia importante también en Chapala, después de construir el referido hotel Arzápalo. [3]

Figura 3. Estación de trenes de Chapala, circa 1920.

Fuente: Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Posiblemente en México ninguna estación del ferrocarril tuvo un emplazamiento tan peculiar como la de Chapala; el arquitecto de Alba tuvo una visión de modernidad y de integración con el paisaje circundante; la belleza del lago ha sido desde siempre uno de los más bellos espectáculos de la naturaleza en la región, el constructor supo integrar las vistas al sur, desde los espacios más emblemáticos del edificio como lo fueron las salas de espera, terrazas, miradores, oficinas y torretas mirador. De igual forma generó interesantes escalonamientos volumétricos, conformado esquemas piramidales en la fachada principal, y remates laterales a manera de torretas en la posterior; el arquitecto hizo alarde de sus conceptos compositivos mediante el uso de un eje de simetría perfectamente resuelto.

Podemos comentar que el criterio propositivo del edificio, fue manejado cual si fuere una escultura; el espacio abierto gira en torno al edificio, los criterios formales giran por el edificio a los 360°, la ausencia de construcciones circundantes permiten admirar la construcción desde cualquier ángulo y producir una de las obras mejor logradas del arquitecto De Alba.

Distribución interior

El edificio como ya se mencionó se caracteriza por su simetría, criterio manejado también en la planta arquitectónica, remembranza de los edificios clásicos;[4] aunque en este caso hay ciertas variantes, propias de los nuevos programas, ajustados a la modernidad de entonces; esta conformación parte de un bloque rectangular en planta, con pórticos/terraza,

2. Francisco Javier Uribe Topete, Los Transportes de los tapatíos, en Capítulos de la historia de la ciudad de Guadalajara, Tomo 1, pp 189-190.
3. Ídem, p. 191.
4. Xavier Cortés Rocha, El Clasicismo en la arquitectura mexicana 1524-1784, p.36.

Figura 4. Vista frontal de la estación de trenes de Chapala, Centro Cultural González Gallo desde marzo de 2006.

Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2019.

y torretas en la parte posterior. La referida forma geométrica alberga dos niveles a nivel general, con variaciones de altura generadas por las torretas y la triple altura del distribuidor.

La planta baja albergó las dependencias destinadas al servicio de los usuarios, comenzando por el acceso principal, conformado por un pórtico de acceso el cual a la vez, desempeñó funciones de andén. Disposición poco común, dado que los partidos tradicionales permitían el acceso a la taquilla, sala de espera y finalmente el respectivo andén, para integrarse al abordaje de los vagones del ferrocarril. Al parecer el Arquitecto de Alba prefirió conducir a los usuarios a un remate visual espectacular hacia la laguna en el lapso de espera y regresar de nuevo por donde se ingresó para tomar su vagón correspondiente, en segunda o primera clase.

El vestíbulo contó con una triple altura, la superior permitió la iluminación por sendas ventanas iluminadas por el sol naciente y sus respectivos atardeceres, la luz inundaba con sus destellos muros perimetrales, la cubierta se inspiró en las aportaciones de la revolución industrial, al utilizar una estructura en tijera con techumbre ligera.

La altura intermedia del vestíbulo, se conformó por un mezzanine protegido por un transparente barandal de sencilla forja, que conectaba con las oficinas y a un espectacular mirador con vista al lago. La sensación de dominio visual de doble altura sobre el espacio, era algo fuera de lo común en los visitantes, los cuales podían experimentar la vivencia de estar en un área flotante prácticamente, por la extensión del pasillo hasta la fachada sur, viendo el bullicio de los pasajeros por debajo del puente y la posibilidad de apreciar una grandilocuente vista al paisaje lacustre, donde los reflejos de las montañas de la sierra del Tigre generaban una experiencia inolvidable. La parte contraria es decir al norte, permitía comunicación directa a la terraza, ubicada sobre el andén, lo cual permitió visualizar perfectamente la llegada del tren y disponerse a abordarlo, recibir a visitantes o parientes.

La posibilidad de salir del edificio a la playa del lago por un monumental pórtico, permitió a los pasajeros distraerse sin mayor reparo por el tiempo de espera de la salida del tren, seguramente varios de ellos se iban con mucha anticipación para disfrutar de esa experiencia. El monumental vano permitió a la vez la separación de las dos salas de espera ya referidas, la de primera localizada al poniente y la de segunda en la disposición opuesta. Al parecer De Alba, con esta disposición quiso brindar cierto privilegio a la primera señalada, para disfrutar de los espectaculares atardeceres en el Mar Chapálico.

El tercer nivel fue comunicado por la escalera que arranca desde el vestíbulo de planta baja y se llega a la azotea, la cual funciona como una amplísima terraza y vincularse con las dos torretas delimitadas con arcos manieristas, barandales romanos y cubiertas a cuatro aguas, ubicadas a los costados de la fachada sur. Una pequeña escalera permite el acceso al mecanismo y espacio de maniobras para el reloj.

Vista Principal

La imagen que expone el edificio es escalonada, el primer volumen lo define el andén y se conforma por un pórtico con cinco claros adintelados, separados por pilares rectangulares con capiteles moldurados de inspiración toscana, sobre los cuales se apoyan ménsulas sostenedoras de un dintel continuo por el perímetro del espacio referido y solo interrumpido por pilastras almohadillas en sus aristas. Una moldura de escasa presencia corre encima de adintelado espacio cubre la cual se ubica un friso plano, delimitado en la parte superior por una moldura, que sirve de marco inferior a un liso friso rematado por una cornisa volada.

El segundo nivel concuerda plenamente con el de la fachada posterior, predomina la simetría en ambas, un pórtico de acceso actúa como balcón corrido del segundo nivel a la vez que andén y punto de arribo y abordaje del ferrocarril. El paramento del edificio queda a unos metros atrás y conforma las dependencias que integran el conjunto del edificio.

Los vanos de esta portada son más sobrios que los de la parte posterior y dan realce al arco del segundo piso, suman en planta baja cinco, el primero del costado izquierdo es el único que rompe con la simetría dominante en el edificio al tener un claro mayor y en concordancia con la bodega que ilumina.

El costado derecho lo definen tres con las mismas proporciones y sin ornamentación alguna. En la planta alta son todos de las mismas proporciones y con molduras en la parte superior, tres vanos con en el costado izquierdo con molduración continua, contra dos del derecho que son individuales por ser de mayor separación; estos detalles son los que generan cierta discordancia en cuanto a simetría en el proyecto, de ahí en más los detalles del diseño son prácticamente espejeados.

El eje central va señalado por el pórtico/andén, el referido arco conector entre el vestíbulo y la terraza, es éste en realidad el único útil, sin embargo se suceden otros dos realmente ornamentales, uno intermedio moldurado, emparentado con el de la fachada posterior, y otro externo plano en cuyo centro se ubica una hasta bandera y los costados son rematados con pilastras y triunfos iguales a la portada del sur, con una pequeña moldura perimetral que corre por la parte superior, acorde con la terraza.

Vista Posterior

La fachada con vista al lago es la que cuenta con mayor cantidad de vanos por razones obvias, al estar en contacto con el vaso lacustre y paisaje circundante. La conformación está en base a un bloque rectangular con mayor longitud en la base que en la altura. El pórtico central funge como acceso posterior y definidor del eje de simetría, conformado por un monumental y verdadero arco de triunfo de medio punto que abarca dos niveles, es decir da servicio a la planta baja y al mezanine.

Los límites internos del claro del arco central son moldurados y los exteriores son pilastras almohadilladas con una pequeña cornisa que pareciera insinuar un capitel inexistente sobre la cual se sostiene una especie de guirnalda en vertical. El límite exterior del arco monumental a manera de archivolta es con doble moldura en cuyo interior se ubican recuadros en volumen modulados. En su extradós aparece otro arco remetido pero plano y con pequeña cornisa, delimitado por zócalos sobre los que se apoyan remates evocativos de triunfos neoclásicos; el cual sirve de sostén para el cubo del reloj con pilastras en los límites y un óculo vacío donde se ubicaba el respectivo indicador del tiempo, coronado con un arco moldurado con las mismas características del inferior ya referido.

El espacio plano localizado entre el vano del arco y la cornisa superior, equivalente al tímpano de un frontón, fue utilizado para colocar en bajo relieve la inscripción – COMPAÑÍA DE FOMENTO DE CHAPALA, S. A. 1920 – .

El nivel máximo de altura funge como remate del eje central, a la vez que absorbe el caballete de la cubierta del interior del vestíbulo; los costados son rematados con torretas de base cuadrada con arcos paladianos a los cuatro costados. El lienzo de planta baja cuenta con diez arcos adintelados de idéntico diseño, relacionados con las modulaciones verticales de los vanos superiores, sus claros son delimitados por pilares de igual manufactura que los de la fachada principal.

El lienzo superior como ya se señaló, se compone por el mismo número de vanos que el inferior, cuyas claves son acentuadas con un marco recto en altorrelieve, con una cruz en diagonales, las cuales articulan cornisas rematadas con colgantes verticales de las mismas características y que sirven como marco a los vanos referidos.

Las ventanas balcón, cuentan con barandales con las mismas características que los remates con los que concluye el edificio, los macizos separadores se extienden hasta la de los pretiles superiores y enmarcan barandales con diseño romano.

Los miradores/torreta, son de inspiración paladiana con techo a cuatro aguas, cuyos perfiles exponen un almohadillado proveniente desde la planta baja y conforman un interesante perfil en su ángulos, los cuales a la vez enmarcan los arcos de éste remate.

Las cubiertas son planas ajustadas a la modernidad de la época, a través del uso de vigueta de fierro o rieles, sostenedores de ladrillo de cuña. La mampostería de piedra en la cimentación y muros de ladrillo de lama, definieron los criterios constructivos de la obra.

Por lo anterior la Estación de Ferrocarril de Chapala es un importante referente de la arquitectura jalisciense de los inicios del siglo XX, donde la tecnología decimonónica heredada de la Revolución Industrial, el auge turístico del que se vio favorecido Chapala, incentivaron la creación de una obra producto de su tiempo y entorno, guiada por su autor el Arq. De Alba cuyos conocimientos aportados por la vanguardista ciudad norteamericana de Chicago y su calidad profesional hicieron de este edificio uno de los principales referentes arquitectónicos de ese momento histórico.

Proyecto de restauración estación de Chapala

Después de 80 años de abandono la antigua estación de trenes de Chapala el programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. promueve los trabajos de restauración con el apoyo de los arquitectos Juan Palomar Verea y Pablo Vázquez Piombo, como parte del proyecto "Ribera de Chapala" cuyo consejo regional era presidido por Patricia Urzúa de Arce. Los trabajos de restauración iniciaron en 1996 y culminaron diez años después.[2] El 28 de marzo de 2006 la estación es inaugurada como el Centro Cultural González Gallo.

Figura 6. Fachada hacia la laguna (Sur)

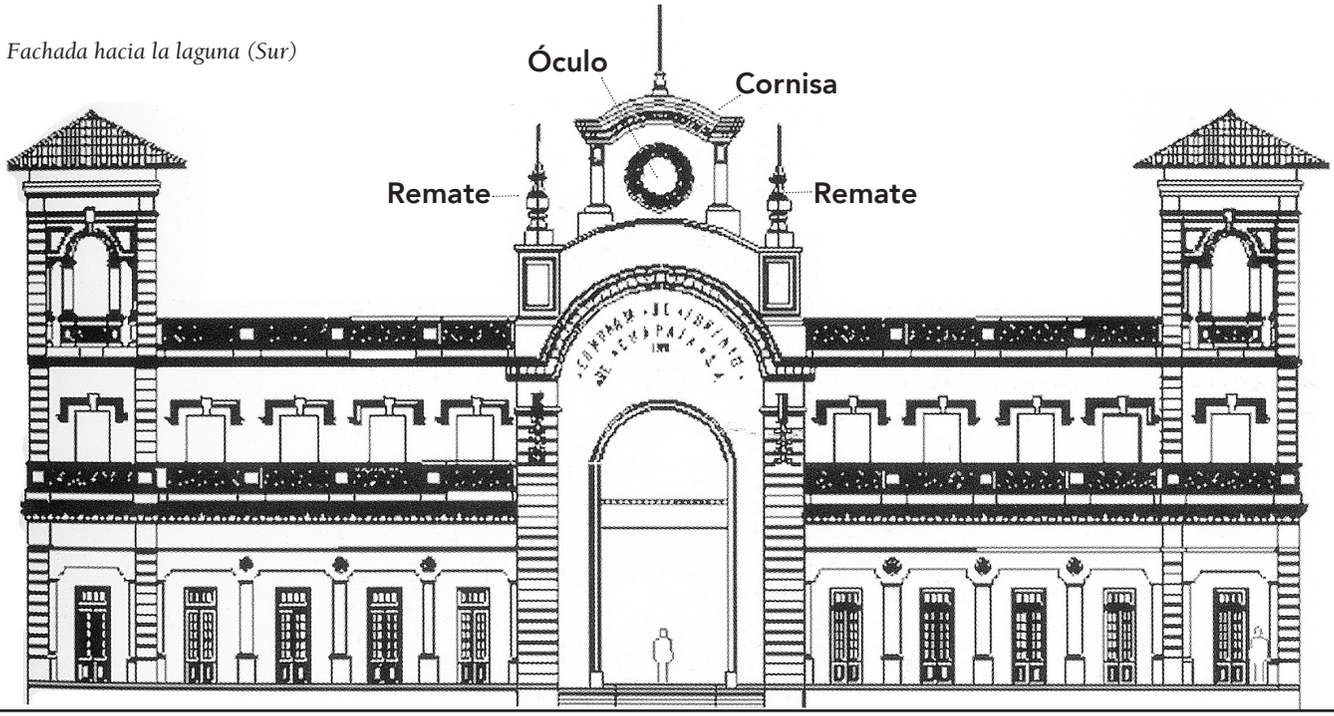
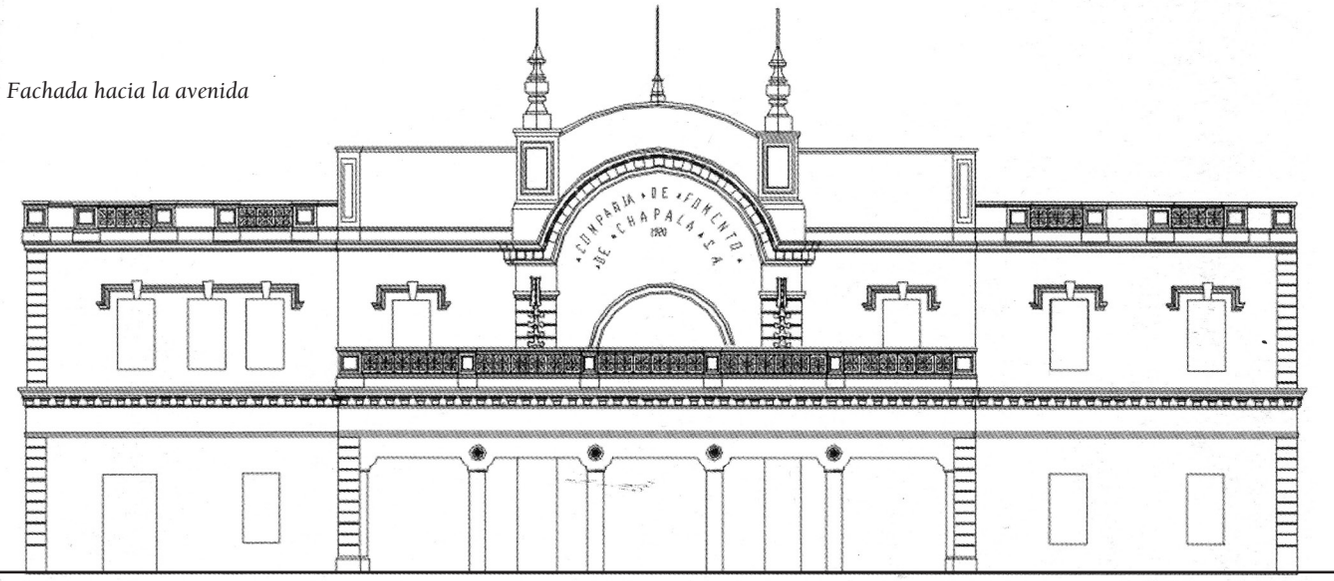


Figura 7. Fachada hacia la avenida



Levantamientos para el Programa Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte. A.C. y la Secretaría de Cultura de Jalisco, dentro del proyecto Ribera de Chapala. Amigos Estación de Ferrocarril, 1996.
Planos: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Gobierno de Jalisco.

2. El Consejo Nacional Adopte una Obra de Arte, A.C. promueve la conservación, preservación y restauración de los bienes muebles e inmuebles con valor artístico e histórico que conforman el patrimonio cultural de propiedad federal en apoyo a los esfuerzos que realiza el Estado Mexicano en ese campo. Se fundó en 1991 y hoy está presente en 19 estados de la República.

Figura 8. Planta Alta

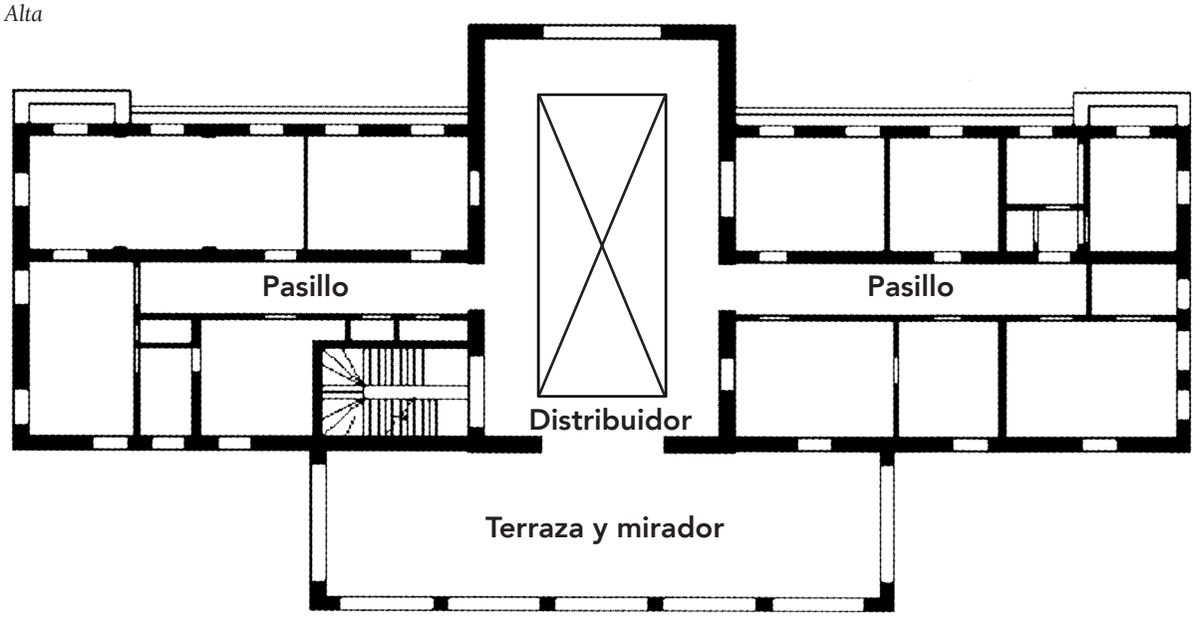
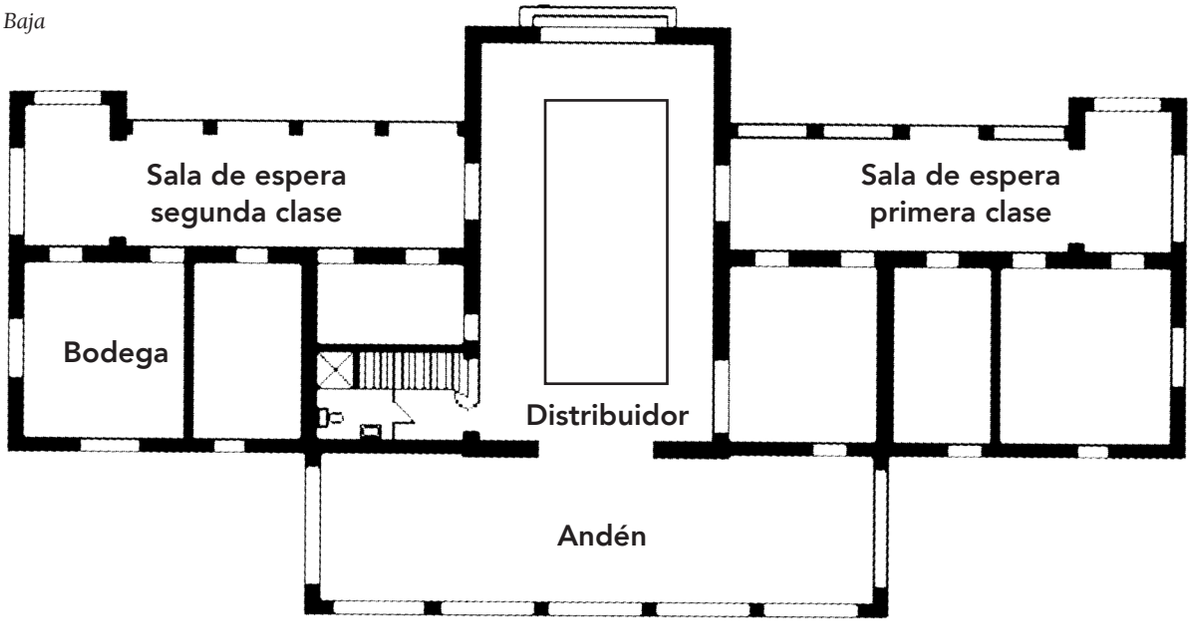


Figura 9. Planta Baja



Planos: Traslaviña García, M. (2006). Monografías: Guillermo de Alba. Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco. pp. 63, 64.

Figura 10. Vista de la ex estación de trenes de Mérida, actualmente la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY).

Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MÉRIDA

La moda neocolonial tuvo sus inicios desde la conclusión del movimiento revolucionario y la postura neo-románica iniciada durante el porfiriato tuvo continuidad a principios del siglo XX, de manera tal que ambos factores sirvieron de referencia para construir una de las estaciones ferroviarias más importantes del país de ese entonces.

La ciudad de Mérida requirió una estación de ferrocarril, acorde a sus necesidades de transporte derivadas del aún auge henequenero que vivió, la conexión con el Puerto de Progreso, vialidad antigua sobre la cual se hizo el planteamiento, además de su conexión con Campeche y la ruta transpeninsular: la cual generó un específico programa arquitectónico en el que factores funcionales, tecnológicos y culturales en general, deberían hacerse presentes en el nuevo edificio, encomendado al Arq. Carlos J. S. Hall, el cual gozaba de importante prestigio por su colaboración en edificios poblanos, potosinos y capitalinos.

El edificio se empezó a construir en 1915, bajo la propuesta final de diseño, se generó un proyecto en forma de herradura de ángulo recto, mostrando su mayor longitud al frente del edificio y desempeñar funciones de fachada, en cuyo espacio vacío interior quedaría ubicado el patio de maniobras de recepción de los vagones de pasajeros.

La cubierta es a dos aguas y la estructura que la sostiene y conforma es metálica, originalmente fue de madera y techo con lámina de zinc, conceptos modernizados y a la vez heredados de la Revolución Industrial. La fachada es completamente simétrica, referenciada y dominada por una torre de cuatro niveles, sobre la cual se inscribe de frente un monumental arco remetido, en cuya parte inferior se ubica el acceso principal del edificio, seguido por el del segundo nivel con un arco más amplio que sus contiguos, el tercer nivel con tres vanos alargados de medio punto, a la usanza románica y finalmente el reloj monumental perfectamente relacionado con el arco referido, en sus enjutas aparecen medallones y finalmente coronado con techo a cuatro aguas, con estructuras metálicas de sostén y cubierta de lámina.

La torre dominante con cuatro niveles ya referida marca el eje de simetría, a la vez contrasta con los dos niveles que caracterizan al resto del edificio, sobre las fachadas destacan cuatro copetes neocoloniales, las cuales quieren hacer las veces de torretas, las del frente con tres vanos en cada piso, el tímpano enmarca un óculo, el copete es mixtilíneo. El paño exterior de la referida torre, casi coincide con el pórtico de acceso, alineado al eje se ubica un arco del mismo diseño de los contiguos, suman cinco por costado, más el central acumulan la totalidad de once.

El paño del fondo de la fachada lo conforman dos tramos ajustados a la simetría, con cinco arcos cada uno, los centrales se coronan con un copete mixtilíneo y óculo en su interior. El nivel más bajo lo conforma una volado poco pronunciado desde donde arranca el techo inclinado ya referido.

El segundo nivel se integra a un doble espacio terraza, conformado por la cubierta del pórtico de acceso y separado por la torre del reloj, el número de arcos coincide con los de planta baja, es decir suman cinco por lado.

El volumen antes referido, genera fachadas muy parecidas a los costados del edificio y caracterizadas por un alto volumen, relacionado con la altura de la cubierta de la fachada, mismo que funge como remate del mismo. Dicho remate es mixtilíneo como ya se refirió, los niveles que absorbe son dos, más la cubierta, los pisos generan cuatro vanos cada uno. Contigua a esta referencia se integra en dirección opuesta a la fachada, un volumen rectangular al paño, con una longitud no equivalente a casi una tercera parte, de su correspondiente en el margen opuesto, con misma cantidad de vanos en las dos plantas, sin embargo no simétricas, al producir dos ventanas rectangulares en la dirección norte y un arco en el sur, éstos últimos de las mismas proporciones de los de la fachada oriente.

La fachada oriente en cuanto al volumen de mayor altura es gemela de la poniente, contiguo a él se ubica un volumen de dos pisos con arcos ventana en número de seis por nivel, el de planta baja dirigido al extremo sur funge como acceso para las dependencias internas, los restantes son idénticos. La cubierta si bien se relaciona con la principal, no alcanza a llegar a su nivel de parteaguas, generando por lo tanto una relación lógica entre fachada y las variaciones de altura manejadas en las dos secciones.

Las fachadas laterales se extienden por una longitud bastante prolongada, relacionadas con actividades internas de la operatividad propia de los trenes, desafortunadamente ya en muy mal estado de preservación.

El hueco generado por la forma en U rectangular del edificio funge de arribo y arranque de las vías férreas que se integran a la construcción con dos estructuras metálicas como sostén de la cubierta, definida por lámina del mismo material; dos estructuras cubren el espacio contiguo a los andenes, la del margen oriente expone un claro mayor que su opuesta.

El conjunto del edificio provoca una plena armonía volumétrica, convivencia integral entre huecos y macizos; la planta arquitectónica con las diversas dependencias genera una lógica relación entre interior y exterior, provocando un claro lenguaje arquitectónico, donde estructura, espacio y relación con el entorno, genera una de las obras mejor logradas del contexto urbano de inicios del siglo XX de la ciudad emeritense.

Se mostraron en este recorrido, un par de estructuras ferroviarias contemporáneas, las cuales pertenecen a dos contextos casi completamente antagónicos; una, la del primer gran centro turístico del país y dos, la de la ciudad

Figura 11. Vista aérea de la ex estación de trenes de Mérida

Fuente: Revista Digital Explorer Yucatán. Ex-Estación de Ferrocarriles, 2020.

emeritense, punto de contacto entre la capital yucateca y el puerto de altura de Progreso.

En el caso de Chapala, ya se mencionaba como el contexto paisajístico de lago hicieron que el proyecto de De Alba permitiera admirar la belleza del lugar, a la vez que el espacio que circunda al edificio, hicieron de él un tratamiento verdaderamente escultural.

La aportación de la estación de Mérida, fue medular en la comunicación Yucateca, al desempeñarse como punto de conexión con Puerto de Progreso al norte, Campeche al suroeste y la ruta interpeninsular del oriente y vinculatoria con Izamal y Valladolid, principalmente. El contexto cultural de bonanza henequenera, la inversión de fuertes capitales y la herencia porfiriana, impulsaron la construcción de una de las más bellas estaciones ferroviarias neocoloniales del país, corriente que curiosamente no volvió a tener eco en Mérida. Dos arquitectos formados en el extranjero, uno tapatío: Guillermo de Alba, instruido en Chicago y otro de origen inglés: Charles J. S. Hall; fueron los autores de las importantes obras ferroviarias inauguradas en 1920, los cuales con bases académicas internacionales, pudieron hacer uso de su capacidad creativa en dos regiones emblemáticas de la identidad mexicana, la yucateca y la jalisciense.

Podemos comentar que las dos impactantes estaciones ferroviarias, tiene como nexo el contexto temporal posrevolucionario, generador del movimiento artístico nacionalista en su vertiente neocolonial, donde posturas neo románicas, eclécticas y las emanadas de la Escuela de Chicago, marcaron posturas conservadoras a la vez que vanguardistas, que serán referente de los inicios de la arquitectura contemporánea mexicana del siglo XX.

Bibliografía:

González, J. *Aquellos tiempos en Chapala.* Editorial Ágata, Guadalajara, 1994.

Ortíz Macedo, Luis. El arte neoclásico en México. México: UNAM/Miguel Ángel Porrúa/*Seminario de Cultura Mexicana.* 2012.

Traslaviña García, Ma. Dolores. Monografías: Guillermo de Alba. Guadalajara: Gobierno de Jalisco, Secretaría de Culturar/ CUAAD/Universidad de Guadalajara. 2006.

Uribe Topete, Francisco Javier. *Los Transportes de los Tapatíos, en Ayuntamiento de Guadalajara.* Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara, tomo 1. Guadalajara: Gráfica Nueva. 1992.

Fondo FERRONALES. Fototeca Conaculta/CNPPCF/CEDIF. México: Revista digital *Mirada Ferroviaria,* No. 15. 2011.

Revista Digital *Explorer Yucatán*. Ex-Estación de Ferrocarriles. Febrero 2020.

Proyecto *100 del Tren.* Dos estaciones ferroviarias con cien años de historia

Figura 1. Estación de trenes de Chapala, circa 1920.

Fuente: Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994

Alberto Paz Bustamante [1]
bettopaz@hotmail.com

Resumen

En este artículo se describe como se realizó el proyecto de gestión cultural titulado *100 del Tren*, así como la participación de la comunidad cercana a la estación de tren de su localidad. El proyecto se ejecutó en dos ciudades, dos inmuebles que tuvieron un origen ferroviario que cumplieron cien años de historia, dos secretarías de cultura estatales y dos universidades. Asi las duplas son: Chapala y Mérida, la estación de trenes de Chapala actualmente el Centro Cultural González Gallo (CCGG) y la estación central de ferrocarriles de Mérida actualmente la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY), la Secretaría de Cultura de Jalisco y la Secretaría de la Cultura y las Artes de Yucatán, la Universidad de Guadalajara y la Universidad Autónoma de Yucatán. Además en Mérida, participaron la Escuela Secundaria-Preparatoria Rochavi Pensiones y la Fototeca Pedro Guerra. Ambos proyectos, *100 del Tren* Chapala y *100 del Tren* Mérida se realizaron de forma virtual y a distancia debido a la emergencia de salud mundial generada por COVID-19 declarada en marzo de 2020. Para una mejor comprensión del proyecto, dividí el texto en cuatro secciones. En la primera se describe el proyecto en Chapala, en la segunda en Mérida en la tercera se presentan las vinculaciones interinstitucionales y el impacto y los alcances a futuro de este proyecto, por último las conclusiones.

Palabras clave: estación, vinculación cultural, centenario, virtualidad.

Abstract

This paper describes how the cultural management project named *100 del Tren* was done and how the community near the train station participated in the project. The project was developed in two cities, two buildings with a 100 years history that had a railway origin, two Cultural State Offices and two universities. So the participants were: Chapala and Mérida, the Chapala Train Station currently the González Gallo Cultural Center (CCGG) the Central Railway Station of Mérida, currently Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY), the Culture of Jalisco Office and Culture of Yucatán Office, the Universidad de Guadalajara and the Universidad Autónoma de Yucatán. Also in Mérida, the Rochavi Pensiones High School and the Pedro Guerra Photo Library participated. Both projects, *100 del Tren* Chapala and *100 del Tren* Mérida, were developed virtually and remotely due to the global emergency by COVID-19 announced in Mexico in March 2020. For a better understanding of the work I divided the text in four sections, the first one describes the project in Chapala, Jalisco the second in Mérida, Yucatán, the third presents the relations made with other institutions as well as the impact and future aspects of this project and finally the conclusions.

Keywords: train station, cultural alliances, centennial, virtual-online work

1. Alberto Paz Bustamante es Ingeniero en Computación por la Universidad Autónoma de Guadalajara. Estudió diseño gráfico en el periódico *El Informador*, certificado Apple. Maestría en Gestión Cultural por la U. de G./ CUAAD. Desde 1995 realiza diseño gráfico y museográfico para diversos museos de Guadalajara Actualmente trabaja como administrador del Centro Cultural Las Águilas colabora con la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros (RENECMUF) . https://orcid.org/0000-0001-7274-7769

1. Proyecto *100 del Tren* Chapala

El Centro Cultural González Gallo (CCGG) ha sido un vínculo arquitectónico, cultural y social entre el pasado y el presente en la comunidad de Chapala. Desde su inauguración en 1920 como estación de trenes ha formado parte de la memoria colectiva del chapalense. El proyecto *100 del Tren* tuvo como objetivo fortalecer el vínculo del inmueble con la comunidad, generar reencuentro, sentido de orgullo y pertenencia con la misma, a través de nuevos productos culturales que reaviven la memoria arquitectónica y ferroviaria del ciudadano

Metodología

Para la investigación metodológica se diseñó una encuesta con 22 preguntas que fue aplicada en la zona central de Chapala (el recorrido inicio en la parroquia de San Francisco de Asís por el trayecto peatonal del malecón hasta el CCGG) y en San Nicolás de Ibarra. El total de encuestas realizadas sumó 235 más 10 entrevistas.

Mediante la coordinación de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Guadalajara, se gestionó el recurso para transportar a 44 alumnos y cuatro maestros a Chapala el día 16 de octubre de 2019.

Campaña gráfica

La campaña se diseñó en 2019 por los estudiantes de la Licenciatura en Diseño para la Comunicación Gráfica de la Universidad de Guadalajara a cargo de las maestras Verónica Durán Alfaro y Claudia Mercado Peña. El propósito principal de la campaña gráfica fue que el CCGG se visibilizará como el medio vinculante de los distintos significados culturales de la comunidad de Chapala.

COVID-19 y migración de proyecto

Con dichos materiales se realizaría una exposición dentro del CCGG para celebrar el centenario de la estación el 8 de abril de 2020. Sin embargo, en marzo de 2020 la Universidad de Guadalajara cierra sus actividades escolares debido a la pandemia COVID-19 y todas las actividades presenciales se posponen hasta nuevo aviso. Simultáneamente la Secretaría de Cultura del Estado de Jalisco anunció el cierre de museos, centros culturales y bibliotecas (Gómez, 2019). Por lo anterior el proyecto *100 del Tren Chapala* se adaptó y migró a un modo virtual, a través de redes sociales en el año 2020.

Figura 3. Imagen gráfica 100 del Tren Chapala

Realización: alumnos de la Licenciatura en Diseño para la Comunicación Gráfica, 2019.

Convocatoria: video *100 del Tren*

El proyecto virtual inició convocando a la comunidad de Chapala y Guadalajara, vía WhatsApp, a producir un video casero narrando una historia en torno al CCGG con temas relacionados al patrimonio ferroviario y/o al centenario del edificio. Los mensajes sugeridos en la convocatoria fueron: felicitación por el centenario, anécdota relativa de una visita al CCGG o un mensaje relativo a viajar en tren. A continuación, el texto de la convocatoria:

#100delTren
Invitación para la celebración de los 100 años del Centro Cultural González Gallo a través de video Buenas tardes:
Como la mayoría de ustedes saben este próximo 8 de abril el Centro Cultural González Gallo (otrora estación de trenes de Chapala) cumplirá 100 años. Desde 2019 como estudiante de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural de la Universidad de Guadalajara emprendí mi proyecto ejecutivo apasionado por este bello espacio cultural.

En estos críticos momentos de contingencia por el COVID19 todos los museos están en crisis, pero estos museos siguen siendo grandes generadores de esperanza. A pesar de ser altamente contagioso, el virus tiene una limitación: no puede transmitirse a través de plataformas digitales, por lo tanto es hora de que se multipliquen esfuerzos en redes sociales y aprovechar su potencial al máximo. Los invito de la manera más atenta a sumarse a la celebración del centenario con una felicitación a través de un breve video hecho en casa.

2. Gómez, O. (16 Marzo, 2019). "Suspende SC actividad en espacios culturales hasta nuevo aviso", *El Informador* Recuperado de https://sc.jalisco.gob.mx/prensa/noticia/9217

Requrimientos del video:

- *Duración de 30 segundos, máxima de 1 minuto*
- *Celular fijo en posición horizontal*

El video será difundido en redes sociales oficiales como: Secretaría de Cultura, Gobierno del Estado, la Maestría y la Universidad de Guadalajara.

Mil gracias por su atención y quedo a sus órdenes
Ing. Alberto Paz Bustamante

Proceso de trabajo

Se conformó un grupo de trabajo vía WhatsApp con la Directora del CCGG Gabriela Serrano Suzán, junto con su coordinador técnico Alberto Muñoz para la edición de video; Bernardo Ruiz-Bravo como administrador de la página Facebook de la Secretaría de Cultura de Jalisco, Página Que si se Lee Chapala a cargo de Javier Raygoza para la generación de contenidos y Alberto Paz con la coordinación general del proyecto y apoyo para el diseño gráfico. Las tareas se dividieron para generar los siguientes materiales:

- Banners de facebook y materiales gráficos
- Lanzamiento de campaña incógnita
- Edición de los videos
- Concentrar en drive de google los materiales terminados
- Difusión en redes oficiales

Campaña incógnita

El objetivo de la campaña incógnita es crear en el público expectativa, curiosidad, deseos de conocer y experimentar lo que se aproxima, en este caso para la antigua estación de trenes de Chapala. La estrategia publicitaria de una campaña incógnita es realizar un conteo regresivo a la fecha que marca el centenario de la estación; 8 de abril de 2020. Se diseñaron los números para el conteo regresivo, se les agregó un logotipo y se enviaron para su autorización a Comunicación Social de Secretaría de Cultura. La cuenta regresiva inició el día 3 de abril de 2020 desde las redes oficiales del CCGG y Secretaría de Cultura.

Figura 4. Variación gráfica con tren

Realización: alumnos de la Licenciatura en Diseño para la Comunicación Gráfica, 2019.

***100 del Tren* en redes sociales**

El día 8 de abril de 2020, día preciso de la celebración del centenario la programación en la página facebook del CCGG fue:

- Lanzamiento en la página oficial con los banners de arranque celebrando el centenario
- Video con Kristina Trejo, pianista de Chapala tocando "Las Mañanitas"
- Concierto grabado para arpa con Javier Raygoza y su grupo iniciando con "Son del Tren en honor a Christian Schejtnan" noruego promotor de la construcción de la estación de trenes de Chapala. El concierto se transmitió en vivo por facebook Live. El son es autoría de Javier Raygoza y lo compuso en 2017
- Video con palabras de la Secretaria de Cultura Giovana Jaspersen, felicitando al inmueble por los cien años
- Video con palabras de la doctora Adriana Ruiz Razura
- Video con recorrido virtual del CCGG

Si el lector prefiere puede consultar la liga general de la página oficial del Centro Cultural González Gallo, donde se encuentran todos los videos:
https://www.facebook.com/CCGonzalezGallo

Figura 5. Trazo de campaña incógnita oficial con logotipos

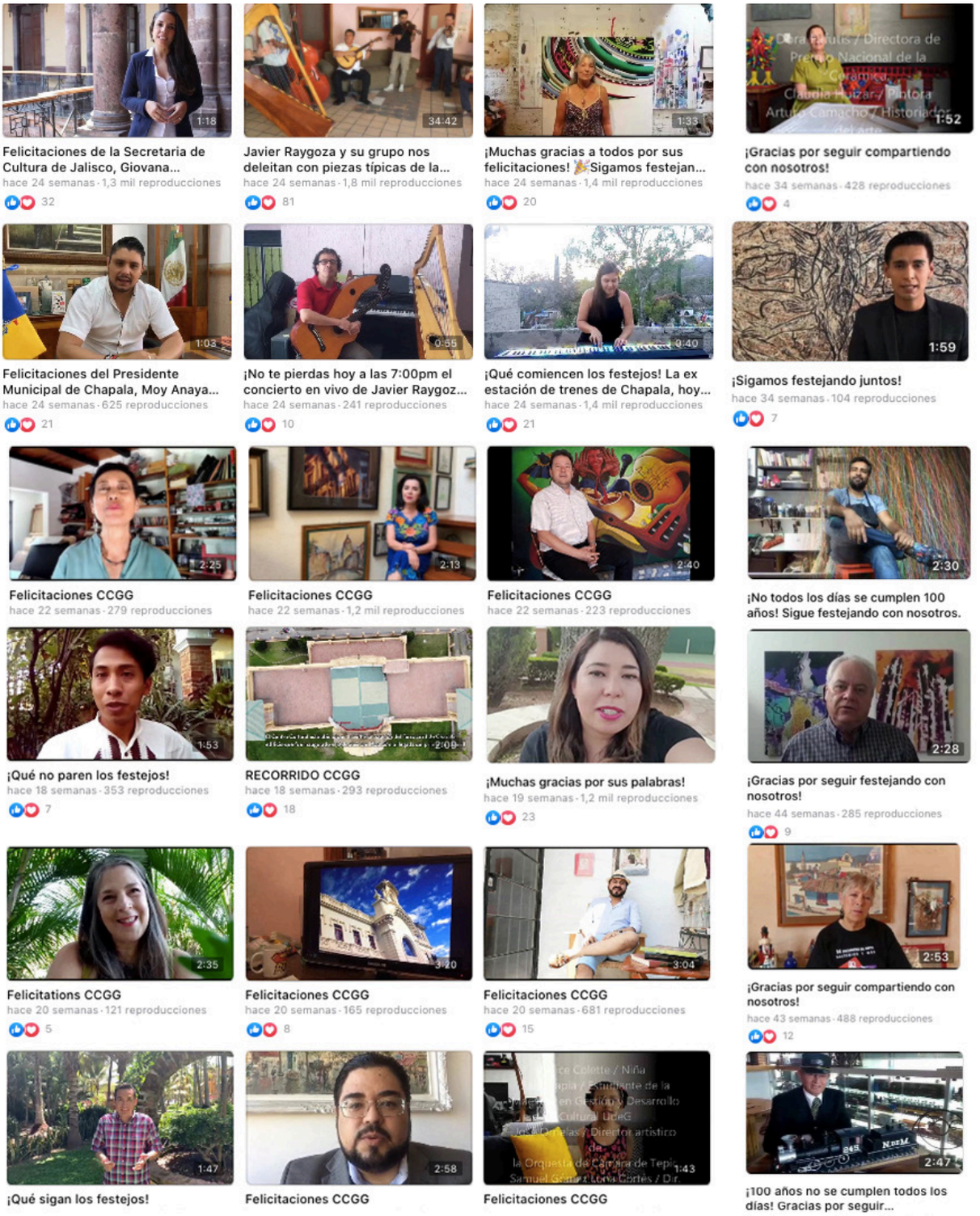
Realización: alumnos de la Licenciatura en Diseño para la Comunicación Gráfica, 2019. Adaptación: Alberto Paz, 2020.

100 videos participativos

El proyecto evolucionó a 100 años 100 videos celebrando la vida del maravilloso edificio con 100 videos testimoniales de 100 personas que participaron contando su historia: promotores culturales, artistas plásticos, músicos, profesionistas, maestros, políticos, autoridades y ciudadanos que aman y valoran el legado.

Con esos participantes se promovió la apropiación del CCGG. El resultado fue que el porcentaje de asistencia al CCGG vía Facebook se incrementó con apoyo de redes replicantes, como Cultura Jalisco, Antigua Estación de Trenes de Chapala y la misma página de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural. Se contabilizaron más de 30 mil vistas a los videos realizados con motivo del centenario.

Figura 7. Muestra de los videos publicados en la página facebook del Centro Cultural González Gallo, 2020.



Fuente: https://www.facebook.com/CCGonzalezGallo/videos/?ref=page_internal.

2 . *100 del Tren* en Mérida, Yucatán

La idea inspiracional para replicar el proyecto en Mérida fue clara: hacer una conexión entre dos ciudades que alguna vez fueron nombradas, "La Perla de Oriente" (Mérida) y "La Perla de Occidente" (Guadalajara). Mientras se investigaba la historia de las Estaciones Mexicanas, se descubrió que la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida celebra su centenario el 15 de septiembre de 2020, por lo cual *100 del Tren* era perfecto también para Mérida. *100 del Tren Mérida* se presentó por primera vez en febrero de 2020 en el evento cultural Haciendo Público lo Público organizado por la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural, la Universidad de Guadalajara y la Universidad Autónoma de Yucatán (UADY).

Figura 8. Imagen gráfica 100 del Tren Mérida

Adecuación a partir del original: Alberto Paz, 2020

La vinculación y formación de redes, son herramientas fundamentales para la gestión cultural. El día 24 de julio de 2020 se mandó vía email una carta con copia a las siguientes instituciones: Secretaría de Cultura de Jalisco, Centro Cultural González Gallo, Universidad de Guadalajara a través de su Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural, Escuela de Artes de Yucatán (ESAY) (antigua estación de ferrocarriles de Mérida), Universidad Autónoma de Yucatán y Fototeca Pedro Guerra.

Posteriormente se integró al proyecto la Secretaría para la Cultura y las Artes de Yucatán, el Doctorante de El Colegio de Michoacán Maestro Ricardo Manuel Wan Moguel, quien aportó la investigación histórica realizada en torno a la antigua estación de ferrocarriles de Mérida y finalmente la preparatoria Rochavi Pensiones.

Figura 9. Campaña incógnita para Mérida

Adecuación del diseño orginal: ESAY

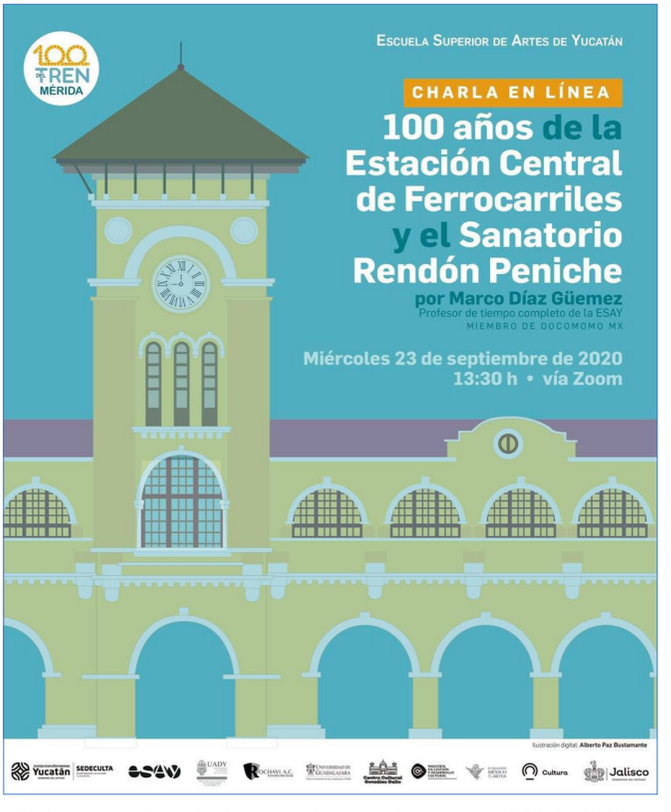
Figura 10. Imagen gráfica para redes sociales 100 del Tren Mérida.

Elaboración: Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY), 2020.

Objetivos:

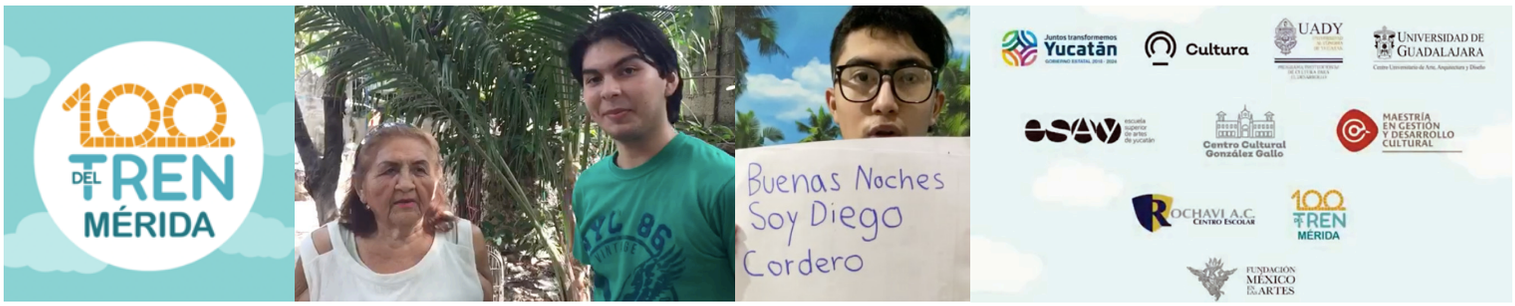
1. Replicar el proyecto *100 del Tren Chapala* con *100 del Tren Mérida*
2. Promoción y difusión cultural (virtual) de ambas estaciones en redes sociales oficiales involucradas
3. Intercambio interinstitucional de experiencias culturales
4. Diálogo cultural entre ambas estaciones de trenes, ambas con cien años de historia

Figura 11. Cartel para conferencia.



Elaboración: Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY), 2020.

Figura 12. Maqueta para video de Rochavi



Elaboración: Antonio Ávalos y Alberto Paz, 2020

Maquetación de videos

Se mandó a Mérida la maqueta con las instrucciones para la secuencia del video, por otra parte, la edición de los videos de Rochavi Pensiones Secundaria y Preparatoria se produjo en Guadalajara y el pago de la edición de los videos de Rochavi fue patrocinio de la Consultoría México en las Artes.

3. Impacto en instituciones culturales

UADY y Centro Estatal de Bellas Artes (CEBA)

El Maestro Raúl Lara Quevedo de la Universidad Autónoma de Yucatán, gestionó el concurso de ilustración infantil sobre los ferrocarriles de Mérida, titulado *Ilustra la Historia* dibujando la estación de ferrocarriles.

Figura 13. Convocatoria "Ilustra la historia", concurso de ilustración infantil

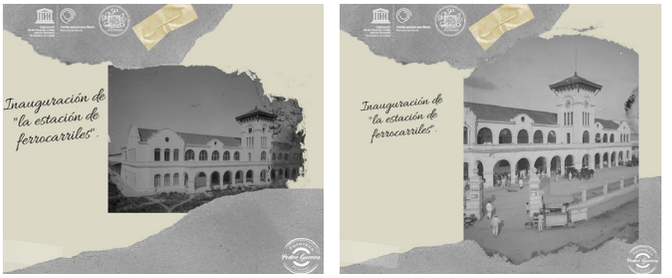
Elaboración: Universidad Autónoma de Yucatán (UADY), 2020

Figura 14. Dara Clarissa Barredo Torres, ganadora.

Fototeca Pedro Guerra

Dentro de la Facultad de Ciencias Antropológicas de la UADY se encuentra la Fototeca Pedro Guerra con su maravilloso archivo fotográfico, el cual está inscrito en la Memoria del Mundo UNESCO. La maestra Cynthia Cruz y el historiador Ricardo Pat se unieron a la celebración virtual *100 del Tren Mérida* con publicaciones basadas en los negativos originales de septiembre de 1920 que retratan la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida. Además, en octubre 2020 se realizó en Facebook Live la mesa/panel *Interpretando la ciudad que habitamos*.

Figura 15. Inauguración de la estación de ferrocarriles de Mérida, el 15 de septiembre de 1920.



Elaboración: Fototeca Pedro Guerra, 2020.

Figura 16. Cartel "Interpretando la ciudad que habitamos"

Elaboración: Universidad Autónoma de Yucatán (UADY), 2020.

XII Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril

El Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM), el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) y el Centro Nacional de Documentación de Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), realizaron el *Encuentro-Diálogos 2020,* con el propósito de intercambias experiencias y resultados de indagaciones que mejoren las políticas y las acciones respecto al patrimonio ferroviario entre profesionales, investigadores y público en general. El encuentro estuvo conformado por los capítulos de investigación, conservación e interpretación y se llevó a cabo del 5 al 23 de octubre del 2020. La participación del proyecto *100 del Tren Chapala* y *100 del Tren Mérida* dentro de la IV Reunión de Museos Ferrocarrileros, se presentó a nivel nacional desde el Facebook oficial del MNFM en sincronía con el Facebook del CCGG, el día 22 de octubre del 2020. Programación en: https:// dialogos2020.weebly.com/programa-general.html

Figura 17. Anuncio de facebook para la presentación del CCGG, 22 de octubre 2020.

Elaboración: Alberto Paz.

Día de Muertos

La investigación histórica y arquitectónica realizada por Alberto Paz entorno al CCGG inició en marzo de 2019, mientras que el el proyecto ejecutivo dio inicio el día 3 de abril de 2020. Para la celebración de Día de Muertos Alberto Paz elaboró los banners de Facebook.

Figuras 18 y 19. Anuncios de facebook para Día de Muertos.

Elaboración: Alberto Paz, 2020.

La última colaboración con el CCGG fue con el banner del 7 de noviembre para la celebración del Día del Ferrocarrilero.

Figura 20. Anuncio de facebook Día del Ferrocarrilero.

Elaboración: Alberto Paz, 2020.

Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferroviarios (RENECMUF)

En noviembre de 2020 el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) a través de su coordinador Rodrigo Cordera Thacker, invitó a Alberto Paz a participar en el diseño de contenidos para redes sociales y diseño gráfico de la propuesta por la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros (RENECMUF) a consolidarse el año 2021. Se forma un grupo de trabajo en WhatsApp con los directores de la red conformada por 15 museos que inicialmente tuvieron un origen ferroviario y actualmente son museos o espacios culturales. Dichos espacios son:

- Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes
- Museo del Ferrocarril Jesús García Corona en San Luis Potosí
- Museo de los Ferrocarriles de Yucatán. A.C.
- Museo Infantil de Oaxaca/ Antigua Estación del Ferrocarril Mexicano del Sur
- Centro Cultural Regional Ferrocarrilero de Cárdenas, San Luis Potosí
- Museo del Ferrocarril de Torreón Estación Heroica en Matamoros, Tamaulipas
- Museo del Ferrocarril de Otumba, Estado de México
- Antigua Estación del Ferrocarril en Nuevo Laredo, Tamaulipas
- Museo Vivencial Ferrocarril 279 en Cuautla, Morelos,
- Espacio de Encuentro/ Antigua Estación del Ferrocarril de Querétaro
- Museo del Ferrocarril Estación en Huehuetoca, Estado de México,
- Casa de la Cultura de Nuevo León o Museo del Ferrocarril Antigua Estación del Golfo
- Museo del Ferrocarril de Acámbaro, Guanajuato
- Museo del Ferrocarril de Tulancingo, Hidalgo
- Centro Cultural González Gallo, Chapala, Jalisco

Para el diseño gráfico se presentó al grupo de trabajo el logotipo el cual se autorizó en diciembre 2020 y se muestra en la figura 21.

Figura 21. Logotipo de la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros (RENECMUF)

RENECMUF

RED NACIONAL
DE ESPACIOS CULTURALES
y MUSEOS FERROCARRILEROS

Diseño: Alberto Paz, 2021

En enero 2021, el maestro José Francisco Palacios Espinoza es nombrado coordinador de la red. La primera colaboración de Paz con RENECMUF fue generar la imagen gráfica de los materiales para redes sociales, principalmente Facebook.

Día Internacional de la Mujer. Campaña "Mujeres"

La Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros, es un colectivo de recintos que buscan, la difusión y valoración de las personas que hicieron y siguen haciendo, un trabajo fundamental dentro de la industria ferroviaria, pero de igual forma, para la cultura ferrocarrilera del país, así como en la labor artesanal.

Mujeres que merecen ser reconocidas y homenajeadas por su trayectoria, vocación, entrega, profesionalismo, trabajo, por su valía para sus familias y su sociedad. Motivo más para reflexionar sobre el camino que se debe seguir construyendo juntos, para la igualdad, equidad y respeto entre géneros.

La campaña *Mujeres* consistió en que cada espacio cultural ferrocarrilero, presentará uno o más ejemplos de mujeres relacionadas con la industria y la cultura ferrocarrilera de sus regiones, pero también, mujeres artesanas destacadas; además de presentó el caso especial de una pequeña niña inmigrante.

Se hicieron las aportaciones con una fotografía de la mujer propuesta y una breve semblanza, para después generar una serie de banners publicitarios para el perfil de Facebook de la Red, para finalmente ser publicados durante el 8 de marzo del 2021 y lograr que un total de 3,847 personas visualizaran el proyecto. Se adjuntan imágnes de la campaña:

Reseña:

María Ismaela Sánchez Hernández, nació el 15 de agosto de 1954 en Casas Grandes, Chihuahua. A los 15 años inicia su vida laboral como trabajadora en Ferrocarriles Nacionales. Vivió la transición de la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES) a Ferrocarril Mexicano (FERROMEX). Tuvo la oportunidad de crecer en la empresa, trabajando en distintos municipios del estado, en los que iba dejando huella por su gran carácter, participación deportiva, excelente desempeño laboral y gran actitud de servicio. Mari Sánchez, como todos la conocían, fue reconocida por su gran aportación a la comunidad como voluntaria en diversas causas humanitarias, falleció el 16 de abril del 2009, siendo aún parte de la nómina de FERROMEX.

Figura 22. Imagen para Casa Redonda Museo Chihuahuense de Arte Contemporáneo

Diseño: Alberto Paz, 2021. Fotografía: Colección familiar

Figura 23. Imagen para el Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes

Diseño: Alberto Paz, 2021. Fotografía: Chava Ferrer, de la colección Nómadas en un mundo de trampas, 2017

Figura 24. Imagen para Patrimonio Ferroviario de Jalisco

Diseño: Alberto Paz, 2021. Fotografía: Manuel Romero

4. Conclusiones

Con la realización de los proyectos *100 del Tren Chapala* y *100 del Tren Mérida*, no solo se alentó al desarrollo de la memoria histórica como una forma de aprender de las tradiciones heredadas, de la historia transcurrida, de los iconos que nos identifican; también se reconoció la necesidad de preservar nuestro patrimonio.

"Patrimonio que no se conoce, ni se cuida ni se valora" ha mencionado siempre la Doctora Adriana Ruiz Razura. Este proyecto permitió recordar momentos históricos coyunturales de las comunicaciones en México y las vicisitudes por las que transcurrieron las vías férreas en nuestro país, en especial en "La Perla de Occidente" (Guadalajara) y "La Perla de Oriente" (Mérida).

Las edificaciones que se construyeron como estaciones de tren en Chapala y Mérida se volvieron espacios icónicos de reconocimiento propio, pero también espacios de convivencia y referentes de una sociedad. "El hombre no está en la historia: es historia" indica Octavio Paz en su Laberinto de la Soledad, por lo que es necesario fortalecer las raíces que nos anclan al terruño, de reconocer nuestra historia y su transmisión generacional asentando con esto nuestro sentido de pertenencia e identidad.

A partir del proyecto *100 del Tren* nuevas acciones y vinculaciones culturales han surgido; la colaboración directa con la Red Nacional de Espacios Culturales y Museos Ferrocarrileros (RENECMUF) y sus directivos, sigue creciendo, fortaleciéndose y visibilizando al patrimonio ferroviario mexicano. La historia en torno a los ferrocarriles y al patrimonio tangible e intangible continúa avanzando.

Bibliografía:

Aquellos tiempos en Chapala. Editorial Ágata, Guadalajara, 1994

Fondo FERRONALES. Fototeca Conaculta/CNPPCF/CEDIF. Revista digital Mirada Ferroviaria, No. 15, 2011

Revista Digital *Explorer Yucatán*. Ex-Estación de Ferrocarriles, 2020.

Paz, O. (1998). El laberinto de la soledad. México, DF: Fondo de Cultura Económica. p.8

Traslaviña García, M. (2006). *Monografías: Guillermo de Alba*. Gobierno de Jalisco, Secretaría de Cultura y CUAAD Guadalajara, Jalisco.

Literatura e Infancia. Relaciones entre textos literarios, niñas y niños

María Teresa Orozco López
maria.olopez@academicos.udg.mx [1]

Resumen

Se presenta un panorama del surgimiento de la literatura para niñas y niños a partir de un breve recorrido por la historia de la infancia y su relación con la literatura, desde su origen como Literatura Infantil y Juvenil (LIJ) y la evolución del concepto a Literatura para Niñas, Niños y Jóvenes (LNNJ). En un segundo momento se reflexiona acerca de lo que significa ser niña o niño en la actualidad para después discutir acerca de los propósitos de la literatura dirigida a niñas y niños y su relación con el contexto escolar.
Palabras clave: literatura, niños, niñas, infancia.

Abstract

This paper gives an overview of the origins of literature for girls and boys from a brief journey through the history of childhood and its relationship with literature, from its origin as Children's and Youth Literature (Literatura Infantil y Juvenil, LIJ) and the evolution of the concept to Literature for Girls, Boys and Youth (Literatura para Niñas, Niños y Jóvenes, LNNJ). In a second moment, a reflection on what it means to be a girl or a boy nowadays is presented and then a discussion of the purposes of how literature is directed to girls and boys and their relationship within the school context.
Keywords: literature, boys, girls, childhood.

Introducción

El ser humano ha utilizado y utiliza la palabra para crear. La concreción de la palabra mediante la escritura permite fijar el pasado y expandir el futuro a través de la imaginación. La literatura, como manifestación del pensamiento humano, es muy anterior al libro y tiene un círculo de impacto mucho más amplio por su origen en la tradición oral lo cual permite que pase de generación en generación sin distinción de edad, razas o lugar geográfico.

El concepto de infancia se ha transformado desde su aparición en el periodo ilustrado y su consolidación durante el Romanticismo. El surgimiento de la imprenta de tipos móviles en Occidente posibilitó la masificación de los libros y la edición, aunque con una intención moral o religiosa, de los primeros textos dedicados a infantes, después vendría la utilización de la literatura con intención didáctica, al cual pervive en nuestro siglo XXI luchando por ocupar su lugar en la finalidad estética y hedonista.

Actualmente es preferible la utilización del concepto de Literatura para Niñas, Niños y Jóvenes (LNNJ) sobre el tradicional Literatura Infantil y Juvenil (LIJ) ya que al hablar de niñas y niños se reconoce la voz de los usuarios y no se cancela su participación al utilizar el concepto "infantil" que proviene del latín *in fari* que significa "los que no tienen voz".

I. Origen y desarrollo del concepto infancia y su literatura

Para entender el desarrollo y la conformación de la literatura infantil se debe recurrir a la historia de la infancia, ya que no se puede dejar de lado que la construcción de este concepto está influida transversalmente por la idea de niño e infancia que se ha tenido a lo largo de la historia de la humanidad. Dicha idea surge de la idiosincrasia de cada sociedad y se modifica con el devenir histórico.

A lo largo de la historia de la humanidad, la concepción de infancia ha ido cambiando de acuerdo con el período sociocultural. El tener hijos pasó de ser tan sólo una necesidad para garantizar permanencia familiar a representar en la modernidad una oportunidad de trascendencia y de subsanar con los hijos las carencias afectivas y económicas que los adultos vivenciaron en carne propia.

Durante la Edad Media, no existían diferencias sociales ni culturales entre niños y adultos. Utilizaban las mismas vestimentas (véase *Las Meninas* de Diego Velázquez), ingerían las mismas comidas y, por supuesto leían los mismos textos con una evidente y aceptada finalidad didáctica y/o religiosa como *Las Cantigas de Alfonso X* "El Sabio", escritas a mediados del siglo XIII, o *El Conde Lucanor de Don Juan Manuel del XIV* (aquellos que gozaban del privilegio de saber leer).

El perfeccionamiento de la imprenta de tipos móviles y su posterior uso para la fabricación masiva de libros puso al alcance de la población algunas historias que hasta ese momento sólo se conocían por versiones orales.

Entre los primeros recopiladores de esta tradición oral se encuentra Giambattista Basile, autor de El Pentamerón, quien a comienzos del siglo XVII asentó por escrito de manera literaria, las historias que, en Italia, las clases populares transmitían de generación en generación a partir

1. Licenciada en Letras Hispánicas y Licenciada en Educación Prescolar. Maestra en Ciencias de la Educación. Máster en Libros y Literatura para Niños y Jóvenes por la Universidad Autónoma de Barcelona y Doctora en Humanidades y Artes por la Universidad Autónoma de Zacatecas. Ha sido becaria de Mashav para estudios en Israel, del Programa de Intercambio para jóvenes profesionistas de Rotary International en Brasil y del Gobierno Alemán en la *International Youth Library en Munich*. Fue Directora de la Escuela Normal para Educadoras de Guadalajara (2013-2015) y Directora del Servicio Profesional Docente de la SEJ (2015-2018). Actualmente labora como Profesora investigadora de la Licenciatura en escritura creativa de la Universidad de Guadalajara con la línea de investigación sobre lectura y literatura para niñas, niños y jóvenes. https://orcid.org/0000-0001-5233-5409

de la costumbre de contar relatos en las noches alrededor del fogón.

En 1697 Charles Perrault publicó *Histoires ou Contes du temps passé,* (Cuentos de mamá Oca) que reúne algunos relatos populares franceses e incluye cuentos hoy considerados clásicos como: "La bella durmiente del bosque", "Barba Azul", "Cenicienta o el zapatito de cristal", "Piel de Asno" y "Caperucita Roja", entre otros.

Estas historias de tradición oral puestas por escrito (conocidas en la actualidad como cuentos de hadas) son el antecedente indiscutible de la literatura infantil, pero no son sus obras fundacionales, porque 1) no son historias originales y 2) porque no fueron escritas específicamente para los niños, ya que todavía no se concebía al niño como una persona con necesidades diferenciadas del adulto.

La literatura infantil como tal, debió esperar la llegada de las ideas ilustradas sobre el niño y la infancia como una etapa diferenciada a la adultez, con necesidades y características diferenciadas, para poder consolidarse en un ámbito diferenciado dentro del amplio campo de la literatura, ya que los intelectuales de finales del siglo XVII y principios del XVIII comenzaron a percatarse que el niño necesitaba una literatura diferente de la del adulto, pero no dejaron de lado el aspecto didáctico.

A comienzos del siglo XIX, el Romanticismo y su exaltación del individuo favorecieron el auge de la fantasía; muchos autores buscaron en la literatura de tradición oral su fuente de inspiración y rastrearon antiguas leyendas que recuperaron. Personajes fantásticos y mágicos como hadas, duendes, ogros y brujas fueron los protagonistas de las historias y relatos para niños, ya que la atención se centró en los desprotegidos y desfavorecidos de entonces (y de ahora): niños, mujeres y locos.

El Romanticismo consolidó la imagen de la infancia al evocarla como la "edad dorada" a la que los adultos debemos remitirnos para encontrar la inocencia perdida. Se comenzó a ver al niño no como un "futuro adulto", sino como un ser con características propias. En este contexto Jacob y Wilhelm Grimm publicaron en 1857 Kinder-und Hausmärchen (Cuentos de niños y del hogar), a partir del trabajo de recolección de historias de la tradición oral alemana en las que aparecen personajes que hoy en día son reconocidos como parte fundacional de la literatura infantil.

Aunque los hermanos Grimm ya dirigieron sus historias para la infancia, sus relatos tampoco son historias originales al provenir de la tradición oral, por lo que quien inaugura la tradición de escribir historias para la infancia es Hans Christian Andersen quien en 1835 publica Samlede Eventyr og Historier (Cuentos para niños). Algunos de sus personajes son: La sirenita, El patito feo y El soldadito de plomo. Andersen es considerado como el primer escritor de literatura para la infancia porque escribió relatos originales teniendo como lectores implícitos a los niños.

A partir de este momento comienza a tomar forma una tradición de textos referidos como Literatura Infantil y Juvenil (LIJ) que comprende textos escritos para niños o jóvenes como lector implícito, pero también textos que fueron escritos para adultos pero que los niños y jóvenes se apropiaron o incluso textos escritos por niños (creación infantil). Incluye autores como Charles Dodgson (Lewis Carroll), Robert Louis Stevenson, Julio Verne, Mark Twain, Carlo Collodi, James M. Barrie, Antoine de Saint-Exupéry, J. R. R. Tolkien, Michael Ende, Roal Dahl, entre otros muchos autores (y pocas autoras) que han aportado en la consolidación de los textos dirigidos a niñas, niños y jóvenes.

La idea de literatura para Niñas, Niños y Jóvenes (LNNJ), al igual que la literatura en general, es más una convención social que una definición tajante, absoluta y única. Además, es indiscutible que en el siglo XXI hay una reconceptualización de posturas y de lo que histórica y tradicionalmente se ha denominado infancia.

Si se realiza un análisis del concepto y de su historia, se puede advertir que al igual que otras nociones resultado del pensamiento humano, la literatura infantil ha transitado por diversas etapas de desarrollo conceptual.

Estos cambios conceptuales son resultados de varios factores, entre los que destaca la fuerte injerencia de las tecnologías y los medios masivos de comunicación, los cuales influyen en la imagen de la sociedad en torno a la infancia, además de impactar en las propias habilidades de las niñas y los niños al favorecer actividades distintas a partir del modo de recepción requerido.

La literatura debe responder a dichas habilidades y capacidades, sin aferrarse a esquemas que resultaron apropiados en un momento histórico anterior, pero que ya no es aplicable ni pertinente.

Esta idea de niño (como ente individual) permite hablar no de una etapa generalizable denominada infancia, sino de "infancias" que se determinan a partir de las diferencias sociales, económicas, culturales, geográficas y temporales,

de manera que cada niña o niño está perfectamente diferenciado del resto, al mismo tiempo que culturalmente está determinada la infancia que le tocó vivir en tiempo y espacio.

En pleno siglo XXI el concepto y concepción de infancia atraviesa por una crisis: los modelos a los que remitía la educación moderna parecen desvanecerse en el contexto actual. La infancia sin voz en espera de la instrucción adulta en la cual el niño era iniciado al mundo adulto a través de instituciones, se reposiciona y se acortan las brechas entre estos dos mundos.

Existe una reconceptualización de la infancia: por un lado, la institución escolar deja de ser el único ámbito en donde circula el saber y, por otro lado, el avance en las tecnologías de la información y comunicación y el desarrollo de habilidades infantiles para su manejo han colocado a los niños en una posición de igualdad frente a los adultos, cuando no de superioridad. Es común que un adulto pida "ayuda" a un menor para prender un aparato, desbloquear un dispositivo, encontrar aplicaciones en celulares, iPads y demás instrumentos electrónicos que se integran a nuestra vida cotidiana gracias al avance tecnológico y al cada día más fortalecido y aceptado consumismo.

II. Niñas, niños, literatura y escuela

Pero, ¿qué significa ser niña y niño en la actualidad? Niño es la materialización concreta e individual de un concepto general y abstracto. Los niños a pesar de ser individuos totalmente distintos entre sí, comparten determinadas características y enfrentan procesos físicos y psíquicos semejantes, y a esos puntos de coincidencia les hemos denominado infancia.

De esta manera, los individuos que pertenecen a un rango de edades muy variado, han sido englobados en un concepto demasiado amplio y abarcador, al que se le ha designado de manera unívoca infancia, que sirve para nombrar una etapa que los seres humanos viven de maneras muy distintas, de acuerdo con múltiples factores como el contexto social, la familia, el tipo de escuela, el entorno físico, entre muchos otros aspectos.

La niñez son individuos que atraviesan por un período fundamental de desarrollo físico, psicológico, social y cognitivo. Pedagogos y psicólogos han dividido y caracterizado la infancia en diferentes etapas, cada una de ellas marcada por un proceso (físico, psíquico, emotivo o cognitivo) que determina gran parte de los patrones de comportamiento y naturaleza simbólica de los vínculos que se establecen a lo largo de la vida.

Pero en lo que todos coinciden es que las niñas y los niños poseen una capacidad creativa ilimitada a través de la imaginación como la herramienta para inmiscuirse en un mundo lúdico y ficcional.

Sin embargo, aún en pleno siglo XXI pervive la polémica en torno al didactismo en la literatura para niñas y niños. La tensión entre lo formativo y lo estético es uno de los problemas que atraviesa la literatura destinada a niñas y niños. El tutelaje pedagógico sobre la literatura destinada a los niños es un fenómeno que la ha acompañado desde sus orígenes y que, con variantes adaptadas a la época e ideas de moda, continúa hasta el siglo XXI.

Otra polémica gira en torno a sus propósitos que la considera como medio didáctico que ayuda a aprender a leer e idealmente utilizada para que adquieran el hábito lector. Dentro de esta variante utilitarista de la literatura, los textos literarios cumplen una simple función instrumental, ya que lo que menos destaca es su esencia literaria.

Deben quedar claras las intenciones de cada acción: la escuela enseña a leer en el sentido de decodificación, y la literatura abona en la formación de lectores literarios. Entre ambas intenciones hay una diferencia abismal que no se identifica ni se separa en las prácticas escolares, y de aquí la clave del gran problema de la lectura en México: la literatura en la escuela se sigue viendo como tarea escolar y no como parte de la educación integral.

La literatura para niñas y niños coadyuva en el proceso de adquisición del lenguaje y en el entendimiento del mundo. Su desarrollo y enriquecimiento estimulan la sensibilidad y amplían la visión interior para alimentar la imaginación y la creatividad. Para que las niñas y los niños se apropien de los libros, deben reírse, asustarse, sentir el placer de la aventura y el riesgo, percibir su fragilidad humana en desarrollo, para saberse seres humanos completos y complejos y ser sus cómplices en el mundo con el fin de comprender y comprenderse con toda la carga cultural.

La escuela es, sin lugar a dudas, el lugar donde la mayoría de las niños y niños tiene el primer contacto con los libros y las historias, el problema de la literatura en la escuela radica en ser concebida como una más de las tareas escolares que se abandona en cuanto se sale del aula y se entra en la vida. Colomer (1998) afirma que:

> *La enseñanza escolar siempre ha tenido relación con los libros escritos para niños y niñas. Desde los orígenes de esta producción, la escuela acogió los libros didácticos y confeccionó antologías de cuentos y narraciones utilizadas para la enseñanza de la lectura y para la formación moral* (p. 106).

Los docentes en muchas ocasiones, no se detienen a escuchar de qué manera impactan las historias leídas en los estudiantes. No se preguntan por la resonancia de las historias en el imaginario de niñas y niños, lo que las historias evocan en su experiencia de vida, ni en la reflexión posterior que despierta, porque ello implicaría apartarse del programa y gastar un tiempo de clase que se debe ocupar en "contenidos realmente importantes", como plantear preguntas de comprensión lectora sobre contenido, personajes, ambientes y, en el peor de los casos, sobre funciones gramaticales o sintácticas a partir de la lectura de textos literarios.

Esta postura oculta subjetividades vinculadas con el mundo (tanto interno como externo) del lector en formación y da por hecho la homogeneización de los intereses de las niñas y los niños de un aula a través de los contenidos que, desde el punto de vista adulto (currículo), son importantes e interesantes.

Se debe recordar que la verdadera lectura es la que se lleva a cabo de manera voluntaria; aquella que no tiene finalidad más allá de sí misma. La lectura es una decisión, y como dice Daniel Pennac : "el verbo leer no tolera el imperativo. Es una aversión que comparte con algunos otros verbos: amar, soñar" (2000, p.11). El hábito de la lectura es una consecuencia natural de la decisión de leer y no a partir de la imposición de leer.

Argüelles (2003) señala que el problema no es cuantitativo —no es si hoy se lee más que antes— sino cualitativo. Es mucho más significativo preguntarse sobre qué leer y para qué leer, que cuánto se lee. Bajo este enfoque, los niños no dudan cuando el docente les dice que la lectura es importante y placentera, pero están convencidos que no lo es para ellos, sino que es una actividad para unos cuantos "iniciados".

La escuela y los docentes pueden lograr que las niñas y los niños piensen y asuman que leer es importante, pero difícilmente podrá conseguir que la lectura sea una alternativa de ocio para ellos como no lo es, en la mayoría de los casos, para los profesores mismos. Si se aplica una mirada utilitarista hacia la lectura y la literatura es porque los profesores y la mayoría de los ahora adultos se formaron bajo este mismo esquema.

La lectura literaria debe ser el centro de los programas nacionales, de las actividades docentes al interior del salón y de las acciones de los padres en el contexto familiar para enriquecer el mundo interno de cada niña y niño y al mismo tiempo del adulto que le rodea.

Si la habilidad lectora se adquiere en la escuela, la lectura literaria sólo alcanzará su plenitud si se ejerce fuera de ella; si se convierte en una necesidad permanente del individuo, quien dispondrá, de ser así, de puertos de embarque y desembarque a universos imaginarios cada vez más diversos y tendrá la capacidad de comprender y actuar en situaciones nuevas y diferentes en la vida real. Volpi (2011) afirma que "La literatura no sirve para entretenernos ni para embelesarnos. La literatura nos hace humanos" (p. 32).

Para efectos de formar lectores literarios debemos diferenciar entre competencia lectora y competencia literaria. La primera es la que posibilita ser un lector eficiente frente al reto de la sociedad de la información, y está relacionada con el primer grupo de lectura (lectura informativa), aunque no del todo.

La segunda, además de desarrollar capacidades poco trabajadas desde la escuela, como la imaginación o la fantasía, y por ende la resolución creativa de problemas, permite al alumno desenvolverse en la sociedad de la información al prepararlo como usuario pleno y crítico de la información.
La competencia literaria está relacionada directamente con la lectura recreativa, aunque, sin duda, comparte algunos elementos con la lectura escolar. La competencia literaria se puede definir como un conjunto de saberes (habilidades y destrezas) que permite producir y entender textos en donde el uso de la función poética del lenguaje es la que predomina, y que se desarrolla a partir del contacto directo con los textos.

La literatura es un campo distinto dentro del mundo de la comunicación, ya que se realiza de una forma distinta, no tan dirigida al intelecto sino a la sensibilidad o al pensamiento, lo cual significa que una persona es competente literariamente si enriquece antes la competencia comunicativa para crear (al momento de la lectura) textos que van más allá de lo conceptual.

La intención de desarrollar la competencia literaria debe diferenciarse del interés por desarrollar la competencia comunicativa. La escuela debe dejar de utilizar a la literatura como medio para la enseñanza de lengua y comenzar a darle el lugar como fin en sí misma.

La formación del lector literario debe comenzar desde edades tempranas. El papel de los mediadores entre la niñez y el libro es crucial y determinante en el perfil lector de las niñas y los niños. No es válida la decisión de elegir historias que enseñen explícitamente algo. Tampoco textos moralizantes y con visiones reduccionistas de la realidad.

Es muy importante acercar literatura de calidad donde lo importante no es "lo que se cuenta" sino "cómo se cuenta" y su relación con el lector.

Una excelente opción para acercar la lectura literaria a los primeros lectores es el libro-álbum: una nueva propuesta de lectura resultado de la convivencia entre diversos lenguajes, pues en él existe una relación interdependiente entre texto escrito e ilustración: la ilustración narra lo no dicho por la palabra y la palabra explica lo no considerado por la ilustración.

Es importante recordar que los textos escolares sirven para enseñar e informar y que la literatura tiene como fin formar, lo que significa que la niñez, por el simple hecho de decidir leer va a aprender, a entender su realidad, a entender su individualidad y respetar la otredad entre una gran diversidad y variedad de aprendizajes permanentes y significativos.

La lectura literaria no es mejor ni peor que otras actividades recreativas. No debemos presentar la lectura literaria como opuesta y excluyente a actividades como mirar televisión, o contraponer el libro y los videojuegos o la computadora. Cada una de estas actividades tiene su especificidad y aporte al desarrollo cognitivo de niñas y niños. Y en proporciones equilibradas, pueden coexistir en perfecta armonía.

Debemos desmitificar la lectura y dejar de concebirla como la solución de todos los males de la humanidad. Como la cura a los problemas de la educación y de la situación social en general. Quizás ese sea el mayor de los problemas de la lectura en la vida escolar, que se mitifique su poder y se pierda la parte terrenal, lúdica, placentera y ociosa de la lectura.

De acuerdo con las ideas de Argüelles (2003), no está de más decir que, así como debemos comer para vivir y no vivir para comer, exactamente debe ocurrir con la lectura: debemos leer para vivir y no vivir para leer.

En el afán de proteger a niñas y niños ha surgido una corriente de lo políticamente correcto que priva a la infancia de una visión amplia de su mundo. Producen libros sin conflictos, sin antagonistas, sin violencia o sin sexo. Esta negación u ocultamiento de parte de la realidad es un paso previo a todo proceso de censura.

Porque ocultar significa posicionarse en un lugar más conocedor, en un lugar desde donde se puede "moldear" al futuro ciudadano a través de sus lecturas. Negar a niñas y niños el acceso a determinadas ideas puede ser igual o peor de peligroso que exponerlos a las mismas.

También se debe tomar en cuenta que muchos de los libros para niñas y niños que se ofrecen como literarios intentan persuadirlos y por ello incluyen temas y valores de manera forzada como la ecología, el multiculturalismo, la solidaridad, la tolerancia y demás temas políticamente correctos.

Sin embargo, debemos recordar que la verdadera literatura siempre es moral, mientras que muchos libros que analizan expresamente cuestiones éticas o tratan temas transversales de moda, no alcanzan el objetivo. La verdadera preocupación adulta con respecto a la literatura dirigida a niñas y niños tendría que ser únicamente la calidad literaria del texto. La historia que se cuenta, la manera como se cuenta y permitirse escuchar las resonancias en las niñas y niños para hacer presente su voz.

Bibliografía:

Argüelles, J.D. (2003) *¿Qué leen los que no leen? El poder inmaterial de la literatura, la tradición literaria y el hábito de leer,* México, Paidós.

Colomer, T. (1998) *La formación del lector literario. Narrativa infantil y juvenil actual,* Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

Larrosa, J. (2007) *La experiencia de la lectura. Estudios sobre literatura y formación,* México, FCE.

Lluch, G. (2007) *Invención de una tradición literaria. De la narrativa oral a la literatura para niños,* Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Montes, G. (2002) *La frontera indómita,* México, FCE/SEP.

Orozco López, M.T. (2009) El libro álbum: definición y peculiaridades en *Sincronía,* Universidad de Guadalajara, disponible en: http://sincronia.cucsh.udg.mx/orozcofall09.htm

Pennac, D. (2000) *Como una novela,* México, Norma.

Volpi, J. (2011) *Leer la mente. El cerebro y el arte de la ficción,* México, Alfaguara.

La función sociocultural del refrán, su estructura y su naturaleza metafórica. Caso: Refranes con oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo

Carmina Alejandra García Serrano [1]
carminaburana74@hotmail.com

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar diez refranes cuya estructura sintáctica oracional contenga una oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo. La finalidad del análisis es determinar la función sociocultural de estos refranes, así como determinar que tipo de estructura tienen (miembros que la integran y estructura sintáctica, así como determinar la forma en que se presentan los elementos que permitirán trazar una analogía con un contexto social y generar la metáfora según la teoría de George Lakoff y Mark Johnson (2009). Las categorías para analizar cada refrán son: Modelo, refrán a analizar, sujeto y predicado u oraciones 1 y 2 para las que tienen una estructura por composición oracional con conjunciones, estructura (si es bimembre o no), rima, analogía metafórica, función sociocultural, tipo de experiencias y conclusión.

Palabras clave: Refrán, oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo, función sociocultural, metáfora, estructura.

Abstract

The objective of this article is to analyze ten sayings whose sentence syntactic structure contains a substantive subordinate clause of a relative subject. The purpose of the analysis is to determine the sociocultural function of these sayings, as well as to determine what type of structure they have (members that comprise it and syntactic structure, as well as to determine the way in which the elements are presented that will allow to draw an analogy with a social context and generate the metaphor according to the theory of George Lakoff and Mark Johnson (2009). The categories to analyze each saying are: Model, saying to analyze, subject and predicate or sentences 1 and 2 for which they have a structure by sentence composition with conjunctions, structure (if it is bimembre or not), rhyme, metaphorical analogy, sociocultural function, type of experiences and conclusion.

Keywords: Proverb, substantive subordinate clause of relative subject, sociocultural function, metaphor, structure.

Introducción

Los refranes son estructuras que se han fijado en la cultura lingüística, es decir que conservan, en general, a lo largo del tiempo, su estructura sintáctica, las palabras utilizadas y una función sociocultural. Los refranes son depositarios de un saber colectivo, social e histórico de un pueblo. Este tipo de saber está planteado en términos de la experiencia del sujeto social en diversos planos: lo animal, lo vegetal, lo natural, en general, lo cotidiano, los oficios, los colores, entre otros. Estos planos manejados por los refranes tienen la capacidad de ser adaptados a diferentes contextos por medio de la analogía que el sujeto social realiza entre el contexto del refrán y otro contexto específico de su realidad. Los refranes poseen una naturaleza metafórica que les permite ser utilizados y adecuados por el sujeto social a una situación específica de la experiencia del sujeto social. Lakoff y Johnson (2009) proponen que el sujeto social conceptualiza lo abstracto a partir de su experiencia con lo concreto a través de lo que ellos denominan metáfora conceptual. Esta metáfora conceptual es lo que permite al sujeto social entender aspectos de lo moral, lo inmoral, lo bueno, lo malo, lo correcto, lo incorrecto (y otros tantos conceptos abstractos) en términos de experiencias concretas con lo natural, lo cotidiano, lo que se puede ver y tocar.

Marco teórico

El refrán como depositario de la sabiduría popular es una construcción social que tiene una función en el ámbito de la cognición. Wilson y Keil (2002) afirman que "La cognición social se refiere a los aspectos de la vida mental que permiten y están modelados por la experiencia social" (p. 319). Por otra parte, Teun A. van Dijk (1999) opina que una creencia puede "representar al mundo, incluso los hechos de la naturaleza, involucra la interpretación y la comprensión de este mundo en términos de categorías conceptuales socialmente adquiridas" (p. 35). Este autor utiliza el término creencia como equivalente al de idea y habla sobre conocimiento compartido: las creencias o ideas construidas socialmente y compartidas por un grupo.

Los refranes son construidos socialmente y compartidos por un grupo social, están relacionados con la experiencia social, le permiten al sujeto social conocer, reconocer y asociar una experiencia en términos de otra. Esto es posible por las categorías conceptuales socialmente adquiridas. El refrán no

1. Es Doctora en Antropología por el Centro de Investigación y Docencia en Humanidades del Estado de Morelos y Maestra en Gestión y Desarrollo Cultural por la Universidad de Guadalajara. Es Licenciada en Letras Hispánicas por la Universidad de Guadalajara. Es profesora de la Universidad de Guadalajara. Es autora de los libros: *La estructura ideológica del Himno Nacional Mexicano* y *La construcción lingüística de la realidad*. Es miembro de la Academia Jalisciense de Ciencias. Trabaja las líneas de investigación: Lengua y cultura, Análisis de textos culturales, Análisis de textos literarios y Antropología lingüística y cognitiva. Pertenece al Cuerpo Académico UDG-CA-1113 Análisis de Textos. Cuenta con la distinción PRODEP. https://orcid.org/0000-0003-0333-7381

se decodifica de manera literal, sino que permite que el sujeto social trace una analogía asociandolo a otra experiencia, es decir aplicar el conocimiento social depositado en el refrán a una experiencia diferente relacionando los elementos componentes de ambas situaciones: la del refrán, que es social, y la de la experiencia nueva e individual.
Lakoff y Johnson (2009) afirman que:

> La firmación más importante que hemos hecho hasta ahora es que la metáfora no es una cuestión del lenguaje, es decir, de palabras meramente. Sostenemos que, por el contrario, los procesos del pensamiento humano son en gran medida metafóricos. Esto es lo que queremos decir cuando afirmamos que el sistema conceptual humano está estructurado y se define de una manera metafórica. Las metáforas como expresiones lingüísticas son posibes, precisamente porque son metáforas en el sistema conceptual de una persona (p. 42).

La forma más simple de comprender la metáfora es decir que permite entender una cosa en términos de otra. Generalmente, permite trazar una analogía entre dos cosas por medio de una característica compartida, por ejemplo, "labios de rubí", que se decodifica como labios rojos, pues el rubí, piedra preciosa, es rojo. No se decodifica de forma literal. Colin Murray Turbayne (1974) refiere a esto como una cuestión de percepción, por medio de la cual una cosa es entendida y conceptualizada en términos de otra. En su libro *El prisma del lenguaje,* Guy Deutcher (2011) aporta múltiples ejemplos de cómo la lengua parece ser un prisma a partir del cual se percibe la realidad y se codifica de una forma determinada según la cultura.

Lakoff y Johnson (2009), por su parte, en su libro *Metáforas de la vida cotidiana,* desde la perspectiva de la lingüística cognitiva, presentan muchos ejemplos acerca de cómo el lenguaje que se utiliza todos los días para referir a diversidad de situaciones está lleno de metáforas conceptuales. Ellos definen tres tipos de metáforas conceptuales: ontológicas, estructurales y orientacionales. Se presentan ejemplos de ellas:
1. **Ontológica**: Permite entender una experiencia en terminos de un objeto o una sustancia.
LA MENTE ES UNA MÁQUINA
a) Mi cerebro no funciona.
b) Le falta un tornillo.
c) Traigo la mente oxidada.
2. **Estructural**: Un concepto se estructura metafóricamente en términos de otro concepto.
UNA DISCUSIÓN ES UNA GUERRA
a) Defendí mi punto de vista.
b) Lo ataqué con palabras hirientes.
c) Ganar o vencer en una discusión.
3. **Orientacional**: Dan a un concepto una orientación espacial.
FELIZ ES ARRIBA, TRISTE ES ABAJO
a) Esto me levantó el ánimo. (Arriba)
b) Saltar de gozo. (Arriba)
c) Arriba ese ánimo. (Arriba)
d) Traer la moral por los suelos. (Abajo)
e) Estar deprimido. (Abajo)
f) Traer el ánimo caído. (Abajo)

A partir de este planteamiento teórico realizado, es posible entender cómo el sujeto social puede comprender algo en términos de otra cosa y de cómo estructuras fijas de la lengua como los refranes y las frases hechas citadas anteriormente son portadoras de metáforas a nivel conceptual. La cultura de un pueblo y sus experiencias también nutren los conceptos aportando rasgos conceptuales, como la lengua lo evidencia.

Marco metodológico

Jean-Claude Anscombre (1999) afirma que el refrán es breve, metafórico y se transmite de generación en generación, tiene tendencia al bimembrismo, tiene características métricas que funcionan como recurso mnemotécnico. Anscombre (1999) aporta dos características interesantes a observar en la estructura de los refranes: el bimembrismo y la rima, por lo que tambien se buscará en este artículo detectar la forma en que se presentan en los refranes. También se señalará el tipo de experiencias que se analogan.
El análisis de los refranes se compondrá de tres elementos:
1. Estructura sintáctica, metro y rima
2. Naturaleza metáforica del refrán según la propuesta de Lakoff y Johnson (2009).
3. Función sociocultural del refrán

Se tomará como corpus una muestra de diez refranes de uso frecuente que pertenecen a un mismo tipo de modelo sintáctico con un tipo de estructura sintáctica específica: la oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo, con la finalidad de detectar la variedad de mensajes y funciones que se pueden presentar a partir de un mismo modelo sintáctico. Se busca identificar su función en el ámbito sociocultural del sujeto social a partir del tipo de analogía que se pueda trazar con una situación o experiencia diferente a la literalmente expresada por el refrán.

Con respecto a las oraciones subordinadas que serán el distintivo de los refranes que se analizarán, Álex Grijelmo (2006) explica "Las subordinadas sustantivas funcionan en la oración como si fueran un sustantivo. Por tanto, pueden cumplir respecto a la oración principal cualquier papel

de los que corresponden a los sustantivos en la oración simple." (p. 387). Una de esas funciones del sustantivo es la de sujeto. Es decir que los refranes a analizar tienen como característica distintiva que el sujeto de la oración es una oración subordinada. Se le denomina oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo a aquellas oraciones subordinadas sustantivas de sujeto que comienzan con un pronombre relativo como: el que, la que, los que, las que, quien, quienes, generalmente.

La nomenclatura de las funciones sintácticas para describir la estructura sintáctica de los predicados será la siguiente:

Oración
Sujeto
Predicado
MD (Modificador Directo)
NP (Núcleo del Predicado)
COD (Complemento Objeto Directo)
COI (Complemento Objeto Indirecto)
CC (Complemento Circunstancial de Lugar)
Conjunción o nexo

Las categorías que se analizarán del modelo sintáctico oracional elegido (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo) serán las siguientes: Modelo, refrán a analizar, sujeto y predicado u oraciones 1 y 2 para las que tienen una estructura por composición oracional con conjunciones, estructura (si es bimembre o no), rima, analogía metafórica, función sociocultural, tipo de experiencias y conclusión.

Análisis de refranes con oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo:

A continuación se procederá con el análisis de diferentes modelos sintácticos de refrán para detectar sus características y su función sociocultural.

1.**Modelo**: Oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo.

Refrán a analizar:
El que nace para maceta no pasa del corredor.
Sujeto: El que nace para maceta (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: no pasa del corredor (MD-NP-CC)
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado
Rima: No hay
Analogía metafórica: maceta → puesto o posición en la sociedad (metáfora ontológica), corredor → el trabajo o la vida (metáfora estructural).
Función sociocultural: Determinismo naturalizado pues maneja el verbo "nacer", comunica que el sujeto social trae por nacimiento la cualidad o esencia (maceta) para estancarse (no pasar) de un puesto, posición o clase en la sociedad o en el trabajo (corredor). Cualifica al sujeto social para aceptar su posición en la sociedad.
Tipo de experiencias: Maceta/ corredor (concretas), puesto, trabajo, clase social (abstractas).
Conclusión: Este refrán es determinista, la persona nace con cualidades que lo estancarán en la vida social. Se puede observar que el verbo nacer no es parte de la metáfora sino que pasa literal al nuevo contexto análogo: Una maceta no nace, una persona sí.

2. **Modelo**: Oración subordinada sustantiva de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que con lobos anda a aullar se enseña.
Sujeto: El que con lobos anda (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: a aullar se enseña (CC - reflexivo - NP)
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado
Rima: Asonante -a.
Analogía metafórica: lobos→ personas con malas conductas (metáfora estructural), aullar → mala conducta (metáfora estructural).
Función sociocultural: Es un argumento corto con premisa (sujeto), conclusión (predicado). Su función puede ser preventiva o tambien constatatoria de un hecho. Asevera que un grupo social influye en la conducta de un sujeto social que pertenezca a él.
Tipo de experiencias: Plano animal → plano humano (experiencias concretas pero que tienen un cambio de plano por analogía).
Conclusión: Este refrán pertenece al modelo de refranes con oración subordinada de sujeto con pronombre relativo que maneja verbo de proximidad (arrimarse). Este tipo de refranes suelen manejar que la proximidad con alguien beneficia o perjudica. En este caso perjudica. Se puede observar cómo el verbo tampoco es parte de la metáfora sino que pasa literal al contexto donde se aplica el refrán. Los lobos no se enseñan (o aprenden), actúan por instinto, las personas sí aprenden malas conductas de otras.

3. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que se fue a la villa perdió su silla.
Sujeto: El que se fue a la villa (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: perdió su silla (NP - COD)
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado
Rima: Consonante -illa
Analogía metafórica: villa → alejamiento de un beneficio (metáfora estructural), silla → objeto o circunstancia de beneficio (metáfora ontológica)

Función sociocultural: Conclusiva, de carácter de ley, el verbo se maneja en pasado y eso es lo que ubica el suceso en el pasado, por lo que lo dicho por el refrán es la conclusión: se fue, por lo tanto perdió. Por lo que también tiene forma argumentativa: una premisa + una conclusión. Socioculturalmente sirve para justificar que un sujeto social pierda un beneficio por distanciarse de él.
Tipo de experiencias: La experiencia va de lo concreto a lo concreto o abstracto, se parte de una situación concreta para comprender una pérdida concreta o abstracta según la circunstancia a la que se analogue el refrán.
Conclusión: Este es un caso de refrán con oración subordinada de sujeto con pronombre relativo que maneja verbo de alejamiento. Comunica que alejarse de un beneficio conlleva el riesgo de perderlo.

4. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que tiene tienda que la atienda y si no, que la venda.
Oración 1: El que tiene tienda que la atienda. La oración 1 es una oración compuesta consecutiva que une un hecho (el que tiene tienda), con su consecuencia (la atienda), por medio de la conjunción consecutiva "que". La oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo es El que tiene tienda.
Nexo entre oración 1 y oración 2: conjunción copulativa "y", que expresa adición de ideas.
Oración 2: si no, que la venda (oración condicional de tipo si…entonces, el entonces está omitido. Se compone de antecedente (si) no (la atiende) y consecuente (que la venda).
Estructura: Bimembre, oración compuesta copulativa, cada miembro es una oración.
Rima: consonante -enda (aparece en tres palabras)
Analogía metafórica: tienda → algo o alguien que deben ser etendidos o que son objeto de atención indiscutible (metáfora ontológica), vender → dejar, deshacerse de lo que no se puede atender (metáfora estructural).
Función sociocultural: Tiene carácter conclusivo, de ley: se debe prestar atención a lo que exige atención, de otra manera hay que deshacerse de ello. Contiene tres premisas: 1) tener tienda, 2) atender la tienda, 3) no poder atender la tienda y la conclusión: vender la tienda. La función sociocultural es llamar la atención del sujeto social que no cumple con una obligación. Exhortarlo a que renuncie a lo que no puede cumplir.
Tipo de experiencias: De lo concreto a lo concreto o abstracto, según la situación a la que se analogue el refrán. Lo que demanda atención puede ser un trabajo, una persona, una relación, entre otras.
Conclusión: Este refrán también posee un verbo de distanciamiento pero esta vez definitivo: vender es deshacerse de algo, dejar que pertenezca a otro. Los verbos sí forman parte de la metáfora: atender → cumplir una obligación y vender → dejar lo que no se puede cumplir.

5. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: Tanto peca el que mata a la vaca como el que le detiene la pata.
Oración 1: El que mata a la vaca peca
Oración 2: El que le detiene la pata (peca)
Conjunción o nexo: Tanto…como, conjunción comparativa de igualdad.
Estructura: Bimembre, con dos oraciones relacionadas por comparación de igualdad. Cada una de las oraciones tiene como sujeto una oración subordinada con pronombre relativo.
Rima: consonante -ca (peca-vaca) y consonante -ta (mata-pata): ca-ta-ca-ta.
Analogía metafórica: pecar → hacer un mal (metáfora estructural), matar a la vaca → hacer daño a alguien o hacer algo malo (metáfora estructural), detenerle la pata → ser complice de una mala acción (metáfora estructural).
Función sociocultural: Moralizante, indica al sujeto lo que está mal, indica que la misma culpabilidad recae en un sujeto que actúa mal en detrimento de otros como aquel que le ayuda a hacerlo.
Tipo de experiencias: Va de lo concreto a lo abstracto. El ejemplo de la vaca es concreto pero se aplica a toda mala acción en un contexto social (abstracto). Si la vaca representa por contexto análogo a una persona va de lo concreto a lo concreto, pero la conclusión, la culpabilidad compartida sigue siendo abstracta.

6. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que siembra su maíz que se coma su pinole.
Sujeto: El que siembra su maíz (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo)
Predicado: que se coma su pinole. Aunque este refrán implica sólo una oración la palabra "que" parece tener una función de nexo consecutivo, la cual une un hecho y su consecuencia. En general no es común encontrar oraciones que unan con un nexo o conjunción sujeto y predicado, pero este es un tipo de estructura que sí se presenta en refranes. La acción que se realiza en la oración subordinada de sujeto tiene por consecuencia la acción del predicado.
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado, y bimembre por contar con antecedente y consecuente.

Rima: No tiene.**Analogía metafórica**: sembrar maíz → realizar una acción de todo tipo (metáfora estructural), comer pinole → realizar como consecuencia de otra acción una accción que se deriva de una anteriormente realizada (metáfora estructural).
Función sociocultural: Cualificar al sujeto social para asumir las consecuencias de sus actos en cualquier ámbito.
Tipo de experiencias: De lo concreto a lo abstracto, acciones específicas metaforizan a acciones sociales de cualquier ámbito.
Conclusiones: La característica principal de este refrán es que tiene una estructura sintáctica anómala al utilizar la conjunción consecutiva "que" para unir sujeto y predicado. Pero es precisamente esta característica lo que permite que el refrán adquiera una relación de hecho antecedente → consecuencia, entre sujeto y predicado. Por la presencia del "que" el verbo del predicado de la oración va en subjuntivo "coma".

7. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que con niños se acuesta mojado amanece.
Sujeto: El que con niños se acuesta (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: mojado amanece (CC-NP)
Estructura: Bimembre
Rima: no tiene.
Analogía metafórica: acostarse con niños → tipo de acción específica con una consecuencia específica (metáfora estructural), amanecer mojado → tener como consecuencia de otra acción una accción que se deriva de una anteriormente realizada (metáfora estructural).
Función sociocultural: Cualificar al sujeto social para comprender que realizar cierto tipo de acciones tiene consecuencias negativas que se dan necesariamente por la naturaleza de la acción realizada anteriormente.
Tipo de experiencias: De lo concreto a lo abstracto, acciones específicas representan a acciones del tipo: hecho (acción) → consecuencia.
Conclusiones: Este refrán, al igual que el anterior, tiene una estructura de hecho antecedente → consecuente, que no requiere del "que" como el refrán anterior pues maneja los verbos en presente de indicativo.

8. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: En casa del jabonero, el que no cae, resbala.
Sujeto: El que no cae (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: en casa del jabonero resbala (CC-NP)
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado. El refrán presenta dos acciones que son opcionales y se presentan en disyunción: o se cae o se resbala, pero necesariamente se da una de las dos.
Rima: No hay.
Analogía metafórica: En casa del jabonero → ámbito en el que se maneja alguien con un oficio específico (metáfora estructural), caer y resbalar → acciones que se dan como consecuencia del oficio (metáfora estructural). Lo relacionado con el oficio (jabón) genera un perjuicio (caer o resbalar).
Función sociocultural: Cualificar al sujeto social para asumir las consecuencias de su oficio, profesión o ámbito en el que se desenvuelve. El sujeto debe asumir que todo oficio o profesión entraña riesgos de algún tipo.
Tipo de experiencias: De lo concreto a lo abstracto: el jabonero representa toda profesión u oficio. Resbalar y caer representan acciones perjudiciales de otros oficios y profesiones.
Conclusiones: Este refrán parece adquirir el formato de ley, presenta algo que necesariamente se va a dar. Su función es cualificar al sujeto social, previniéndolo sobre los riesgos que conlleva todo oficio y profesión. Lleva al sujeto a reflexionar sobre ello, si no lo ha pensado, o a asumir el daño si ha sucedido.

9. **Modelo:** Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que no arriesga no gana.
Sujeto: El que no arriesga (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Predicado: no gana (MD-NP)
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado.
Rima: asonante: -a
Analogía metafórica: Pertenece a un subrubro de la metáfora LA VIDA ES UN JUEGO (metáfora estructural), de la cual se desprende que arriesgar (poner en peligro de pérdida) algo es un requisito para obtener un beneficio. Ganar o perder algo en la vida forman parte de esta metáfora.
Función sociocultural: Advertir al sujeto social que los beneficios que se obtienen requieren de que antes esté decidido tanto a perder algo a cambio de obtener otra cosa.
Tipo de experiencias: De lo concreto (el juego) a lo concreto y abstracto (desde dinero hasta un amor, por ejemplo).
Conclusiones: De alguna manera tiene también una estructura lógica condicional subyacente: Si A → B (si quieres ganar, entonces tienes que arriesgar).

10. **Modelo**: Oración subordinada de sujeto con pronombre relativo.
Refrán a analizar: El que tiene peones y no los ve se queda en cueros y no lo cree.

Sujeto: El que tiene peones y no los ve (oración subordinada sustantiva de sujeto de relativo).
Oración 2: se queda en cueros y no lo cree.
Estructura: Bimembre de sujeto y predicado. A la vez que tanto sujeto como predicado son compuestos, tienen conjunciones copulativas que unen dos verbos.
Rima: asonante: -e
Analogía metafórica: tener peones → ser el patrón de trabajadores en general o el dueño de un negocio con empleados (metáfora estructural), quedarse en cueros → ser robado o engañado por los empleados (metáfora estructural), no creer → ignorar cómo sucedió algo (el quiebre del negocio) (metáfora estructural).
Función sociocultural: Cualificar al sujeto social para desempeñarse correctamente como dueño o patrón de trabajadores y advertir al sujeto social de que si no supervisa a quienes trabajan para él su negocio puede quebrar, o puede ser robado. Es decir que no supervisar necesariamente entraña el riesgo de perdida económica.
Tipo de experiencias: De lo concreto a lo abstracto de una hacienda pero aplicable a todo ámbito donde se sea patrón o dueño (casa, empresa, fábrica, etc).

Conclusiones:
Del análisis realizado se desprenden las siguientes conclusiones:
La función sociocultural del refrán es variada:
a) Moralizante: Malas acciones y culpabilidad para todos los implicados (autor intelectual, ejecutor y complice).
b) Advertencia: Las acciones del sujeto social tienen consecuencias.
c) Prevención: Mantenerse cerca de lo bueno y alejarse de lo malo (verbos de proximidad y alejamiento).
d) Cualifica al sujeto para aceptar el determinismo social.
e) Cualificar al sujeto social para desempeñarse correctamente en la sociedad.
f) Cualificar al sujeto social para aceptar su posición en la sociedad.
g) Cualificar al sujeto social para asumir las consecuencias de su oficio, profesión o ámbito en el que se desenvuelve.
h) Cualifica al sujeto para desempeñar su trabajo en la sociedad correctamente.

Es interesante percatarse de que: incluso refranes con una estructura oracional de sujeto-predicado pueden presentar una estructura lógica subyacente de antecedente-consecuente sin necesidad de una conjunción o nexo.

Los verbos de acercamiento o proximidad pueden ser un indicio de metáfora orientacional implícita: cerca-lejos → centro-periferia, por aludir a la posición espacial de alguien en un contexto específico.

Los refranes se van heredando por medio de la cultura lingüística, son interiorizados como conocimiento compartido por parte del sujeto social. El refrán cumple con una función sociocultural al proveer al sujeto social de un conocimiento que le aporta saberes y lo cualifica para desempeñarse correctamente en la sociedad, siempre en busca del beneficio, porque también advierte y previene de lo malo y reitera lo que es bueno. Lo bueno y lo malo son categorías que llenan su contenido a partir de la cultura a la que pertenece el sujeto social. Los refranes instruyen al sujeto social sobre un plano de la realidad a partir de otro: de lo natural a lo humano, ejemplo: El que a buen arbol se arrima buena sombra lo cobija, de lo animal a lo humano, ejemplo: El que con lobos anda a aullar se enseña, de un subplano humano a otro subplano humano, ejemplo: El que siembra su maíz que se coma su pinole. Tienen carácter de argumento o de ley.

Los refranes tienen naturaleza metafórica. En el análisis se presentaron los conceptos concretos o abstractos a los que llevan los términos cotidianos manejados en el refrán y se constató que aunque el refrán presente un contexto o elementos muy definidos (ejemplo: lobo, maíz, silla, jabonero, etc.) siempre permiten aplicar el mensaje comunicado por el refrán a contextos más amplios o diferentes socialmente hablando. Lakoff y Johnson (2009) al explicar cómo complementa el sujeto social conceptos a partir de metáforas culturales, permite comprender por ejemplo que al hablar de lobos, el sujeto social pueda interpretar personas. Existe otro gran grupo de refranes que hablan de animales y sus cualidades y acciones son interpretadas metafóricamente para las personas. Ya está presente en el sistema cultural la analogía general entre animales y personas hasta para ofender: “es una víbora”, “es un burro”, por ejemplo.

Los refranes también apelan a la operación de generalización de la que es capaz el ser humano: el refrán plantea elementos y contextos específicos, y la mente los analoga con otros contextos realizando la generalización a partir de analogar los componentes del refran con los elementos componentes de otro contexto o situación:

a → A
b → B
c → C
d → D

El refrán cumple funciones socioculturales a partir de su estructura lingüística metafórica, por medio de la analogía y la generalización, operaciones mentales posibles gracias a la naturaleza conceptual de la metáfora, por medio de la cual el sujeto social es capaz de entender y conceptuar un ámbito de la realidad abstracto a partir de experiencias concretas.

Para finalizar, es importante señalar que el pronombre

relativo de la oración subordinada sustantiva de sujeto permite realizar la operación de generalización. “El que” refiere a todo sujeto que ejecute la acción de la oración subordinada, no refiere a nadie en específico, y a ese “el que” generalizante se aplica la acción del predicado principal del refrán. Estructurar con pronombre relativo la oración subordinada sustantiva de sujeto es una de las características fundamentales que le da al refrán su carácter de ley. Aunado a esto está la capacidad de generalizar por medio de la metáfora.

Bibliografía:

Anscombre, J. (1999). Estructura métrica y función semántica de los refranes. Paremia, (8), 25-36.

Deutcher, G. (2011). *El prisma del lenguaje: Como las palabras colorean el mundo.* Barcelona: Ariel.

Grijelmo, A. (2006). *La gramática descomplicada.* México: Taurus.

Lakkof, G. y Johnson, M. (2009). *Metáforas de la vida cotidiana.* España: Cátedra.

Turbayne, C. M. (1974). *El mito de la metáfora.* México: FCE.

Van Dijk, T. A. (1999). *Ideología: Una aproximación multidisciplinaria.* Barcelona: Gedisa.

Wilson, R. A. y Keil, F. C. (2002). *Enciclopedia MIT de ciencias cognitivas.* España: Editorial Síntesis.

Síntesis del libro de *Comunidades en movimiento. Aproximaciones a la expresión inmaterial del patrimonio cultural*

Manuel Celestino Flores Bravo [1]
celestino.flores@cuaad.udg.mx

A pesar de que ya no se encuentra entre nosotros, es necesario agradecer y felicitar al Dr. Carlos García Martínez, pues precisamente durante su gestión al frente de la Dirección de Capacitación Cultural del entonces CONACULTA se comenzó a gestar el libro que aquí se reseña y quien además, invitó al Mtro. Lucio Lara Plata a coordinarlo.

En el 2015 el personal de la Maestría en Gestión y Desarrollo Cultural de la Universidad de Guadalajara conversó con el Dr. García acerca del programa de estudios y su proyección. Se concluyó en la importancia de que los alumnos conocieran el programa de Capacitación Cultural del CONACULTA. El Dr. García aseguró que el Mtro. Lucio era el más indicado para mostrar el impacto de dicho programa, de ésta manera tuvo un acercamiento importante con la Maestría impartiendo un seminario sobre políticas culturales.

Dicho seminario fue dinámico y sumamente ilustrativo sobre el estado de la política cultural de nuestro país. Desde aquí un agradecimiento a la memoria del Dr. Carlos García Martínez.

Entrando en materia, éste libro cuenta con el nivel que la colección Intersecciones tiene acostumbrado a su lector cautivo. Esta colección es un referente para los gestores culturales de México y América Latina.

Se celebra de gran manera que el Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) sea el protagonista en esta entrega, el prólogo escrito magistralmente por el Dr. Bolfy Cottom se ha convertido en un texto obligado para los estudiosos del PCI en México.

En este apartado Cottom relata la evolución que el concepto de PCI ha tenido en lo teórico y práctico, pero también en lo político y jurídico de México; en el texto nos hace ver por qué la protección del PCI es un tema de administración pública.

En el texto, el autor hace una importante crítica a nosotros mismos -los gestores culturales- del poco rigor que en ocasiones tenemos al momento de estudiar el Patrimonio Cultural. Argumenta que para realmente protegerlo, no debemos caer en lugares comunes al momento de hablar del PCI y que, para lograr un verdadero análisis del PCI debemos abordarlo en tres ámbitos: el antropológico, el histórico y el político-jurídico administrativo.

Para ello, es necesario ubicar el Patrimonio Cultural como un problema social y reconocerlo como un fenómeno presente en todas las culturas, esto es desde el punto de vista antropológico. El histórico nos señala el génesis, evolución el sentido del patrimonio, sus alcances y límites.

El político-jurídico administrativo nos habla sobre la relación del Estado con el patrimonio. Es en este último ámbito donde en ocasiones nos concentramos los estudios del Patrimonio Cultural en que sólo el papel del Estado es la protección de dichos bienes, cuando en realidad su responsabilidad va más allá, como lo es la vinculación de la población con el patrimonio y es precisamente lo que ésta vinculación le da sentido al Patrimonio Cultural.

En este apartado, Cottom hace una importante crítica a la llamada “reforma educativa” de México, la cual no contempla la formación de los alumnos en el tema de conocimiento y conservación del PCI de México. De seguir así, estaremos formando a ciudadanos que no serán sensibles a estos temas, condenando el correcto desarrollo de nuestro patrimonio.

Se insiste en que este prólogo no tiene desperdicio y resulta ser muy ilustrativo; el libro se compone de otros ocho ensayos realizados por protagonistas de la protección y difusión del PCI de México.

En el ensayo del Mtro. Lara nos adentra en un viaje por la historia de la protección legal del PCI; relata la evolución de esta asignatura que lamentablemente aún tememos muy pendiente en México.

1. Licenciado en Estudios Políticos y Gobierno, y Maestro en Gestión y Desarrollo Cultural con especialidad en Políticas Públicas en el Campo de la Cultura, ambos grados por U. de G. Es académico del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la U. de G. donde imparte clases en diferentes programas de pregrado y posgrado. Es miembro de los comités académicos de la Cátedra de Arte, Poética y Literatura Fernando del Paso; y de la Cátedra de Poesía y Periodismo Cultural Hugo Gutiérrez Vega. Junto con diferentes asociaciones civiles trabaja por una mayor participación ciudadana en la elaboración de políticas públicas.
https://orcid.org/0000-0001-5466-7204

Quizá de las pocas críticas que le pueden realizar al libro, es que los autores se centran demasiado en el caso de la hoy Ciudad de México, cuestión que puede ser justificable dado a que la mayoría se han desempeñado como académicos y gestores culturales en el contexto de esta entidad federativa. Resulta muy importante que perfiles -como el del Mtro. Lara por ejemplo- salgan al resto del país y con su rigor académico nos lleven a esa evolución que tanto anhelamos.

La cultura, desde luego, para nada es ajena al tema de bienestar social y al de desarrollo. Al hablar de "desarrollo cultural" no sólo se habla de promoción de actividades culturales en una comunidad, el concepto va más allá. En tiempos de globalización no se puede desligar el desarrollo económico del desarrollo cultural, lo importante es que "sin educación, sin creatividad, sin competencias críticas y capital simbólico para interactuar con la realidad, un país se condena así mismo al subdesarrollo" (Reguillo, 2006, p. 130).

En ese mundo industrializado es normal que se comenzara a hablar de "industrias culturales", por lo cual, ligar este tema al PCI resulta necesario. En situaciones de crisis e incertidumbre sanitaria y económica, además de la carencia de valores, la cultura y sus representaciones podrían ser un rescate importante para la sociedad y la economía, y por ende, del desarrollo.

Michel Uribe parte del contexto de "industrias culturales" que proporciona la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), la cual menciona el autor "son aquellas que comercializan y distribuyen contenidos generalmente intangibles de naturaleza cultural y que se encuentran protegidas por derechos de autor (Michel Uribe, p.6).

Lo importante, es que cada Estado-nación delimite y defina correctamente lo que entienda por "industria cultural", porque de lo contrario se está en constante peligro de dar un trato y soluciones iguales a realidades completamente distintas.

Es importante definir si las industrias culturales o creativas son todas aquellas empresas que crean, comercializan, exhiben o distribuyen un bien o servicio artístico-cultural, o si son como su nombre de "industria" lo señala, aquellas que representan un importante número de movimiento financiero. En caso de que las industrias culturales sean el segundo caso, por éstas se entenderán a los grandes corporativos culturales como lo son las televisoras o editoriales de gran distribución. En cualquiera de las dos formas, sean en grande o pequeña escala, las industrias culturales sí aportan (o pueden aportar) al desarrollo económico y social de un país. Esto se puede medir a través de las fuentes de empleo que derraman estas iniciativas culturales, utilizando de manera generalizada el cálculo de la contribución económica que determinada industria puede hacer a la economía global. Es decir, aquél relacionado con el empleo medido como el número de personas involucradas en los procesos de creación, producción y desarrollo de productos relacionados, así como su contribución en términos de remuneraciones y productividad (Piedras, 2004).

También es importante precisar si por "industrias culturales" se entiende a todas aquellas iniciativas culturales que buscan la creación artística y nuevas formas de expresión o si son aquellas iniciativas que exclusivamente buscan el entretenimiento. En ambos casos, la cultura es beneficiada pues ya sea en pequeña o gran escala, el quehacer cultural figura dentro de los indicadores económicos, esto garantiza el apoyo a la cultura por parte del sector económico-empresarial como parte del Estado a través de políticas públicas.

De la misma manera, será de vital importancia señalar cuáles serán los apoyos por parte del Estado para cada una de estas iniciativas culturales, pues las necesidades de una pequeña o mediana empresa cultural no son las mismas a las de un corporativo. Teniendo esto claro, las pequeñas empresas culturales se podrán beneficiar de programas públicos específicos, los cuales deberán abonar a su consolidación y posteriormente a su crecimiento; mientras que los grandes corporativos no pueden tener el mismo régimen tributario y de facilidades que las pequeñas empresas, pues representaría un retroceso para ellas. Por lo tanto, las alternativas para que estas iniciativas culturales sean rentables, es que existan marcos adecuados para cada categoría de empresas o industrias.

Si las políticas en materia de estas iniciativas deben ser claras, las normas que protegen el derecho de autor también deberán hacer lo propio. El concepto de "industria cultural" señalaba que su materia prima estaba protegida por el derecho de autor, pero en la actualidad esto ha quedado rebasado; ahora las industrias culturales o iniciativas culturales se han sumado a manifestaciones y acciones multifactoriales que en ocasiones complica el reconocimiento de un autor en específico.

Otra cuestión, es que los Estados deben definir la diferencia entre “industria creativa” e “industria cultural”. Para efectos de este trabajo, la primera se refiere al desarrollo de software e instrumentos propios de las nuevas tecnologías, las cuales por tener un gran potencial se prevé que en el futuro puedan ser autosustentables; mientras que las culturales tendrán que estar dependiendo de múltiples factores como la economía, la salud, la seguridad y la educación.

Las industrias creativas son proveedoras de las culturales, aportando nuevos canales de comunicación y nuevas formas de ver la estética. Mientras que las creativas también se sirven de las culturales, pues éstas son las que pueden despertar la creatividad, la inspiración y la imaginación de los individuos que manejan, diseñan y operan a las industrias creativas. Con esto último, las industrias creativas y las culturales se sirven mutuamente y lejos de excluir una expresión, juntas crean nuevos puentes de comunicación.

El reto que se tiene ahora es cómo las industrias creativas pueden incentivar de manera equilibrada el desarrollo del Patrimonio Cultural Inmaterial y el respeto a las comunidades emisoras de este patrimonio. La lectura del libro aquí reseñado ayudar´´a en gran medida a todos los involucrados en estos procesos.

Bibliografía:

Michel, Uribe, H. (2002). Industrias culturales: Una aproximación hacia su cuantificación macroeconómica. Guadalajara: Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo, U. de G. Informe de investigación.

Piedras, E. (2004). ¿Cuánto Vale la Cultura? Contribución Económica de las Industrias Protegidas por el Derecho de Autor en México. México: Conaculta/SACM/SOGEM.

Reguillo, R. (2006). Política cultural para el Siglo XXI. Notas para una agenda posible. En: Robles, M. y Rodríguez Banda, A. Políticas culturales en México 2006-2020. Guadalajara: 2006. Universidad de Guadalajara.

Diseño gráfico: Alberto Paz • bettopaz@hotmail.com

MAESTRÍA
EN GESTIÓN
Y DESARROLLO
CULTURAL

UNIVERSIDAD DE
GUADALAJARA

Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño