

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
LEÓN
ESTUDIOS CON RECONOCIMIENTO DE VALIDEZ OFICIAL POR DECRETO
PRESIDENCIAL DEL 27 ABRIL DE 1981



CUADERNO DE A BORDO

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN PROFESIONAL

PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRA EN DISEÑO FOTOGRÁFICO

PRESENTA
LUISA MELINA CISNEROS RAMÍREZ

ASESORA
DRA. MÓNICA FRANCISCA BENÍTEZ DÁVILA

Índice

Introducción.....	1
Capítulo 1. Planteamiento del problema.....	3
1.1 Objeto de estudio.....	3
1.2 Objetivos.....	3
1.3 Delimitación y Justificación.....	3
1.4 Hipótesis.....	4
1.5 Metodología.....	5
Capítulo 2. El México de los ferrocarriles.....	9
2.1 Contexto general de la invención del ferrocarril.....	9
2.2 El Ferrocarril en México.....	11
2.3 Línea México - Apatzingán.....	16
Capítulo 3. El Espacio y su Relación con los Sujetos.....	17
3.1 Definición de espacio.....	17
3.2 Huellas en los espacios.....	17
Capítulo 4. Fotografía: Bitácora y Archivo.....	20
4.1 La fotografía como bitácora de viaje para conocer el mundo.....	20
4.2 La creación de archivo.....	21
Capítulo 5. Presentación del Proyecto.....	25
5.1 Nuevo Documentalismo, Fotografía Tardía y Deadpan.....	25
5.2 Referentes visuales artísticos.....	28
5.2.1 Bernd & Hilla Becher.....	28
5.2.2 Sophie Ristelhueber.....	33
5.2.3 Peter Brialobzseski.....	35
5.2.4 Joachim Koaster	37
5.2.5 Bleda y Rosa.....	39
5.2.6 Ana Teresa Ortega.....	41
5.2.7 Begoña Zubero.....	42
5.2.8 Yoshiko Seino.....	44
5.2.9 Zarina Bhimji.....	45

5.2.10 Lukas Yasonski y Martin Polak.....	46
5.2.11 Friederike von Rauch.....	48
5.2.12 Takashi Homma.....	50
5.2.13 John Riddy.....	51
5.3 Metodología del proceso creativo.....	53
5.3.1 Descripción del proceso de planeación.....	53
5.3.2 Método aplicado en <i>Cuaderno de a Bordo</i>	56
5.3.3 Bitácoras de viaje de cada estación.....	59
5.4 Herramientas del proceso creativo.....	60
Capítulo 6. Cuaderno de a Bordo. Presentación de la obra de autor.....	62
6.1 Biografía.....	62
6.2 Statement.....	64
6.3 Proyecto fotográfico.....	65
6.4 Productos a entregar.....	102
6.4.1 Fotolibro.....	102
6.4.1.1 Propuesta de maquetación.....	102
6.4.2 Exposición.....	105
6.4.2.1 Documento de curaduría y montaje.....	105
6.5 Presupuesto.....	125
Conclusiones.....	126
Bibliografía de consulta.....	130
Anexos.....	133
Datos técnicos de cada estación de acuerdo al SIC.....	133
Bitácoras de Viaje de cada estación.....	146
Fotografías de archivo y Documentación legal.....	163

Índice de imágenes

Índice de tablas

Introducción

Cuaderno de a Bordo es un proyecto de narrativa visual soportado por investigación que contempla temas referentes a la memoria, el tiempo y la nostalgia usando como objeto de estudio los espacios propios de la línea Ferroviaria México-Apatzingán.

Desde su llegada a México, el ferrocarril ha sido una parte fundamental para el desarrollo del país, tanto cultural como económicamente, era sinónimo de progreso e industrialización; muchos poblados se construyeron a su alrededor, significaba nuevas oportunidades: las personas podían viajar más fácilmente e incluso recibir a sus seres amados. En la actualidad el servicio para pasajeros ya no existe en México, hoy sólo funciona el tren de carga y existen trenes turísticos en algunas líneas. Como consecuencia, las actividades relacionadas con el ferrocarril se han ido olvidando poco a poco, algunos espacios han caído en el abandono y otros se han recuperado para ser usados con un propósito diferente.

Cuaderno de a Bordo parte de la nostalgia y el hallazgo de huellas en los lugares propios del ferrocarril, con esto propone una reflexión sobre la manera en que los espacios definen la vida cotidiana de quien los usa y lo que sucede con éstos con el paso del tiempo y cuando dejan de ser usados con el fin que fueron contruidos. Me interesan los espacios del ferrocarril porque cuando era pequeña, mi bisabuelo Francisco me contaba historias de sus recorridos en tren, él trabajó en la industria ferroviaria durante un periodo de su vida.

Cuaderno de a Bordo se apoya en elementos teóricos que soportan y enriquecen la parte gráfica del proyecto, para entender la definición de Espacio que funciona para el proyecto, se trabajó con conceptos como el espacio biográfico, la teoría del Spectral Landscape, Arqueología Industrial, la definición de Walter Benjamin de Huellas y la definición de Espacio de Kevin Lynch, los cuales se abordarán en un capítulo más adelante.

Otros conceptos que utilizo para sustentar *Cuaderno de a Bordo* están relacionados con la Fotografía, como son el Nuevo Documentalismo desarrollado por Peter Brialobzseski, la Fotografía Tardía y la Fotografía Deadpan; así como el uso de la fotografía como una bitácora de viaje. Podemos entender un *Cuaderno de a Bordo* como una bitácora que permite recopilar experiencias y conocimientos generados durante un recorrido. Viajar es una manera de generar conocimiento y el poder transmitir y resguardar el conocimiento generado a través de los viajes nos plantea una oportunidad para la creación de un archivo, en este caso de fotografías, que nos permitan entender un momento histórico determinado.

Este proyecto se construye a partir de dos metodologías. La primera, recopila, analiza, organiza y registra la información para el sustento del trabajo teórico. La segunda metodología está basada en el método planteado por Kevin Lynch en su libro “La Imagen de la ciudad” (1960), donde se propone una manera de entender los espacios visuales a través de tres capas, y que permite la clasificación de las fotografías e información para obtener una visión más amplia de los espacios y poder darle sentido a la parte visual.

Capítulo 1. Planteamiento del problema

1.1 Objeto de estudio

El objeto de estudio de esta investigación son los espacios propios del ferrocarril, en uso y en desuso de la línea México - Apatzingán.

1.2 Objetivos

Objetivo general

Crear una narrativa visual y reflexiva del paso del tiempo, basada en el Nuevo Documentalismo, que use las estaciones de ferrocarril de la línea México-Apatzingán como objeto de estudio.

Objetivos específicos

1. Justificar la producción fotográfica de autor de una manera más amplia que permita generar imágenes con mayor fuerza y relevancia.
2. Creación de un fotolibro
3. Curaduría y exposición fotográfica, resultado del trabajo narrativo visual y reflexivo.

1.3 Delimitación y justificación

El objeto de estudio está delimitado por las rutas seguidas por el ferrocarril, en este caso el acercamiento de esta investigación es a la ruta México - Apatzingán, que parte de la ciudad de México, atraviesa el Estado de México y culmina cerca de la costa del estado de Michoacán.

Esta ruta es bastante extensa, contando con alrededor de treinta estaciones, debido a que en su mayoría están en desuso es casi imposible localizarlas todas, entonces, una manera de acotar las

estaciones a ser fotografiadas tiene que ver con su localización geográfica y si los espacios son accesibles y seguros.

A continuación se enlistan las estaciones que fueron visitadas divididas por entidad donde están ubicadas.

Ciudad de México	Estado de México	Michoacán
Buenavista/Tacuba	-Naucalpan -Salazar - Jajalpa - Maclovio Herrera - Lerma - Ixtlahuaca - Tultenango -Bassoco	-Contepec - Maravatío - Huingo - Querendaro - La Huerta -Tiripetío -Paranguitiro - Ziracuaretiro - Taretán -Huarenitzio -Apatzingán

Tabla 1. Lista de estaciones recorridas para Cuaderno de a Bordo

La conservación del patrimonio histórico y artístico del ferrocarril es un quehacer que implica investigación de archivo y de campo, se trata de una tarea que ha ganado cada vez más reconocimiento y validación, no sólo por la comunidad ferroaficionada, sino también como recurso de estudio, para la creación de archivo y la creación artística.

1.4 Hipótesis

La fotografía, como bitácora de viaje, puede crear documentos con valor artístico-histórico

1.5 Metodología

La aproximación metodológica de Cuaderno de a Bordo está dividida en dos partes, la primera es donde se desarrolla la recopilación de material de investigación para el contexto general del ferrocarril y las teorías que sustentan la investigación. Esta parte se llevó a cabo a través de visitas a museos de sitio localizadas en algunas estaciones; con revisión bibliográfica que me han recomendado los ferroaficionados; revisando materiales audiovisuales; consultando mapas y documentos del archivo del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y el Centro de Investigación y documentación Ferroviaria, que cuenta con una fototeca especializada en el tema. En esta parte se pueden consultar documentos históricos como fotografías de archivo, libros, audiovisuales como videos y otras fuentes de consulta.

La segunda parte de la aproximación metodológica tiene que ver con el análisis de la creación visual y está basada en el método propuesto por Kevin Lynch para entender cómo se crea la imagen de la ciudad, en este caso, aplicándolo a las estaciones de ferrocarril. De acuerdo a Lynch, “todo ciudadano establece largos vínculos con alguna parte de su ciudad y su imagen está connotada de recuerdos y significados” (2015, p11). Los elementos cambiantes de una ciudad y en especial la gente y sus actividades tienen la misma importancia que las partes físicas y formales de los espacios. Normalmente nuestra percepción de los espacios no es continua, sino que es fragmentaria, entendemos los espacios como un todo a través de sus partes casi todos los sentidos están en acción y la imagen del espacio que obtenemos es la

combinación de todos ellos, Lynch propone capas para entender el espacio urbano en su libro *La Imagen de la Ciudad* (2015), las cuales separan los componentes del espacio en estructura, identidad y significado. A continuación se desarrollan las capas de acuerdo a la investigación realizada con fotografías de *Cuaderno de a Bordo* para ilustrar las diferentes capas.

1. La capa de la Forma

Esta capa se refiere a las estructuras físicas que forman el espacio material. Permite observar el espacio desde un punto de vista “objetivo” donde lo que se observa son las partes físicas y formales de los espacios. En el caso particular de las estaciones de ferrocarril, la capa de la Forma incluye los edificios y construcciones alrededor de la estación y ayuda a crear una experiencia secuencial, ya que muchas estaciones comparten características físicas.



Imagen1. Melina Cisneros. *Vías en Estación La Huerta*. Morelia, Michoacán. 2019



Imagen 2. Melina Cisneros. *Estación Querendaro*. Querendaro, Michoacán. 2019

2. La capa del Entorno

Esta es la capa que le da identidad al espacio, se refiere a la interacción social, la apropiación

del espacio o a las huellas y vestigios de dicha interacción. En esta capa van todos los detalles que rompen con la experiencia secuencial generada por la capa de la Forma, son todos los aspectos que hacen única a la estación y nos permiten diferenciarla de las demás.



Imagen 3. Melina Cisneros. Pared en Estación Tiripetío. Tiripetío, Michoacán. 2019



Imagen4. Melina Cisneros. Entorno de la Estación Naucalpan. Naucalpan, Estado de México. 2018

3. La capa de los Significados

Esta capa funciona de dos maneras: práctica y emotiva; la primera se trata de los contextos históricos, de ubicación geográfica, medidas de los espacios, es decir, todos los datos necesarios para darle contexto a los espacios. La parte emotiva tiene que ver con el contexto emocional, el de las historias personales y los recuerdos, es decir, la parte biográfica y vivencial, la que resulta de estar en esos lugares y generar una conexión emocional con ellos.



Imagen 5. 057208. N-635. Detalle de vía en la Y de Empalme Tacuba troncal a la derecha en curva. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Capítulo 2. El México de los ferrocarriles

2.1 Contexto general de la invención del ferrocarril

Hay que tener en cuenta que antes de la llegada del ferrocarril- y de la Revolución Industrial- los medios de transportes eran limitados, siendo el más importante el marítimo, ya que conectaba los poblados con el mundo exterior, por mar llegaban mercancías de lugares distantes, así como noticias, ideas y viajeros del exterior, vivir cerca de un puerto era tener una ventana al resto del mundo. El transporte de mercancías vía terrestre era lento y caro, ya que no siempre podía ser a caballo o carreta, algunas veces se tenía que hacer a pie, lo cual aumentaba la inseguridad.

Sin lugar a dudas, el ferrocarril es el invento más revolucionario del siglo XIX en lo que a transporte se refiere. Su importancia radica en que gracias a él se pudieron agilizar los transportes por tierra a un costo menor que antes, de igual manera, el ferrocarril contribuyó al desarrollo de nuevas formas de financiación y de organización de las empresas. Mientras que los primeros países industriales los ferrocarriles fueron construidos con capitales nacionales, en los países de industrialización tardía fue determinante en papel de la inversión extranjera. Podemos tener muy clara la relación entre el ferrocarril y la industrialización, el desarrollo urbano y la economía.

Podríamos decir que la revolución industrial se basa principalmente en el crecimiento de tres sectores: el textil, el agrario y el metalúrgico, este último asociado

indiscutiblemente al ferrocarril. Para poder subsistir, cada uno de estos sectores dependía de los otros dos. El textil debía aumentar su producción y superar la competencia que le hacían la lana y el algodón exteriores. Así mismo, el agrario debía encargarse de producir alimento suficiente para las ciudades en constante aumento, proporcionar hombres que estuvieran dispuestos a dejar el campo y entrar en el modo de vida industrial, y producir un excedente para crear un mercado interno capaz de soportarse a sí mismo, y otro externo con el que exportar e importar capital, capital que luego se invertiría en infraestructuras. Para que este aumento fuera posible, se requería una mejora en el modo de producción, una mejora que necesariamente pasaba por la inversión y compra de nuevas máquinas y herramientas.

Pese a las mejoras que adoptó la industria del hierro, la demanda era escasa, se basaba en la venta de material militar. Así que la producción de metal disminuyó bastante. No sucedió así con la producción de carbón, principal sector de la minería en Inglaterra- país donde se inicia la Revolución Industrial-, se producía una gran cantidad de carbón. Fue esto lo que permitió la aparición del ferrocarril. Las minas no sólo necesitaban máquinas de vapor para su explotación. También necesitaban un medio de transporte con el que llevar el carbón. El ferrocarril era la respuesta a este problema.

Y en un principio, aunque el ferrocarril está pensado únicamente para llevar mercancías, los inversores descubren que el transporte de pasajeros es enormemente rentable. Así llegamos al momento clave. El 15 de septiembre de 1830 sale de Manchester a Liverpool

el primer ferrocarril de pasajeros. El ferrocarril de pasajeros transformó la manera en que el mundo se relacionaba entre sí, es como si las distancias se hubieran vuelto más pequeñas. Un nuevo lenguaje, el del progreso, respaldó los cambios visibles y se buscaba la creación de vías de comunicación veloces. Entonces tiempo y distancias fueron medidos, para que la Tierra perdiera su enorme extensión. El ferrocarril era sinónimo de progreso porque donde quiera que se tendieran líneas ferroviarias y se fundaran estaciones, se generaban empleos, y el mundo se hacía más grande al permitir un mayor ingreso de comercio, intercambio cultural y turismo.

2.2 El Ferrocarril en México

La primera línea ferroviaria fue la del Ferrocarril Mexicano, que unía la Ciudad de México y Veracruz. No es de sorprender que la primera línea de ferrocarril en México haya sido la que conectaba a Veracruz con la Ciudad de México, teniendo en cuenta la importancia que tenía el puerto para el comercio. La ruta México- Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla, fue inaugurada - después de muchas concesiones fallidas y atrasos- el primero de enero de 1873 por el entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Al finalizar la vía tenía una longitud De 679. 8 kilómetros. Pero fue hasta el Porfiriato cuando hubo un avance muy notable en la industria ferroviaria en México, el gobierno de Porfirio Díaz estaba muy orgulloso de los casi veinte mil kilómetros de vía ferroviaria que se habían construido. Esto implicó la fundación de muchos poblados al rededor de las estaciones y, al mismo tiempo, el crecimiento de éstos. Durante el primer periodo de gobierno del presidente Porfirio Díaz (1876-1880), se realizan

concesiones a gobiernos de estados, también a particulares mexicanos, para la construcción ferroviaria. Con estas concesiones a estados se construyeron las líneas de Celaya-León, Zacatecas-Guadalupe, Mérida-Peto y Alvarado -Veracruz. Bajo la concesión a particulares mexicanos destacan las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y Yucatán. Tiempo después estas líneas formarían parte de los ferrocarriles de capital extranjero, o se unirían a los Ferrocarriles Nacionales. En 1880 se otorgan concesiones a particulares extranjeros, sobre todo norteamericanos, para la construcción e importación de material y equipo rodante. Estas concesiones dieron origen al Ferrocarril Central, al Ferrocarril Nacional y al Ferrocarril Internacional. Al final del gobierno de Díaz el sistema ferroviario tenía una longitud de 19,280 kilómetros de vía¹.

En 1908 se fundan los Ferrocarriles Nacionales de México con la unión de ferrocarril Central, el Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Internacional, así como varios ferrocarriles pequeños que ya pertenecían a alguna de estas. Los ferrocarriles nacionales contaban con un total de 11, 117 kilómetros de vías.

En el contexto social, el ferrocarril no sólo trajo avances industriales y monetarios, sino que también era motivo de fiesta cada que un ferrocarril llegaba a un poblado, casi podríamos comparar el silbido de llegada del tren con las campanadas de llamada a misa de una iglesia porque las personas se regocijaban con lo que el ferrocarril traía, desde nuevas mercancías hasta

¹ Marquez Martinez, Teresa. (2010). *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*. México. CONACULTA.

parientes y seres queridos. El ferrocarril era usado por todas las clases sociales, eso nos da una idea de lo importante que fue para la población.

En 1910, cuando estalla la Revolución Mexicana, el ferrocarril tiene una importancia vital pues era un medio de transporte eficiente y, debido a que transportaba mercancías, muchas veces se saboteaban las líneas férreas para evitar el avance de tropas de ambos frentes.

Desde sus inicios, el ferrocarril pasa por muchas transformaciones administrativas, debido a la inversión de capitales diferentes. Durante muchos años se siguieron construyendo tramos de líneas, cambió muchas veces de manos, se creó un sindicato,

Por otra parte, cabe mencionar que el ferrocarril de pasajeros en México, actualmente, ya no existe, fuera de las líneas turísticas como El Chepe, en Chihuahua y el de Tequila, en Jalisco. Por otra parte, está el tren Puebla-Cholula, que además de ser turístico sirve como medio de transporte para ciudadanos que trabajan en estas localidades. En la actualidad, algunas rutas siguen en uso meramente mercantil, ya no como medio de transporte; mientras que otras han caído en el abandono debido a la construcción de carreteras y otros medios de transporte de mercancías más eficientes.



Imagen 6. Mapa del sistema Ferroviario en México de los años 1880 y 1910. Recuperado de Marquez Martinez, Teresa. (2010). *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*. México. CONACULTA.



Imagen 7. Mapa del sistema Ferroviario Nacional 2008. Recuperado de Marquez Martinez, Teresa. (2010). *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*. México. CONACULTA.

2.3 Línea México - Apatzingán.

La línea México- Apatzingán parte de la Ciudad de México, atraviesa el Estado de México y termina en el estado de Michoacán, es una de las líneas con mayor dificultad de curvaturas, ascensos y descensos en toda su longitud. Cuando se construyó llegaba hasta Uruapan, Michoacán, años después se continuó su construcción y se crearon los empalmes de Apatzingán y Lázaro Cárdenas.

Apatzingán se encuentra a una distancia de cuatrocientos ochenta kilómetros de distancia de la Ciudad de México.

Al principio, esta línea era usada para la transportación de materiales para la explotación minera, una de las principales estaciones para esto era Tultenango, Estado de México, por su cercanía con el pueblo minero El Oro. Después se empezó a usar como transporte de pasajeros, con servicio de primera y segunda clase, con paradas en todas las estaciones de su ruta además de servicio de dormitorio (cama alta, cama baja, camarines para una persona, camarines para dos personas, alcobas, compartimentos y gabinetes). El recorrido tomaba al rededor de diecinueve horas, contando el tiempo que le tomaba al tren hacer las paradas en las estaciones. La línea cuenta con al rededor de treinta estaciones. Los datos específicos de cada estación como son proporcionados por el SIC (Sistema de Información cultural) están desglosados como anexos al final de este documento.

Capítulo 3. El Espacio y su Relación don los Sujetos

3.1 Definición de espacio

El espacio no es un objeto que percibimos y que permanece inerte, idéntico todo el tiempo, “si bien las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, los detalles cambian constantemente” (Lynch, 2015). No hay un resultado definitivo en la modificación de los espacios, se trata de una sucesión ininterrumpida e infinita de cambios, de fases, esto nos lleva a entender el espacio como un elemento vivo y cambiante que modifica su aspecto en relación con el clima, las personas que lo habitan y, principalmente, el paso del tiempo.

3.2 Huellas en los espacios

Entendiendo el espacio como un elemento vivo podemos notar más fácilmente las relaciones que las personas que lo han habitado establecen con él, “Todo ciudadano establece largos vínculos con alguna parte de su ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados” (Lynch, 2015:11). Leonor Arfuch (2002) habla de la relación existente entre el espacio biográfico, la memoria y la historia, y de cómo se puede construir la identidad, tanto de un individuo como de un espacio, también menciona cómo las experiencias y vivencias tienen un gran valor para la construcción del sujeto social. El espacio biográfico nos remite, entonces, a la narración de vivencias, de experiencias del ser individual y del ser social. Lo más importante, en

estos casos, es la presencia, la proximidad entre sujeto investigador y sujeto investigado. El hecho de que los relatos biográficos ocupen hoy en día una posición predominante en la investigación pronostica una especie de regreso a la preocupación por la memoria y por la recuperación de la experiencia pasada de los sujetos. Podemos decir que el acceso a la vivencia de los individuos permite la reflexión en torno a las especificidades del mundo social en el que éstos se hallan, es decir, el hecho de conocer las experiencias de los sujetos abre posibilidades para una mejor comprensión de la contemporaneidad. Narrar la propia vida, o la vida de un sujeto en específico, es una forma primordial para objetivar la experiencia. Este el valor que convierte a los métodos biográficos en formas privilegiadas de acceso al conocimiento de lo social. Este acercamiento es muy importante para Cuaderno de a Bordo porque permite acercarse de una manera más personal a los espacios, y a pesar de que las fotografías de esta investigación no cuentan con presencia humana directa, se notan las huellas de la presencia de las personas que han habitado los espacios de esta ruta ferroviaria.

De acuerdo a Ulrich Baer en su libro *“Spectral Evidence. The Photography of Trauma”* (2002), los espacios guardan memorias de los acontecimientos que han sucedido en ellos, se trata de la relación que se establece entre una persona y los espacios que frecuenta o habita, esto genera una energía que se queda en el espacio y se vuelve parte de él. Podemos afirmar que un evento se convierte en una experiencia cuando es integrado a nuestra conciencia, es decir, cuando somos conscientes de que ha sucedido. Algunos eventos se registran pero sin ser integrados dentro un contexto o en nuestra memoria, esto se conoce como trauma. Podríamos compararlo con una cámara analógica donde los fotogramas revelados son experiencias y los que

no se revelan son eventos de los que no estamos conscientes, es decir, traumas, cosas que están pero no sabemos que están.

De acuerdo a la arqueología industrial², los eventos históricos sucedidos en estos lugares son una parte fundamental para entender la situación actual de los espacios. No se puede borrar el pasado, entonces se puede estudiar una época histórica a partir de las huellas y vestigios que quedan en los espacios.

Walter Benjamin en *El Libro de los Pasajes* describe a la huella como “la aparición de una cercanía, por lejos que pueda estar lo que dejó atrás” (2015) La palabra huella se puede definir como un indicio o señal de un hecho pasado, son índices de que ha sucedido algo, podemos entenderlas como consecuencias físicas en el espacio, como cicatrices. Dado que, si bien puede incluir la connotación fragmentaria de cualquiera de ellos, sólo es huella si cumple con el requisito de que el quien mira debe activar la operación- consiente o inconsciente- de rastrear, porque sabemos que algo sucedió, pero no sabemos con exactitud qué es. Para *Cuaderno de a Bordo* es importante este acercamiento con el espacio porque uno de los hallazgos en cada estación son las huellas de presencia humana y del propio paso del tiempo, y cómo éstas nos permiten entender y tratar de dar un contexto a estos lugares.

² Se entiende arqueología industrial como el término dado a al estudio sistemático de evidencias materiales asociadas con la industria del pasado.
Conlin, Eleanor; SYMONDS, James. (2005). *Industrial Archaeology*, Manchester, Londres. Springer

Capítulo 4. Fotografía: bitácora y creación de archivo

4.1 La fotografía como bitácora de viaje para conocer el mundo.

Viajar es una manera de generar conocimiento, desde épocas remotas el ser humano ha realizado viajes para observar y entender el mundo que le rodea, como menciona Ruíz Cabrero “Viajo para comprender” (2007), porque esta manera de generar conocimiento permite crear experiencias en primera persona, lo cual es importante para esta investigación. *Cuaderno de a Bordo* refleja la necesidad de ver en persona lugares de los que se ha investigado en documentos, y esto es una experiencia completamente distinta. Lo más importante del viaje es aprender *in situ*, es decir, aprender mirando y experimentando en persona los lugares que se visitan, lo que permite generar una memoria del viaje que se pueda analizar posteriormente.

El cuaderno de viaje es una constante para la toma de anotaciones y reflexiones, incluso dibujos que pudieran describir lo observado para después analizarlo. Antes de la fotografía, todas las postales del mundo eran dibujadas por viajeros y artistas que representaban lugares exóticos y lejanos, lugares que no eran accesibles para todo el público, esto le concedió al dibujo la clasificación de documento histórico en si mismo. Con su llegada, la fotografía permitió que esos lugares se vieran “tal como son”, entonces la fotografía le permitía al viajero la posibilidad de generar un cuaderno de viaje más complejo, la inmediatez y agilidad que proporcionó la fotografía, respecto a la relación con la veracidad y fidelidad de la imagen “real”, resultaba insuperable en comparación con la que proporciona el dibujo, a diferencia de otras artes

plásticas, la fotografía no es una imitación o una interpretación de su sujeto, sino una verdadera huella de éste, ninguna pintura o dibujo, por muy naturalista que sea, pertenece a su sujeto de la manera en que lo hace una fotografía, “Una fotografía no es sólo una imagen como lo es la pintura, una interpretación de lo real, sino que además es una huella, algo directamente estarcido de lo real, como una pisada o una máscara mortuoria” (Berger,1998: 48). Con la invención de la fotografía, los viajeros podían traer a casa cualquier lugar del mundo ya que “toda fotografía es certificado de presencia” (Barthes, 1982: 151). Es importante anotar que se aprovechan los recursos técnicos disponibles para facilitar la generación de conocimiento, la fotografía sustituye al dibujo en este caso porque es más ágil e inmediata para captar la imagen, lla fotografía adquiere la misma importancia y capacidad de representar que el dibujo yendo más allá de lo existente (Basilico, 2005); así mismo, las cámaras fotográficas brindan muchas posibilidades para documentar los lugares visitados, obtener detalles de los sujetos fotografiados para catalogar y luego reproducir de manera ilimitada como medio de comunicación que es (Newhall, 2002). Por estas razones, la fotografía se vuelve un instrumento de exploración y análisis visual de los lugares visitados.

4.2 La creación de archivo.

La necesidad de transmitir y resguardar el conocimiento generado a través de los viajes nos plantea una oportunidad para la creación de un archivo de fotografías que plasmen los resultados de dichos viajes y de la investigación, con este fin se plantea la creación de un archivo donde se puedan consultar las fotografías creadas durante los viajes y la investigación, esto para facilitar la

revisión y transmisión de aprendido y poder conservarlo para formar un inventario visual que se pueda consultar cuando se necesite.

La fotografía permite la creación y clasificación de conocimiento, por eso es importante reconocer a la colección fotográfica como documento histórico, “una fotografía preserva un momento de tiempo y evita que pueda ser borrado por la sucesión de más momentos” (Berger, 2013: 89), es aquí donde la fotografía tiene un papel primordial, ya que gracias a sus cualidades técnicas inherentes al medio como son la inmediatez, la capacidad de representar “objetivamente” a los sujetos y la reproductibilidad, nos permite conservar instantes que nunca más se volverán a repetir.

Krauss define la fotografía como un objeto teórico, es decir, que la fotografía en si misma genera una configuración nueva de los componentes de un periodo de la historia (Krauss, 2002), por lo tanto, la fotografía nos permite reflexionar sobre periodos de tiempo pasados. La fotografía preserva momentos de tiempo y evita que éstos puedan ser borrados por la sucesión de otros momentos (Berger, 2013), las fotografías podrían compararse con imágenes almacenadas en la memoria, pero a diferencia de éstas, las fotografías aíslan instantes, no son parte de una experiencia continua. Una fotografía es más simple que los recuerdos, a pesar de estar estrechamente ligada a ellos, “tanto la fotografía como lo recordado dependen de, e igualmente, se oponen al paso del tiempo” (Berger, 2013: 280), otra cualidad a tener en cuenta es que nuestros recuerdos se modifican con el paso del tiempo, mientras que la fotografía aísla un momento que no va cambiar nunca, esto es lo que la convierte en un objeto teórico que nos

permite entender el pasado a través de sus características físicas como por los elementos contenidos en ella. Como dice Joan Fontcuberta en su libro *El Beso de Judas* (2015) “no es que la fotografía tuviese una doble naturaleza - arte y documento- sino que el documento era necesariamente artístico”.

Desde hace pocos años, la fotografía como documento histórico-artístico se ha ido incorporando lentamente a las investigaciones académicas (Lara López, 2003), ya que constituyen una importante fuente de consulta visual para entender y analizar ciertos periodos históricos. Se propone usar a la fotografía como fuente documental en lugar de simple ilustración que acompañe a los textos documentales, “Aunque el material de fuentes utilizado por los historiadores es de muchos tipos, su preparación les lleva, por lo general, a sentirse mucho más cómodos con los documentos escritos. En consecuencia suelen estar mal adaptados para tratar el material visual y muchos de ellos utilizan las imágenes de forma meramente ilustrativa, pudiendo parecer ingenuos, triviales o ignorantes a los profesionales que se ocupan de cuestiones visuales” (Gaskell, 1999: 209). La fotografía ha logrado introducirse en el espacio tradicional de los documentos y ha comenzado a generar una discusión sobre su valor por sí misma para la generación de conocimiento, ya no sólo como acompañante (Pérez Monfort, 1998). Para entender esta diferencia, es importante definir dos conceptos que podrían llegar a confundirse Historia Ilustrada e Historia Gráfica (Pérez Monfort, 1998). En el primero, la fotografía acompaña al texto, le sirve como ilustración. Mientras que en la segunda la fotografía es el elemento que genera la información. , por lo que el discurso elaborado parte de las imágenes fotográficas en lugar del texto. La imagen, entonces, “juega un papel importante en la

transmisión, conservación y visualización las actividades políticas, sociales, científicas o culturales de la humanidad, de tal manera que se erige en verdadero documento social” (del Valle, 1999). Roland Barthes (1982) atribuye a la fotografía el valor de documento por sí misma, independientemente del operador de la cámara. La fotografía se vuelve un documento al comunicar hechos concretos y nos ayuda a encontrar pistas que permiten una más amplia comprensión del suceso estudiado, entonces, la fotografía se vuelve una herramienta muy importante para reflexionar sobre el pasado, y todos los cambios culturales y de dinámica social que han ocurrido en nuestra sociedad. (Trancón, 1986).

Capítulo 5. Presentación del Proyecto

5.1 Género fotográfico

Para exponer la naturaleza de Cuaderno de a Bordo explicaré los significados y conceptos del Nuevo Documentalismo, la Fotografía Tardía y la Fotografía Deadpan.

En la actualidad, la fotografía contemporánea ya no está sujeta a las mismas limitaciones que tuvo años antes, los límites entre géneros se han difuminado en gran medida, la línea que separa a la fotografía documental de la artística, ahora es más delgada que nunca, cada vez vemos con más frecuencia cómo a fotógrafos de arte se les hacen encargos para cubrir acontecimientos de importancia mundial y cómo fotoperiodistas son exhibidos en las paredes de las galerías cuando sus fotografías claramente tenían la intención de documentar un evento de la manera más objetiva posible. A diferencia de lo que se pensaba a principios del siglo pasado, la fotografía documental es subjetiva, depende de la intensión y bagaje cultural de su creador. Toda forma de construir una fotografía depende de quien y cómo la haga, es la interacción entre la propia vida, los libros leídos, la música oída y todas las imágenes vistas, todo acto documental es forzosamente individual. Entonces, la producción de fotografías documentales involucra la comprensión de la cultura. Y si, la fotografía tiene esa característica que nos hace pensar que es verdad, lo cual es fundamental para la fotografía documental de antaño, en la actualidad debemos considerar que la fotografía documental produce verdades subjetivas, es coherente con las intensiones de quien las produce y nos permite ver el mundo a través de otros ojos gracias al encuadre, la selección de imágenes, su secuencia y los elementos que se eligen para acompañar

las fotografías. Todo esto hace posible que el público pueda entender los proyectos de una manera, mas o menos cercana a como el autor pretende que sean leídos. Estas son premisas del Nuevo Documentalismo planteado por Peter Bialobrzski³ miembro de la Academia de Fotografía Alemana. De acuerdo a Joan Fontcuberta (2015), “frente a un documentalismo que prescribía para el fotógrafo una actitud neutral, de no intervención, de obediencia a unas estrictas convenciones de representación, muchos fotógrafos se sintieron incómodos y reaccionaron tomando mayores licencias de interpretación. Desplazaron de este modo su objetivo de un interés por la realidad aséptica a un interés por su propia experiencia esa realidad”. Entonces se empezó a hablar de un *documentalismo* subjetivo, donde se le daba mayor importancia al yo pero sin perder de vista las características y la estética del documentalismo. Dicho de otra manera, el documentalismo subjetivo busca hablar de temas importantes a través de la vista personal del fotógrafo usando el lenguaje de la fotografía documental.

La fotografía Deadpan, como la describe Charlotte Cotton (2004), es específica en la descripción de sus sujetos y aprovecha la técnica fotográfica al máximo. Tiene una presentación prístina y es expuesta comúnmente en escalas bastante grandes. Pretende ser neutral. Este tipo de fotografía ofrece un acercamiento casi clínico a sus sujetos. Se trata de un estilo de fotografía objetiva que bien si puede representar temas emocionales, la emoción que el fotógrafo puede sentir al hacerla no es la guía obvia para entender las imágenes. De acuerdo a Joan Fontcuberta en su ensayo *La Ciudad Fantasma* (2015), la exposición New Topographics, organizada por William Jenkins en 1975 en la George Eastman House en Rochester rompió paradigmas, ya que

³ De acuerdo a Peter Bialobrzski, la nueva fotografía documental es subjetiva; interpreta acontecimientos actuales; no puede existir sin establecer referencias históricas para entender mejor el presente. Bialobrzski, Peter. (2012). *Fotografía Documental como práctica Cultural*. EXIT 45. pp. 18- 25

más fotógrafos empezaron a buscar que su trabajo fuera más neutral, libre de posturas ideológicas ya que esto interfería con la imagen.

La estética Deadpan se volvió popular alrededor de 1990, especialmente en paisajes y arquitectura. Sus principales sujetos tienen que ver con la industria y la ecología, su campo de acción principal fue el paisaje urbano (Fontcuberta, 2015). Comúnmente a la fotografía Deadpan se le llama “alemana”, no sólo haciendo referencia a la nacionalidad de sus principales exponentes, sino que también al hecho de que un número significativo de ellos fueran educados por Bernd & Hilla Becher en la Academia de Dusseldorf, Alemania. Por otra parte, que se le conozca como “alemana” tiene que ver con la Nueva Objetividad Alemana, que fue un movimiento que se dió a la par que el Straight Photography en Estados Unidos en las décadas de 1920 y 1930, y que comparte muchas de sus características, tales como la decisión de aprovechar todas las características inherentes del medio fotográfico para su obra, también se buscaba una perfección técnica con encuadres, iluminación y exposición impecables. Los referentes más importantes de la Nueva Objetividad Alemana son Albert Renger-Patsch y August Sander. Su acercamiento a los sujetos era enciclopédico, creaban tipologías de la naturaleza, de la industria y de la sociedad (Cotton, 2004)

El término Fotografía Tardía se traduce del inglés Late Photography, Charlotte Cotton (2004) usa este término para referirse al hecho de que los fotógrafos contemporáneos que realizan proyectos artísticos documentales han, en su mayoría, tomado una postura anti-reportaje; esto quiere decir que vuelven el proceso de hacer fotografías lento, quedando fuera de los momentos de acción, llegando después de que haya sucedido la acción. Sumado a esto tenemos el uso de

cámaras de formato medio, o incluso gran formato, algo muy diferente a usar una cámara de 35mm como es el caso de los fotógrafos que hacen fotoperiodismo de acción. Otro aspecto importante de este tipo de fotografía documental es que a los fotógrafos les importa más fotografiar lo que queda detrás del evento, los indicios y evidencias de algo que sucedió.

Como conclusión, podemos decir que Cuaderno de a Bordo es un proyecto fotográfico de documentalismo subjetivo que se apoya en la fotografía tardía usando la estética de la fotografía Deadpan.

5.2 Referentes visuales artísticos

A continuación se presentan los referentes para *Cuaderno de a Bordo*, cada uno con una breve descripción de su trabajo, los motivos por los que se eligieron como referentes, fotografías representativas y fotografías de *Cuaderno de a Bordo* donde se puede apreciar la influencia de los exponentes en el desarrollo y acercamiento fotográfico.

5.2.1 Bernd & Hilla Becher

Bernd y Hilla Becher son un dúo de fotógrafos que durante cuarenta años, fotografiaron la desaparición de la arquitectura industrial en Europa y América del Norte. Comenzaron a colaborar juntos en 1959.

Fotografiaban estructuras industriales incluyendo torres de agua, depósitos de carbón, tanques de gas y fábricas. Sus temas recurrentes eran la belleza pasada por alto y la relación entre forma y función. Ambos temas abordaron el efecto de la industria en la economía y el medio ambiente.

El carácter aparentemente objetivo y científico de su proyecto fue, en parte, un retorno a la estética ‘directa’ de las décadas de 1920 y 1930 -periodo conocido como la Nueva Objetividad en Alemania y como Straight Photography en Estados Unidos-, esto en respuesta a la estética fotográfica subjetiva y sentimental que surgió a principios de la posguerra (Cotton, 2004)

Los Becher se han preocupado desde el principio más por lo que Kevin Lynch llamó “un patrón de experiencias secuenciales”, es decir, por un proceso que conecta una imagen o un encuentro o un objeto con el siguiente y el siguiente y el siguiente. en lugar de usar la fotografía para aislar a sus sujetos, la usan para entrelazar y clasificar. Es por eso que cuando sus imágenes están juntas proveen una especie de lección de anatomía, creando una relación entre todas las partes. Su sistema se basa precisamente en el principio del archivo con un enfoque enciclopédico.

Exhibieron su trabajo a manera de tipologías o conjuntos, es decir agrupando varias fotografías del mismo tipo de estructura. Son conocidos por presentar sus imágenes en forma de grid. ‘La idea’, dijeron una vez, ‘es hacer familias de objetos, crear familias de motivos, motivos que se humanizan y se destruyen unos a otros, como en la naturaleza, donde el viejo es devorado por el más joven.

La característica principal del proyecto de Becher es su compromiso disciplinado con una visión singular, un compromiso que fue consistente durante casi medio siglo, en muchos países y regiones diferentes, y coherente entre cada una de las miles de fotografías. Su sistema se basa en un riguroso conjunto de reglas de procedimiento: un formato estandarizado- el uso de la cámara de gran formato-, el uso del espectro cromático restringido ofrecido por la fotografía en blanco y negro en lugar del amplio rango dado por el color, condiciones de iluminación planas casi idénticas, encuadres con una vista frontal completa y un nivel uniforme, la falta de presencia humana, uniformidad precisa en la calidad de impresión, tamaño y presentación, y una función compartida para todas las estructuras fotografiadas de cada serie⁴

Bernd y Hilla Becher son el referente principal para la parte visual de *Cuaderno de a Bordo* debido a que la fotografía para ellos es una herramienta que les permite acercarse de una manera “objetiva” a sus sujetos para apreciar sus características físicas de una forma más neutral. Por otra parte, me interesa la idea de las experiencias secuenciales para entender los espacios y edificios, *Cuaderno de a Bordo* se sustenta visualmente en la repetición de patrones, casi como las tipologías de los Becher, para crear una conexión entre las estaciones de ferrocarril que conforman la ruta, que a pesar de ser diferentes entre sí, cuentan con elementos similares en su construcción. También, la sistematización de su forma de trabajar es muy relevante para *Cuaderno de a Bordo* debido a que se buscó crear circunstancias similares a las que los Becher buscaban para trabajar, desde una hora del día específica donde no hubiera sombras tan pronunciadas, hasta una época del año donde los cielos estuvieran despejados, todo esto para

⁴ Stimson, B.(2004) The Photographic Comportment of Bernd and Hilla Becher. *Tate Papers No. 1*. Recuperado desde: <https://www.tate.org.uk/research/publications/tate-papers/01/photographic-comportment-of-bernd-and-hilla-becher>

evitar distracciones en las fotografías. Bernd y Hilla Becher son una importante influencia en mi manera de acercarme a la fotografía.

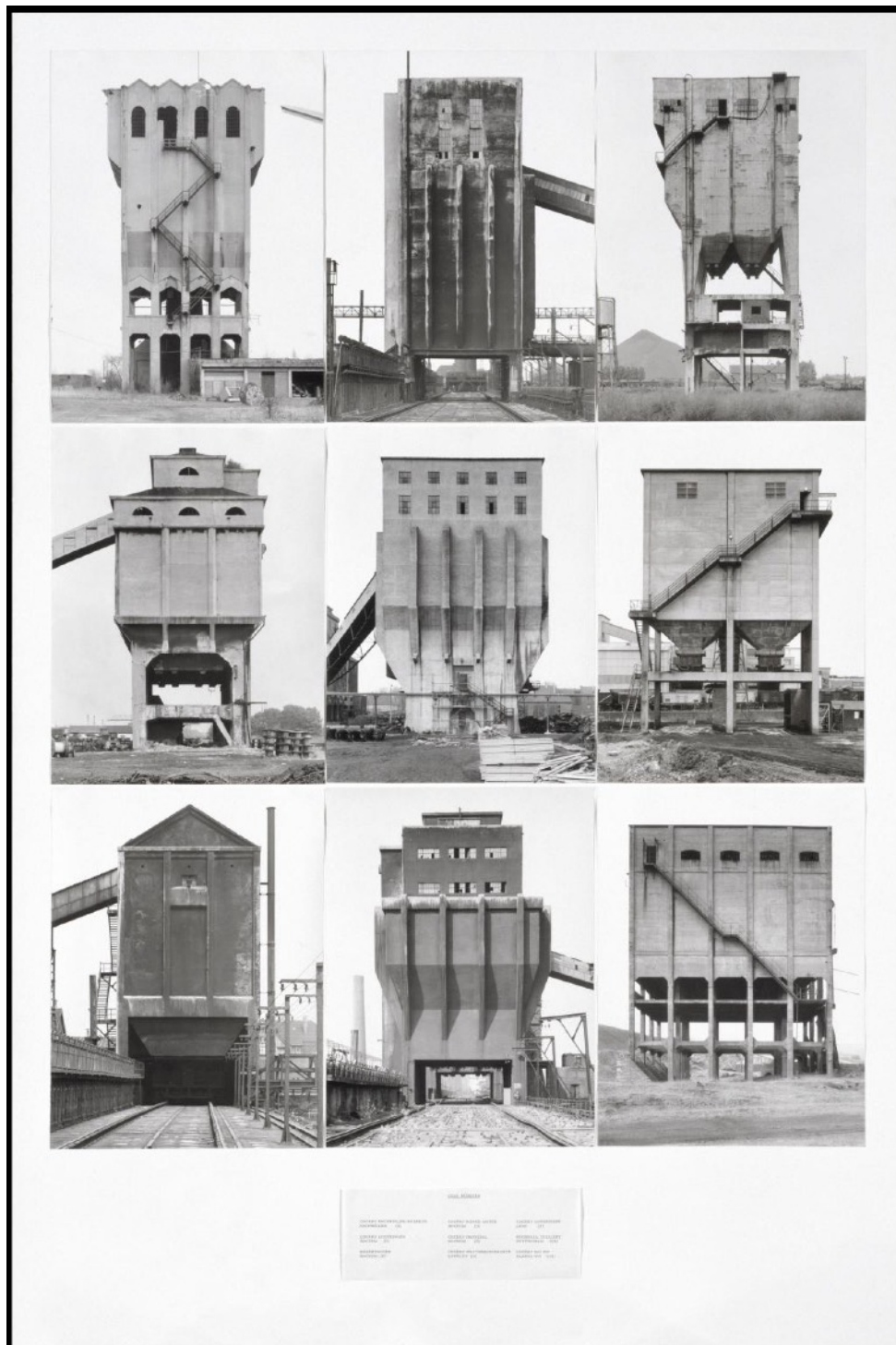


Imagen 8. Bernd Becher and Hilla Becher, *Coal Bunkers*.1974



Imagen 9. Melina Cisneros. *Ventana Cerrada en Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018.



Imagen 10. Melina Cisneros. *Torre de Agua en Estación Salazar*, Salazar, Estado de México, 2018.

5.2.2 Sophie Ristelhueber

Sophie Ristelhueber es una fotógrafa francesa a la que le interesan las heridas y cicatrices del paisaje causadas por la historia y la acción humana. En la serie *Fait* (1991) Ristelhueber hace una reflexión sobre el territorio a través de un acercamiento a las ruinas y huellas de las acciones humanas en lugares que han sido devastados por la guerra, específicamente en el desierto de Kuwait después de la Guerra del Golfo ⁵ *Fait* se puede traducir del francés como “hecho”-*Fact*- o “algo que se ha realizado” - *Made*-. Podemos ver las marcas que la guerras han dejado en la superficie del territorio que funcionan como cicatrices para recordar la manera en que las acciones de la humanidad transforman el territorio, estas heridas evidencian lo que queda detrás del suceso. El trabajo de Ristelhueber es importante para *Cuaderno de a Bordo* porque su obra no se trata del instante decisivo, sino que busca huellas y evidencias de los sucesos que ocurrieron en los lugares; también me parece muy interesante la manera en que ristelhueber se acerca a los territorios y habla de ellos como si se tratara de elementos vivos que se pueden transformar y llenar de heridas y cicatrices que nos permitan entender los cambios que han sufrido.

⁵ Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art pp.167-189



Imagen 11. Sophie Ristelhueber, *Fait #48*. 1991



Imagen 12. Melina Cisneros. *Accidente*. Estación Tultenango, Tultenango, Estado de México, 2019

5.2.3 Peter Bialobrzeski

Nacido en Alemania en 1961, estudió Ciencias Políticas y comienza a trabajar en 1988 como fotógrafo para Network Photographers en Londres. Desde 1997 es miembro de la Academia de Fotografía Alemana. Su trabajo remite a la herencia de la denominada fotografía Nueva Fotografía Alemana. Me interesa su serie titulada “The Raw and the cooked” porque en estas fotografías conviven dos escenarios muy distintos de una misma ciudad, donde se aprecian

Imagen 13. Peter Bialobrzeski. *Jakarta. The Raw and the Cooked Series*, 2007

momentos históricos que se empalman y no pueden existir uno sin el otro.⁶

Bialobrzeski es un referente importante para *Cuaderno de a Bordo* principalmente por su acercamiento teórico al Nuevo Documentalismo, ya que éste generó fotográfico permite usar características del documental tradicional combinadas con la subjetividad del yo, dándole importancia al fotógrafo y a su experiencia y motivos al hacer las fotografías, *Cuaderno de a Bordo* toma características del documental y las mezcla con la subjetividad de mi experiencia vital.

⁶ Bialobrzeski, Peter. (2012). *Fotografía Documental como práctica Cultural*. EXIT 45. pp. 18- 25

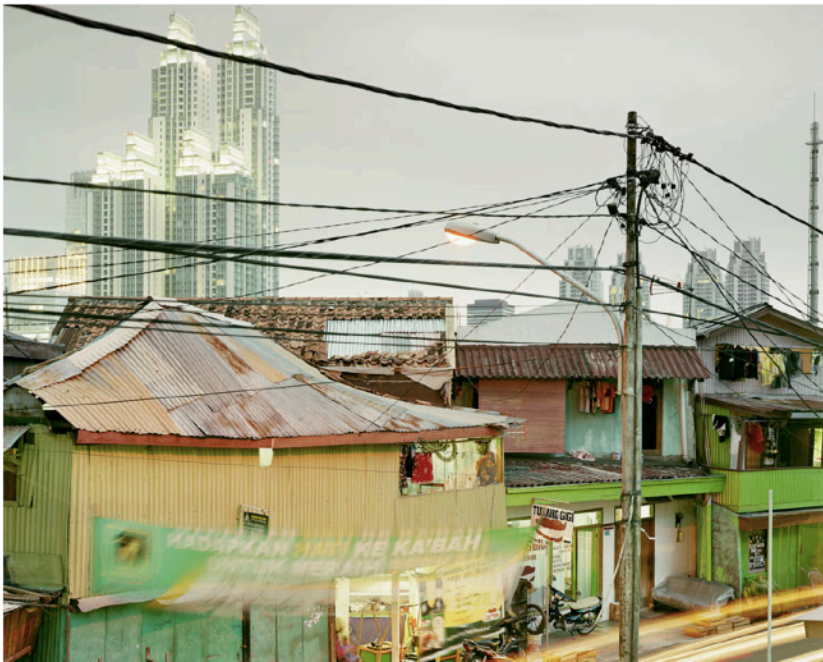


Imagen 14. Melina Cisneros. *Edificios. Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018

5.2.4 Joachim Koester

Koester ha investigado la vida soñada del capitalismo, o ha extraído analogías de gran alcance entre el artista, el explorador, el místico y el charlatán, o entre el cuerpo, la psique, la ciudad, la fotografía y el palimpsesto.

Me interesa hablar de su obra “ From the Travel of Jonathan Harker” del 2003. El valle de Bargau, en la parte en oriental de Transylvania, sirve de marco de buena parte de la novela Drácula de Bram Stoker, ahí es donde sitúa el autor el castillo del Conde Drácula, así como el viaje de Jonathan Harker a través del paso del Borgo. Lo curioso es que Bram Stoker nunca estuvo en Transilvania, aunque investigó sobre este lugar desde la comodidad del museo británico. Koester hace un viaje a Transilvania dirigiéndose hacia los Cárpatos desde Bistrita, exactamente igual que Jonathan Harker en la obra de Stoker, con el paisaje mental construido por la obra de Stoker y películas. En las afueras de Bistrita vio una urbanización residencial con enormes casas unifamiliares pintadas de colores pastel, la mayor parte de ella recién terminadas y con las ventanas cubiertas de plástico negro, y aunque los grandes bloques grisáceos de Bistrita en el horizonte y la ausencia de gente daban un toque extraño a la escena, le resultaban por lo demás bastante familiares, eran casas apenas diferentes de las ya vistas en muchos otros sitios, anunciadoras de un futuro de universal similitud. Por donde quiera que mirase, incluso en las cimas más lejanas del paisaje, se podían ver las huellas de una actividad maderera en forma de áreas taladas, estas áreas daban un toque post- histórico al entorno, pero revelaban algo ya

conocido en el pasado y presente recientes: la transformación de un paisaje por las fuerzas de la economía de mercado.⁷

El proyecto “Del Viaje de Jonathan Harker” de Koester (2003), es relevante para *Cuaderno de a Bordo* porque se acerca a los paisajes mentales contruidos por el imaginario creado por historias ajenas, como Cuaderno de a Bordo, y las fotografías nos hablan de paisajes intervenidos por el hombre debido a la industrializacion y el paso del tiempo. Las fotografías de Koester muestran paisajes vistos durante un viaje que nos permiten observar el modo en que éstos se han transformado.



Imagen 15. Joachim Koester. *Bistrita #1, From the Travel of Jonathan Harker Series*. 2003.

⁷ Koester, Joachim. (2012). Del Viaje de Jonathan Harker. EXIT 45. pp 92-103



Imagen 16. Melina Cisneros. *Contepec III*. Estación Contepec, Contepec, Estado de México. 2019

5.2.5 Bleda y Rosa

En la serie *Campos de Batalla*, Blenda y Rosa no buscan hacer presente la monumentalidad de los hechos que han acontecido en un lugar, en cambio, hablan de lugares donde aparentemente no ocurre nada, pero en realidad se trata de espacios donde se transformó la historia como la conocemos. En sus fotografías denotativamente podemos apreciar un paisajes con montañas al fondo y una banca que parece estar muy cerca de la orilla del desfiladero; esta banca provee la sensación de que ha habido interferencia humana en el paisaje, lo que evidencia que el territorio se transforma con el paso tiempo y con la acción de la humanidad. Con respecto a la paleta de color, tienen colores neutros; esto es una constante en las fotografías de Bleda y Rosa, su manejo del color es relevante para *Cuaderno de a Bordo* porque los colores hacen notoria la inmensidad

del paisaje, así como la ubicación que tienen dentro de la composición, esto crea la sensación de que el paisaje se extiende mucho más allá de lo que nos permite ver el marco de la fotografía. Esta sensación es una parte importante en *Campos de Batalla*, parece que el territorio se extiende más allá de lo que podemos ver, no hay una línea de horizonte clara que nos permita delimitar el espacio. Entonces, en las fotografías que conforman Campos de Batalla podemos presenciar el encuentro de lugares marcados por la historia vistos desde una mirada diferente que nos permite, como espectadores, crear nuestra propia mirada de un territorio que ya se encontraba en nuestro imaginario.



Imagen 17. Bleda y Rosa. Lugar de Lutos, año 793.
1994-1996



Imagen 18. Melina Cisneros. *Huingo*. Estación Huingo,
Araró, Michoacán. 2019

5.2.6 Ana Teresa Ortega

Ana Teresa Ortega es profesora de la Facultad de Bellas Artes de Valencia. Lleva exponiendo su trabajo desde 1984 en galerías e instituciones españolas e internacionales. En su trabajo fotográfico existe un eje esencial que es la memoria. En su más reciente trabajo, “Cartografías silenciadas”⁸, podemos ver bellos paisajes naturales, edificios públicos, hoteles, fábricas y monumentos; unos en ruinas y otros en buen estado. Son fotografías de exteriores silenciosos, sin personas, pero con una carga sentimental, de historia y violencia, enorme. Los espacios que se ven en las fotografías son campos de concentración, colonias penitenciarias militarizadas y espacios donde hubo fusilamientos masivos durante la guerra civil y la posguerra. Estos lugares actualmente tienen otro uso, y casi no quedan huellas de lo que sucedió en ellos. Muchos de ellos han desaparecido y en casi ninguno hay una placa que les haga memoria. El proyecto está contextualizado con documentos de archivo relativos al funcionamiento de los campos, su reglamento, normativas, planos, mapas y fotografías de los prisioneros de guerra.



Imagen 19. Ana Teresa Ortega. Los Merinles (Dos Hermanas-Sevilla) 1943-1962. De la Serie Cartografías Silenciadas. 2006-2010

⁸ Olivares, Rosa. (2012). Sobre la Necesidad de Documentarlo Todo. Exit 45, pp 10-17



Imagen 20. Melina Cisneros. *Ventana*. Estación Ixtlahuaca, Ixtlahuaca, Estado de México. 2019

5.2.7 Begoña Zubero

Begoña Zubero es una fotógrafa nacida en Bilbao, España, en 1962. Su tema principal es el ser humano, aunque en la mayoría de su obra éste este ausente. Su obra es silenciosa y sobrecogedora. Desde sus primeros proyectos ha desarrollado una fotografía de tesis de impecable factura técnica, formal y estética, en la que la documentación e investigación le han permitido elaborar unas imágenes de gran calado intelectual. La elección de los lugares no es, en su caso, una cuestión puramente estética, sino que a menudo éstos constituyen el testigo de sucesos o acciones de una gran trascendencia histórica. Se trata de series que inciden en la

memoria histórica a través del paisaje y la arquitectura. Le interesan las huellas humanas en el entorno y la revelación de una historia en los signos visibles de cada lugar. ⁹



Imagen 21. Begoña Zubero. *No. 18 Pueblos de Colonización XX, Serie A.* 2011.



Imagen 22. Melina Cisneros. Talleres de la Estación Lerma, Lerma, Estado de México. 2018

⁹ Zubero, Begoña (2012). *Pueblos de Colonización XX*. Exit 45, pp 160-167

5.2.8 Yoshiko Seino

Sus fotografías a menudo presentan lugares donde la naturaleza ha reclamado el paisaje construido por el hombre¹⁰. En sus fotos se puede apreciar lo industrial y lo natural conviviendo. Tengo la hipótesis de que esto es algo que va a suceder en *Cuaderno de a Bordo*, encontrarnos con estructuras y maquinaria reclamadas por la naturaleza, que debido a los elevados costos de movilidad de maquinaria y difícil desecho de los materiales ha sido abandonada.

Por otro lado, los temas frecuentes en el trabajo de Seino son lugares urbanos caóticos, o retomados por la naturaleza; plantas cuyo crecimiento parece sobreabundante o descuidado; los ocasionales retratos. Yoshiko toma la geometría del camino, el concreto y la naturaleza.



Imagen 23. Yoshiko Seino. *Ruins of a Fire, The sign of Life Series*, 2001



Imagen 24. Melina Cisneros. *Espera*, Estación Tiripetío, Tiripetío, Michoacán. 2019

¹⁰ Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art . Pp 100- 101

5.2.9 Zarina Bhimji

Zarina Bhimji es una fotografa nacida en Mbarara, Uganda en 1963, actualmente trabaja y reside en Londres. Bhimji habla de espacios vacíos suspendidos en el tiempo, donde la única huella de presencia humana son los vestigios que quedan detrás, no conocemos con exactitud la acción que ha provocado el abandono, pero nos deja con la sensación de que algo ha sucedido¹¹. Su trabajo se acerca a los sujetos a través de ecos, alusiones y huellas,. Esto, sin embargo, es un

Imagen 26. Melina Cisneros. *Arco*. Estación
Huingo, Araró, Michoacán. 2019

método adoptado por numerosos artistas
contemporáneos cuyo trabajo se enfoca en la

sociedad actual. Paisajes y edificios llenos de historias mostradas en capas son los protagonistas de las fotografías de Bhimji, la rigurosa ausencia de personas en sus fotografías nos provoca un sentimiento de auténtica desolación. Lo que me es relevante de su obra, a parte del manejo de la paleta de color es la creación de atmósferas.



Imagen 25. Zarina Bhimji. *Yellow Patch Series*.
2011

¹¹ Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art . Pp 168-169



5.2.10 Lukas Jasansky y Martin Polak

El dúo fotográfico Lukas Jasansky / Martin Polak ha estado documentando en detalle los cambios ocurridos tanto en los paisajes urbanos como en los naturales que marcan una evolución del pasado comunista al futuro capitalista, les interesa documentar los cambios que estaban sucediendo en ese momento en su país¹². Esto se puede apreciar en sus fotografías en blanco y negro. Las que me interesan son las fotografías que hacen a partir del año 2011, que es cuando empiezan a trabajar en color. Sus fotografías a color muestran un dominio de la paleta de color, y muestran espacios, como en la serie Keep Knoking, del año 2011, donde podemos ver edificios y puertas, donde ocasionalmente hay presencia humana, quizás para generar una escala. En otra serie, Kościoły, kościoły- que se puede traducir como Iglesias, Iglesias-, del año 2012, vemos

¹² Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art . Pp 104- 105

exteriores de iglesias, tanto modernas como antiguas, que crean una especie de tipología de estas construcciones.



Imagen 27. Lukas Jasansky y Martin Polak, *Kościół*, *kościół*, 2002



Imagen 28. Melina Cisneros. *Estación Contepec*. Estación Contepec, Contepec, Michoacán, 2019.

5.2.11 Friederike von Rauch

Friederike von Rauch nació en Freiburg, Alemania, en 1967. Von Rauch hace fotografía de arquitectura y de paisajes. Lo que llama su atención son los espacios, las atmósferas, las huellas de las personas –solo sus huellas, nunca las propias personas.¹³ Las interacciones no le interesan. Su trabajo no es acerca de edificios, sino sobre espacios. Von Rauch fotografía edificios, un edificio completo o simplemente un detalle. El edificio en sí mismo, o dentro de su entorno. El interior o el exterior. Sus fotografías son meticulosamente estilizadas. El encuadre y el ángulo se eligen con cuidado. También hay un juego claro de líneas y, a veces un contraste sorprendente entre los planos de hormigón gris y color vibrante. Sus fotografías parecen pertenecer a la tradición de la famosa pareja alemana Bernd y Hilla Becher, ante esto, ella comenta que no le interesa el aspecto documental que le interesaba a los Becher. En sus fotografías, el silencio es lo primero que te impacta. El silencio, sin embargo, no es igual a la tranquilidad. Hay una tensión en el silencio. Esta tensión crece a partir de la ausencia de personas; a pesar del vínculo irrompible entre los edificios y los seres humanos. Los edificios son hechos por personas y son utilizados por ellos. La falta de presencia humana priva a los edificios de su funcionalidad. Los edificios en sus fotografías ya no son edificios, sino esculturas monumentales. Von Rauch no interviene en el ambiente; todo tiene que permanecer exactamente como está. Entonces nunca le pide a la gente que abandone el espacio cuando quiere fotografiar. Es por eso que todavía hay una presencia humana en su trabajo. Los espacios han sido abandonados, pero siempre existe la posibilidad de que alguien aparezca. Esta incertidumbre hace que estas fotografías sean tan extrañas y emocionantes al mismo tiempo.

¹³ biografía consultada en el sitio web de la autora. <http://www.vonrauch.com/info/7/about>



Imagen 29. Friederike von Rauch. Iceland, Ash, Harpa.



Imagen 30. Melina Cisneros. *Pared, turquesa, pared*. Estación Huingo, Araró, Michoacán. 2019

5.2.12 Takashi Homma

Takashi Homma es un fotógrafo nacido en Tokio, Japón, en 1962. Actualmente vive y trabaja en Tokio. Homma es conocido por su fotografía de paisajes de los suburbios y el centro de la ciudad contemporánea de Tokio¹⁴, así como por los retratos de sus habitantes. Su trabajo documenta los rápidos cambios económicos y la cultura juvenil de la ciudad en un estilo inexpresivo, Deadpan, parcialmente influenciado por sus experiencias como fotógrafo de moda y comercial. Homma compara su práctica con la creación de una crónica, ya que el paisaje urbano se transforma constantemente. Tiene un profundo interés en el paisaje de la posguerra en Japón.



Imagen 31. Takashi Homma. *Shonan International Village, Kanagawa*. 1995-1998



Imagen 32. Melina Cisneros. *Apatzingán*. Estación Apatzingán, Apatzingán, Michoacán. 2019

¹⁴ Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art . Pp 88

5.2.13 John Riddy

John Riddy es un fotógrafo inglés nacido en 1959, actualmente vive y trabaja en Londres. Riddy ha trabajado consistentemente en series, usando métodos y formatos que permiten descripciones silenciosas y complejas, explotando imágenes fijas para hacer que lo cotidiano sea factual y trascendente¹⁵

Las particularidades del lugar y el entorno urbano han sido temas constantes, mientras que el punto de partida de muchas de sus series ha sido la relación entre la fotografía y la historia del arte y la arquitectura.

Las elecciones sobre formato, materiales y técnica han sido intrínsecas a cada serie y las cualidades físicas y formales de la impresión final de suma importancia para la presentación de su obra. Lo que me interesa de Riddy es su calidad técnica, tanto formal como la de la presentación, también que en sus fotografías no hay elementos humanos presentes pero si se puede preciar las huellas que éstos dejan.

¹⁵ Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Londres. Thames Hudson World of Art . Pp 98



Imagen 33. John Riddy. *Maputo (train)*. 2002



Imagen 34. Melina Cisneros. *Interior de La Huerta*. Estación La Huerta, Morelia, Michoacán. 2019

5.3 Procedimiento metodológico del proceso creativo.

5.3.1 Descripción del proceso para planeación.

Este apartado funciona como un manual de planeación para mis futuras investigaciones, y como manual de consulta para proyectos similares.

El proceso de investigación y planeación de Cuaderno de a Bordo implica la recopilación, análisis, organización y registro de la información necesaria para identificar, gestionar y localizar las estaciones de ferrocarril de las dos rutas a estudiar, esto para hacer la planeación de los viajes para poder hacer las fotografías y videos necesarios. Se divide en los siguientes pasos:

1. La recopilación de esta información es a partir de la página de internet del Sistema de Información Cultural de México, en el apartado de Patrimonio Ferrocarrilero, en esta página se enlistan todas las estaciones consideradas por el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. En ésta página se pueden encontrar todos los datos necesarios para encontrar la estación en un mapa, y también para darle contexto.



2. El siguiente paso es ubicar en un mapa de google maps todas las estaciones para planificar la ruta. En algunas ocasiones es posible determinar el horario en que pasa o pasaba el tren preguntando a los miembros del Club de Ferroaficionados, sino se pregunta a las personas que residen cerca cuando se ha llegado al lugar.

La ventaja de usar google maps son las vistas de calle, esto sirve para darme una idea de cómo es el vecindario.

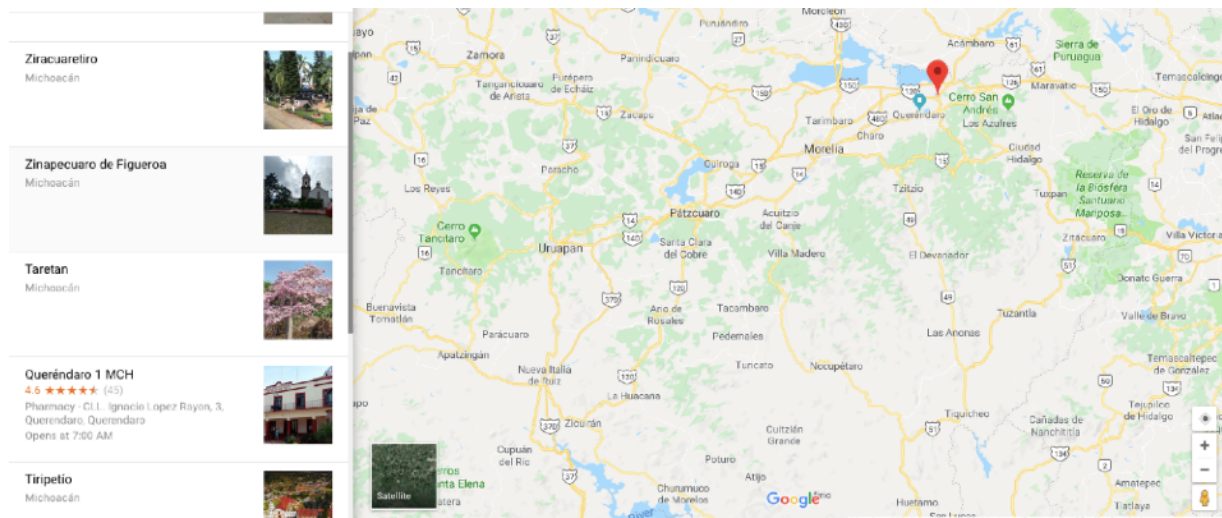


Imagen 36. Captura de pantalla del mapa generado en Google Maps para delimitar la ruta.

3. El siguiente paso es planificar las visitas a las estaciones. Para poder hacer esto necesitamos consultar distancias aproximadas en kilómetros, revisar mapas para planear la ruta, revisar si hay carreteras o autopistas, hacer un presupuesto para las casetas y gasolina -es preferible hacer los viajes en automóvil, para poder moverse con más facilidad al rededor de los poblados donde probablemente se encuentren las estaciones, porque muchas veces hay que preguntar a lugareños y es más sencillo moverse en auto porque algunas estaciones no son de muy fácil acceso-. El trabajo en estación es de al redor una hora.

Por otra parte, la recopilación de material de investigación para el contexto general del ferrocarril y las teorías que sustentan la investigación, es a través de visitas a museos de sitio en algunas estaciones, está programada una visita al Museo Nacional del Ferrocarril en Puebla a fines de enero; por libros que me han recomendado los ferroaficionados, materiales audiovisuales, la consulta de mapas y el archivo del Centro Nacional para la

Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. En esta parte se contemplan documentos históricos como fotografías de archivo, libros y otras fuentes de consulta.

5.3.2 Método aplicado en Cuaderno de a Bordo.

De acuerdo al método planteado por Kevin Lynch en su libro “La Imagen de la ciudad” (1960), los espacios se pueden entenderse usando tres capas de conocimiento:

1. La capa de la Forma. Esta se refiere a las estructuras físicas que forman el espacio material..
2. La capa del Entorno. Ésta es la capa que le da identidad al espacio, se refiere a la interacción social, la apropiación del espacio o a las huellas y vestigios de dicha interacción.
3. La capa de los Significados. Esta capa funciona de dos maneras: práctica y emotiva; la primera se trata de los contextos históricos, de ubicación geográfica, medidas de los espacios, etc. La parte emotiva tiene que ver con el contexto emocional, el de las historias personales, los recuerdos, etc.

Las capas propuestas por Lynch son la base para generar las fotografías, teniendo en cuenta que las tres capas deben tener contenido. La generación de dicho contenido, además de tratarse de fotografías, puede incluir video, y puede ser publicado en redes sociales como Instagram para tener una bitácora más inmediata. Además, en cada estación se debe contemplar el tiempo para hacer una bitácora consistente en una grabación de voz con el celular para ser transcrita posteriormente. Esta información está acomodada en carpetas de drive de la siguiente manera:

1. Se divide por ruta

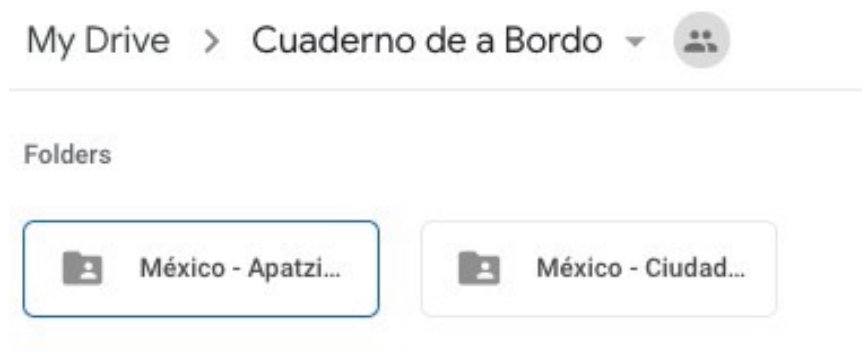


Imagen 37. Captura de pantalla de las carpetas organizadas por ruta

2. Cada ruta se divide en estaciones, las marcadas en roja ya han sido visitadas.

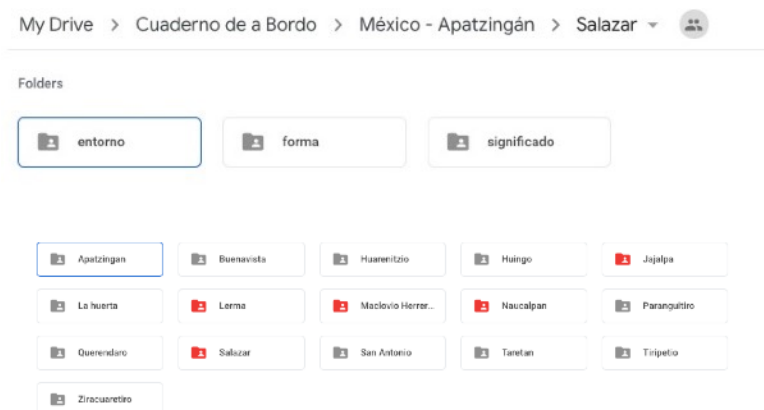


Imagen 38 Captura de pantalla de las carpetas organizadas por capas

3. Cada estación se divide en carpetas con las tres capas mencionadas y cada carpeta contiene esa información. En Forma y Entorno hay fotos y videos, en Significado hay elementos de archivo, como fotos o planos de planta, así como una nota de voz donde narro mi experiencia, así como una transcripción de la misma.

Todas las fotografías están organizadas y seleccionadas por estas capas están con la finalidad de realizar la curaduría fotográfica tanto de la exposición como del libro de autor. Se realizaron un total de 1738 fotografías, hacer esta cantidad de fotografías en total de la ruta permite tener una variedad mucho más amplia de encuadres y propuestas para elegir fotografías específicas para cada diferente salida del proyecto.

Personalmente, la capa de la Forma me permite apreciar las similitudes existentes entre todas las estaciones de la ruta, mientras que la capa del Entorno me muestra las diferencias al resaltar

los aspectos humanos y ambientales de cada estación; y la capa de los Significados crea una vinculación emocional con los espacios que me parece fundamental para Cuaderno de a Bordo.

Cada capa presentó sus propios desafíos, la capa de la Forma exigió un uso riguroso de la técnica fotográfica para conseguir resultados que se acercaran a los referentes visuales de Cuaderno de a Bordo. La capa del Entorno requirió que me tomara el tiempo necesario, que algunas veces era mucho, para ver y estar en los espacios, para poder encontrar esas huellas que no estaban a simple vista. Y la capa de los Significados es la que más cambió durante el desarrollo del proyecto, empecé a generar vínculos emocionales con las estaciones a medida que las visitaba y dejé que esos viculos me guiaran en la manera en como me relacionaba con los espacios.

5.3.3 Bitácoras de viaje de cada estación.

Las bitácoras de viaje de cada estación sirven para hacer anotaciones extra sobre los lugares, así como el recorrido realizado, todo esto para generar una experiencia más completa del viaje. Se hacen con una grabadora de voz incorporada al teléfono celular, para facilitar su realización. Dichas bitácoras deben contener la siguiente información:

Fecha y hora	Ubicación geográfica	Descripción del entorno físico	Descripción de las sensaciones y recorrido
Sirve para situar la época del año en que se visitó, así como la hora del día, ya que lo hallado puede variar dependiendo de estos dos factores.	Poblado y estado donde se encuentra.	Breve descripción de lo que hay en el lugar, lo que le rodea y el clima.	Las sensaciones que me produce estar allí, es más personal. También se debe mencionar cómo fue el recorrido para llegar, las dificultades que presentó, etc.

Tabla 2. Datos necesarios para las bitácoras de viaje.

Todas las bitácoras de estación se encuentran como anexos al final de este documento para consulta.

5.4 Herramientas del proceso creativo.

A continuación enlisto las características técnicas que ayudaron a conseguir la personalidad a *Cuaderno de a Bordo*:

- La cámara principal es una cámara reflex digital, modelo Canon T4i, con objetivos 18-135 y 40 mm.
- Como complemento, el uso de una cámara de formato medio de film. Se eligió usar una cámara de este formato para conseguir fotografías con menor distorsión, y que me permitan conseguir las características de la fotografía Deadpan. Se está trabajando con film a color Kodak Portra 400 y Kodak Ektar 100. Para usar ésta cámara es necesario apoyarse en un tripie, debido al propio peso de la cámara.

Todas estas herramientas me permitieron obtener fotografías y videos con la calidad necesaria para poder imprimir el libro y las fotografías a tamaño necesario para la exposición. Si hay una diferencia entre usar cámara digital y de film, pero importante es usar el medio y las herramientas que te permitan comunicar lo que quieres comunicar. Cada medio tiene un lenguaje diferente, así como soportes y presentaciones, pero si se usan en conjunto varios medios y herramientas se puede enriquecer la forma de una imagen y el contenido de un mensaje. En la actualidad ya no hablamos de “fotógrafos”, “ilustradores” o “pintores”, sino que hablamos de

Creadores de Imágenes, hay que replantearnos la manera en cómo pensamos y, sobre todo, como trabajamos. Ser conscientes de nuestros procesos creativos para así poder abordarlos de manera diferente. El proceso creativo no es lineal, no está limitado a la fotografía, aunque bien puede ser el medio principal. La creación de la mano de los avances tecnológicos nos brindan oportunidades ilimitadas para enriquecer la narrativa visual de nuestra obra.

Capítulo 6. Cuaderno de a Bordo. Presentación de la obra de autor

6.1 Biografía de la autora



Melina Cisneros (1992, Ciudad de México) es una fotógrafa documental y de lifestyle. Es licenciada en Diseño y Comunicación Visual (Facultad de Artes y Diseño, UNAM, 2015). Como estudios complementarios ha cursado el Diplomado en Fotografía Contemporánea (Antigua Academia de San Carlos, UNAM, 2015); el workshop de Planeación y Desarrollo de Proyectos (Fundación Pedro Meyer, 2015).

Realizó estudios de posgrado en la Maestría en Diseño Fotográfico en la Universidad Iberoamericana en el plantel León, Guanajuato.

Actualmente cursa el Seminario de Producción Fotográfica en el Centro de la Imagen (2019).

Se desempeña en el campo laboral como Fotógrafa de lifestyle, alimentos y producto; produciendo contenido principalmente para publicidad digital en social media para agencias de publicidad.

Ha participado en exposiciones colectivas: *Entre lugares* (Centro Cultural Carlos Pellicer, Ciudad de México, 2014; Universidad de Tecámac, Estado de México, 2015); *Xochimilco: Reserva natural* (Facultad de Artes y Diseño, UNAM, Ciudad de México, 2014); *Construcciones: Reflexiones en torno a la transformación* (Universidad Iberoamericana plantel León, 2018); *Photowalk Cali* (Entre Columnas, Centro Cultural de Cali, Colombia, 2018). Ha autopublicado un fotolibro titulado “La Casa del Tiempo” (2015).

5.2 Statement

Mi trabajo personal se desarrolla en el género fotográfico deadpan, en una narrativa visual que contempla como temas recurrentes el paso del Tiempo, la Memoria, la melancolía y la nostalgia. Mis proyectos se enfocan en la búsqueda personal de ausencias, el olvido y las transformaciones. Me interesan las cosas que fueron importantes en algún momento y que ahora están en peligro de desaparecer. Colecciono vivencias de otras personas, veo una y otra vez fotografías antiguas y sueño que esas historias me pertenecen. Las cosas cambian, se olvidan lugares y acontecimientos a pesar de la importancia que tuvieron en algún momento. La memoria se transforma, el pasado se reconstruye con lo que el presente permite tomar. El remedio contra éste mal de memoria parece ser el acercamiento - casi- arqueológico, a lo que queda detrás de los sucesos que cambiaron estos lugares.

Mi obra se inscribe en una línea reflexivo-contemplativa que expresa la influencia del espacio y los objetos como agentes modeladores del comportamiento antropológico, cultural y social, recurriendo a tipologías urbanas de mis objetos de estudio y al sujeto antropológico como sujeto en ausencia (parcial y total); Evito deliberadamente la representación de la figura humana en mis fotografías porque su ausencia me permite reflexionar sobre la manera en que los espacios definen la vida cotidiana de quien los utiliza, creo en la fuerza de las huellas de presencia humana para contar historias.

6.3 Proyecto fotográfico

Un cuaderno de a bordo es una bitácora donde los trabajadores de un tren hacen un registro de los acontecimientos importantes durante el recorrido de una ruta, lo que permite reconstruir un recorrido a partir de ellos.

Estación Naucalpan

Naucalpan de Juárez, Estado de México

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0011





Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Ventana Cerrada en Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. Bodega de Carga I.
Estación Naucalpan, Naucalpan, Estado de México. 2018



057220.N-9.7-401-484. Edificio de mampostería, tepetate, tabique, madera y lamina para oficinas de la estación y habitación del jefe en Naucalpan, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Casa. Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018

Estación Salazar

Ocoyoacac, Estado de México

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0042



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Salazar*. Estación Salazar. Salazar, Estado de México. 2018



057385. N-41.3-401. Edificio de mampostería y bóveda para oficina de la estación Salazar, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Columns*. Estación Salazar. Salazar, Estado de México. 2018



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Torre de Agua*.
Estación Salazar. Salazar, Estado de México. 2018

Estación Ixtlahuaca

Ixtlahuaca, Estado de México

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0112



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Bodega*. Estación Ixtlahuaca. Ixtlahuaca, Estado de México. 2019



057621. N-11.5-401-402-403-484. Edificio de mampostería, parte de dos pisos, techo de lamina para oficinas de la estación, telégrafos, express, y habitación del jefe de estación, frente y lado norte. Ixtlahuaca. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Afuera de la Bodega*. Estación Ixtlahuaca. Ixtlahuaca, Estado de México. 2019



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Ixtlahuaca*. Estación Ixtlahuaca. Ixtlahuaca, Estado de México. 2019

Estación Tultenango

El Oro, Estado de México

Ubicación Ferroviaria: N-016



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Tultenango*.
EstaciónTultenango. Tultenango, Estado de México. 2019



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. Vagón en Tultenango.
EstaciónTultenango. Tultenango, Estado de México. 2019



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. Accidente. EstaciónTultenango. Tultenango, Estado de México. 2019



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Camino de Vías*.
Estación Tultenango, Tultenango, Estado de México, 2019



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Tultenango II*.
Estación Tultenango, Tultenango, Estado de México, 2019

Estación Contepec

Contepec, Michoacán

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0187



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Contepec*.
Estación Contepec, Contepec, Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Contepec !!* . Estación Contepec, Contepec, Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Costado de la Estación Contepec*. Estación Contepec, Contepec, Michoacán, 2019.

Estación Huingo

Araró, Michoacán

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0319



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Huingo*. Estación Huingo. Araró Michoacán, 2019.



S/N N-319.9-401. Edificio de mampostería y lamina para edificio de la estación Huingo. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. Arco. Estación Huingo. Araró Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Puertas*. Estación Huingo. Araró Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Taquilla*. Estación Huingo. Araró Michoacán, 2019.

Estación La Huerta

Morelia, Michoacán

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0379



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *La Huerta*. Estación La Huerta. Morelia Michoacán, 2019.



058212. N-380. Detalle de vía en curva at norte hacienda La Huerta. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Interior de La Huerta*. Estación La Huerta. Morelia Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Ventana*. Estación La Huerta. Morelia Michoacán, 2019.

Estación Tiripetío

Tiripetío, Michoacán

Ruta México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria N-0401



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Tiripetío*. Estación Tiripetío. Tiripetío, Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Arco I..* Estación Tiripetío. Tiripetío, Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Arco II*. Estación Tiripetío. Tiripetío, Michoacán, 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. Arco III.. Estación Tiripetío.
Tiripetío, Michoacán, 2019.

Anexo de Estaciones.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Lerma*. Lerma, Estado de México. 2018.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Maclovio Herrera*. Estado de México. 2018.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Jajalpa* . Estado de México. 2018.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Huarenitzio*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Taretán*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Paranguitiro*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Maravatío*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Ziracuaretiro*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Bassoco*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Querendaro*. Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Apatzingán*. Apatzingán, Michoacán. 2019.



Cuaderno de a Bordo. Melina Cisneros. *Estación Buenavista*. Ciudad de México. 2019.

6.4 Productos a entregar

6.4.1 Fotolibro

La salida que considero más adecuada para *Cuaderno de a Bordo* es un fotolibro ya que uno de los ejes principales del proyecto es la bitácora de viaje, entonces es apropiado que las fotografías formen parte de un libro que narre el recorrido realizado.

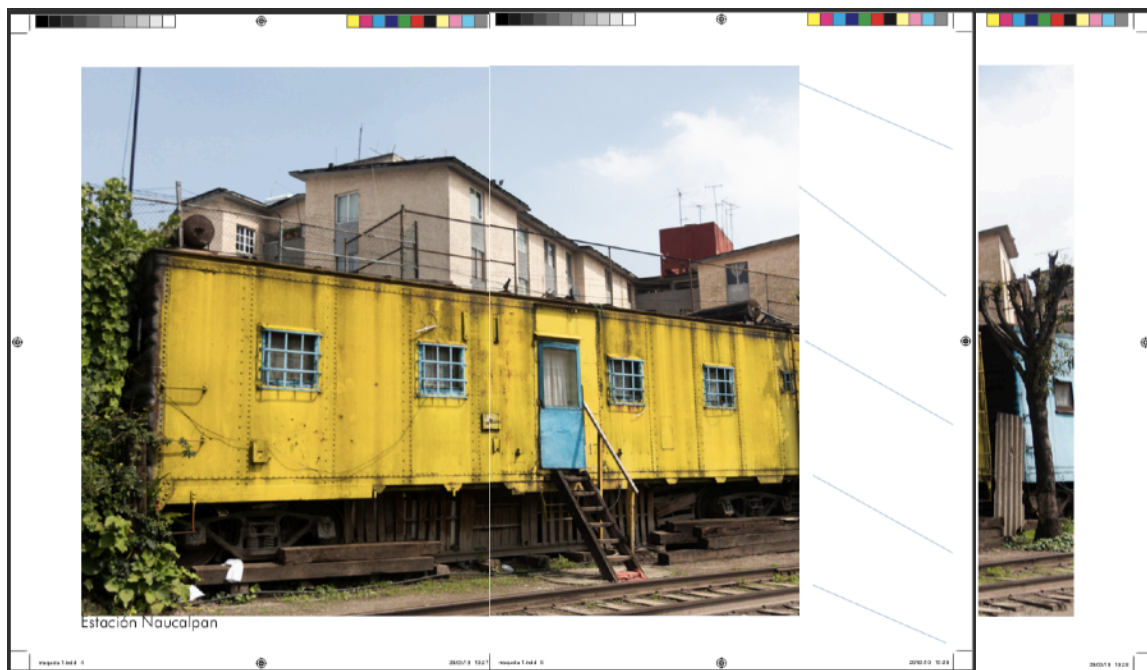
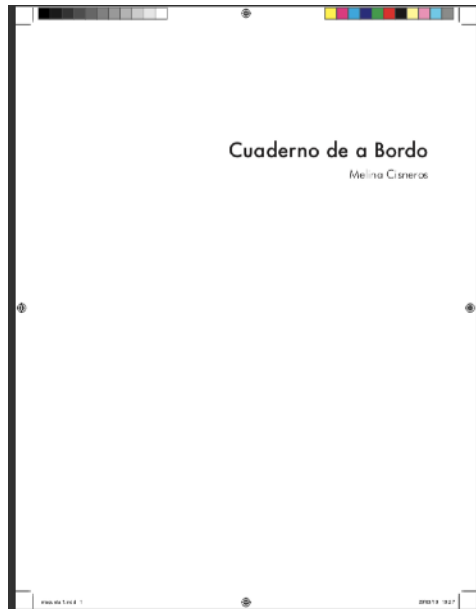
El proyecto está compuesto por cuarenta y tres fotografías originales y cinco fotografías de archivo, dando un total de cuarenta y ocho fotografías. Además, el libro contendrá los datos de ubicación geográfica, el nombre de la ruta y la ubicación ferroviaria de cada estación. Por otra parte, se incluirán una breve biografía y el artist statement presentados en este documento al principio de este capítulo.

El fotolibro medirá 24 x 18 cm en formato vertical, estará cosido y tendrá cortes especiales, algunas hojas se desplegaran para mostrar más fotografías. A continuación se muestra la propuesta de maquetación.

6.4.1.1 Propuesta de maquetación

La siguiente propuesta muestra un ejemplo de una estación y de la maqueta de acomodo que sigue todo el fotolibro.

Este es el acomodo que presenta a cada estación



Página 1

página 2
Con corte

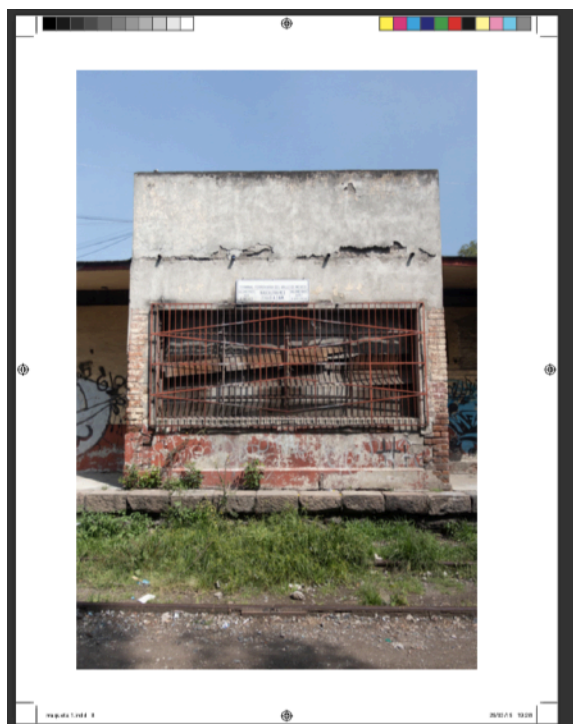
página 4



Corte página 3
vuelta de la página 2



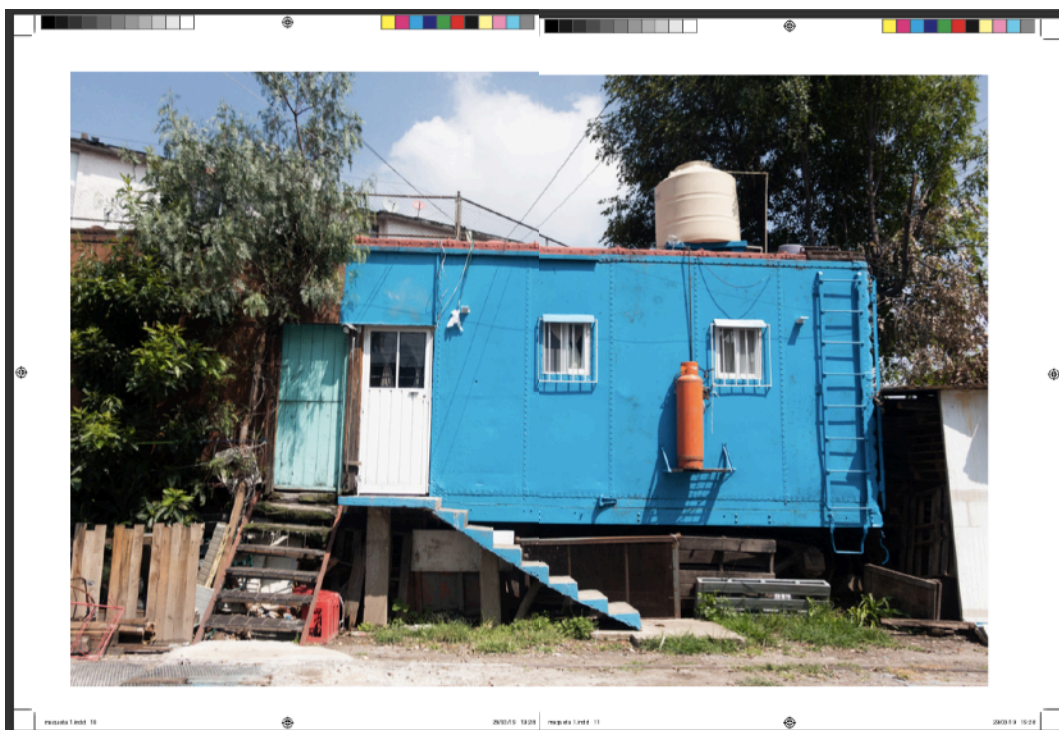
página 4



Página con fotografía vertical



página con dos fotografías horizontales



Fotografía tendida a dos páginas

Imágenes 39, 40, 41, 42, 43. Ejemplo de Maquetación de libro.

6.4.2 Exposición

Otra posible salida para *Cuaderno de a Bordo* es una exposición fotográfica, a continuación se anexa el documento de curaduría para la exposición ideal donde se incluyen lineamientos de curaduría y montaje, incluyendo los textos de sala y el listado de obra, con todas las anotaciones necesarias para su montaje.

6.4.2.1 Documento de curaduría y montaje

Título

Cuaderno de a Bordo. Por Melina Cisneros

Resumen del Proyecto

Cuaderno de a Bordo es un proyecto fotográfico documental que nace de una búsqueda que surge a partir de la nostalgia y el hallazgo de huellas en los lugares propios del ferrocarril, propone una reflexión sobre la manera en que los espacios definen la vida cotidiana de quien los usa y lo que sucede con ellos con el paso del tiempo y el lugar que ocupan como paisajes mentales.

Cuaderno de a Bordo es relevante en este momento porque el ferrocarril fue importante para el desarrollo industrial del país, se crearon poblaciones a su alrededor y cambió la forma de vida de la población, pero en la actualidad muchas de estas estaciones de ferrocarril han caído en el desuso y podrían desaparecer y, con ellas, una parte de la historia.

Naturaleza del Proyecto

Se trata de una exposición temporal de mediano plazo, de entre dos y tres meses. El enfoque de esta exposición es estético, evocador y contemplativo al tratarse de una muestra fotográfica.

Al tratarse de una exposición estética se debe tener en cuenta que uno de los objetivos principales es que el visitante tenga la posibilidad de apreciar la belleza de los objetos.

seleccionados -en este caso fotografías- para exposición. Para cumplir con este objetivo se tratará de tener una interferencia visual mínima, es decir, las cédulas y textos complementarios, a pesar

de su importancia, deberán mantenerse en segundo plano dándole prioridad significativa a las obras seleccionadas.

Al mismo tiempo, se trata de una exposición evocadora, porque se usarán carros de ferrocarril restaurados como galería, esto para crear una atmósfera que refleje la relación existente entre *Cuaderno de a Bordo* y el ferrocarril. Esta exposición es de carácter contemplativo, no se le pedirá al público que interactúe con los objetos.

Contexto y directrices básicas

Como ha sido mencionado, respecto al entorno donde se realizará esta exposición, se trata de carros de ferrocarril restaurados, en la Universidad de las Artes, en Aguascalientes, ubicada en Av. Manuel Gómez Morín, Av. Ferrocarril s/n, Desarrollo Especial Talleres F.F.C.C., 20180 Aguascalientes, Ags. Esta Universidad se encuentra en lo que antiguamente eran talleres ferrocarrileros que han sido restaurados y ahora se utilizan de esta manera. La universidad de las Artes de Aguascalientes se localiza en la parte central del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, donde se alberga uno de los museos ferrocarrileros más importantes de México.

Finalidad de la exposición: objetivos

La exposición plantea dar visibilidad al espacio donde se va a exponer y con esto promover el uso de los carros de ferrocarril rehabilitados en la Universidad, para darles una vida útil de nuevo.

Con esta exposición se plantea beneficiar a la Universidad de las Artes por medio de difusión y un porcentaje de la venta de obra y regalos relacionados con la exposición. Se planea que haya venta de posters con algunas fotografías de la exposición, postales, separadores y el fotolibro de *Cuaderno de a Bordo*, así como un catálogo de la exposición elaborado por la Universidad de las Artes.

La exposición plantea un acercamiento de la comunidad con el ferrocarril, la nostalgia y la creación de archivo, por lo cual se planea integrar actividades como conferencias y talleres impartidos por la autora de *Cuaderno de a Bordo*, Melina Cisneros, en los que se invite a los asistentes a reflexionar sobre los espacios propios del ferrocarril y cómo éstos se integran a su vida cotidiana. Esto para reforzar la idea de que una exposición en un museo, aunque se trate de un carro de ferrocarril acondicionado, debe procurar la creación de conocimiento y compartirlo.

Público

La edad del público puede variar bastante ya que, a pesar de tratarse de una Universidad, ésta está conectada a un parque y el acceso es libre. Principalmente el público será la comunidad académica de la Universidad de las Artes, las personas que vive en los alrededores del recinto y la comunidad de ferroaficionados.

Teniendo en cuenta a los visitantes, es importante hacer una anotación sobre la ergonomía de la exposición, para que los ambientes dentro de los carros de ferrocarril se adapten a los visitantes. Las fotografías más grandes deberán ir montadas justificadas al centro a una altura de

1.50 m., teniendo en cuenta que la altura promedio de los carros es de 2.54 m por dentro. Se debe dejar una distancia mínima de 50 cm. entre el espectador y el muro donde está montada la obra, por motivos de conservación y para impedir que el público haga sombra sobre las obras.

Cada carro debe contar con un lugar para sentarse, puede tratarse de sillas o una banca pequeña, y rampas de acceso para sillas de ruedas.

Se prevé que los visitantes sean en su mayoría mexicanos y extranjeros, por lo tanto se usarán el español como idioma principal y el inglés como secundario.

Diseño y Ubicación

Los carros de ferrocarril donde se va a montar la exposición están rodeados por pasto y edificios de salones de la Universidad de las Artes, a continuación se muestra su disposición en el espacio así como sus medidas.

Los carros que se van a utilizar para montaje son los dos que miden en su lado largo 12m, el de 7m sólo de un lado largo y el que mide 9m se usará por ambos lados largos; lo cual, en suma nos da un total de 49m lineales.

El carro que mide 6m de lado largo se puede usar para la tienda de productos de la exposición.



Imagen 44. Medidas y ubicación de los vagones en el patio de la Universidad de las Artes.

Es posible que los objetos sean de gran tamaño, las medidas de las puertas de acceso son 1.90 m de altura por 1.40 de ancho en promedio.

Para la iluminación se usarán Leds ya que se puede regular la temperatura de color, su consumo es reducido y muchas luminarias ya cuentan con protección o filtro para que las radiaciones de la luz no dañen la obra, además de su fácil instalación.

La iluminación lateral minimiza la sombra que el espectador puede proyectar y evita reflejos sobre el objeto. Este tipo de iluminación funcionaría con los conjuntos de fotos.

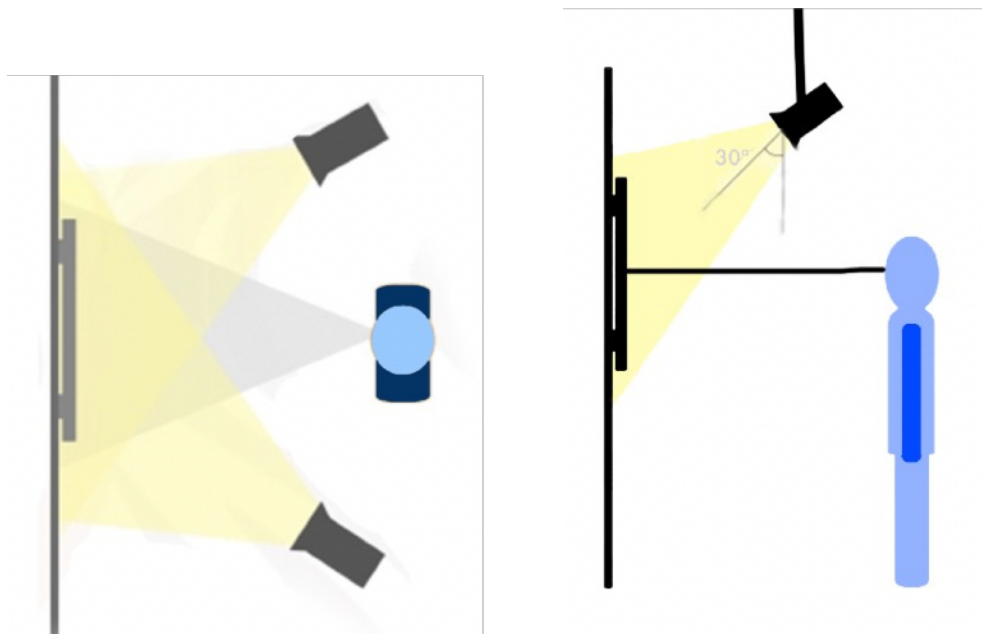


Imagen 45. Diagramación de iluminación ideal para la exposición.

La iluminación puntual a 30° sobre el objeto ayuda a evitar que el espectador genere sombras y brinda dramatismo al objeto.

El Recorrido

El recorrido de los vagones con exposición no tiene un orden obligatorio, pero si uno recomendado. Cada vagón tiene una parte de la exposición casi individual.

El recorrido dentro de la sala es lineal, habrá obra montada de un sólo lado del carro, en dos salas, y enfrente de la obra se sugiere el acomodo de una banca o sillas para que los visitantes se puedan sentar dentro del vagón a mirar la obra.

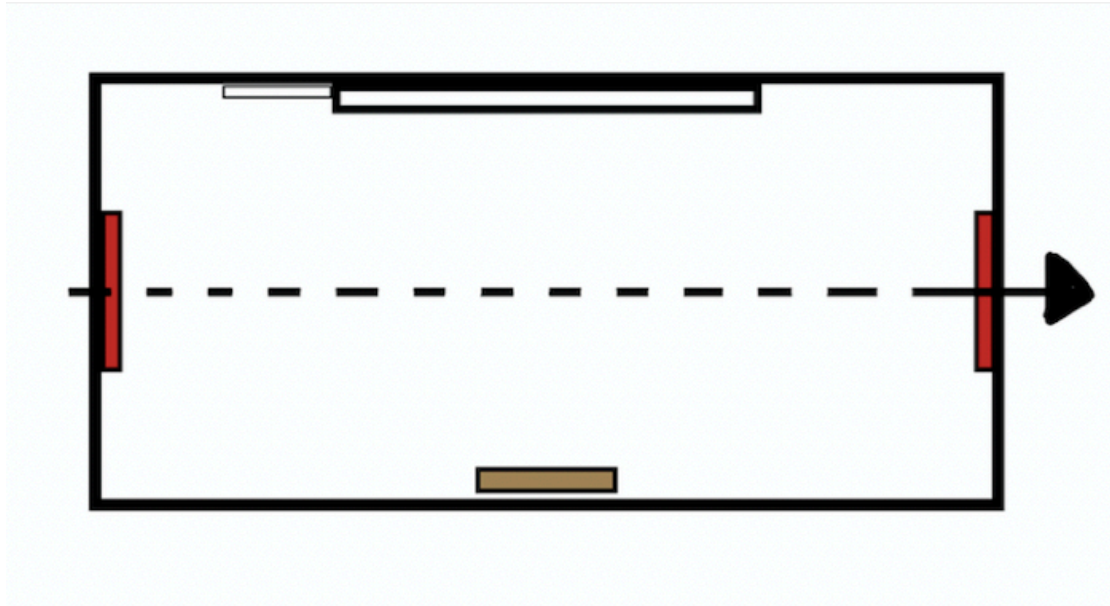


Imagen 46. Recorrido lineal, sugerido para la exposición.

Seguridad

Referente a seguridad es importante tener en cuenta los siguientes apartados:

Seguridad contra robo: se debe considerar que el público no tenga acceso a los objetos para protegerlos contra deterioro, robo y vandalismo. Se debe realizar una revisión periódica de puertas y ventanas de los carros de ferrocarril, asegurarse de que todas están adecuadamente cerradas a la hora del cierre.

Seguridad contra incendio: Se recomienda hacer una revisión periódica de instalaciones eléctricas para evitar riesgos de cortocircuito que puedan provocar incendios.

Sistemas contra incendio: Los carros de ferrocarril deberán contar con un extintor en algún espacio de la sala. La distancia máxima hasta un extintor no debe ser mayor a 30 metros, de acuerdo a las recomendaciones de Protección Civil. También se debe instruir al personal de seguridad en cuanto al manejo de estos equipos, las rutas y procedimientos en caso de evacuación del público visitante. Por otra parte, los carros deben estar aislados de cualquier actividad que represente riesgo de un incendio.

Debe haber señalética funcional que indique las salidas de emergencia y qué hacer en caso de siniestro.

Conservación

Se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos:

Control de humedad: Se debe hacer una revisión para evitar el ingreso y/o exceso de humedad que puede producirse tanto por goteras en el techo, filtración de aguas lluvias a través de ventanas mal selladas, humedad en muros y pisos por acción del terreno, todo esto teniendo en cuenta que se trata de carros de ferrocarril reacondicionados. La medida estándar para para una colección es al rededor del 50%de humedad.

Si llegará a existir humedad excesiva, lo ideal sería arreglarlas antes de iniciarse el montaje. También, tener a disposición los deshumidificadores necesarios para nivelar la humedad del espacio.

Control de temperatura: deben preverse cambios bruscos de temperatura, ya que es algo muy común en Aguascalientes. La medida estándar de temperatura para colecciones oscila entre los 20 y los 22oC.

Control de luz solar: en la medida de lo posible, bloquear la entrada directa de rayos de sol a las salas, instalando en las ventanas un filtro UV, pintura blanca, persianas o cortinas. Esto sólo aplica en uno de los carros que tiene ventanas.

Manipulación de objetos: Se recomienda el uso de guantes de algodón para la manipulación de todo tipo de objetos. El uso de carretillas y/o carros está permitido para el transporte siempre que la obra vaya bien sujeta y envuelta en plástico burbuja.

La Exposición

Texto de Introducción a la Exposición

Cuaderno de a Bordo.

por Melina Cisneros.

Un cuaderno de a bordo es una bitácora donde los trabajadores de un tren hacen un registro de los acontecimientos importantes durante el recorrido de una ruta, lo que permite reconstruir un recorrido a partir de ellos.

Me interesan las cosas que fueron importantes en algún momento y que ahora están en peligro de desaparecer. Colecciono vivencias de otras personas, veo una y otra vez fotografías antiguas de mi familia y sueño que sus historias me pertenecen, en especial las que están relacionadas con el ferrocarril. Cuando era pequeña escuchaba historias en voz de Francisco, mi bisabuelo, sobre los largos recorridos que hacía en tren, y de cómo gracias al ferrocarril pudo mantener una relación amorosa mi bisabuela. El ferrocarril fue tan importante para las personas como lo fue para la industrialización del país.

Las cosas cambian, se olvidan lugares y acontecimientos a pesar de la importancia que tuvieron en algún momento. La memoria se transforma, el pasado se reconstruye con lo que el presente permite tomar. El remedio contra éste mal de memoria parece ser el acercamiento -casi- arqueológico, a lo que queda detrás de los sucesos que cambiaron estos lugares. Considero que la mejor manera de apropiarme de estos lugares es abordar el paisaje siendo consciente de lo que la historia me puede decir de ellos e interpretar las huellas que quedan -tanto en el lugar como en la memoria colectiva- para así poder construir mi propio *Cuaderno de a Bordo*.

Síntesis biográfica de la Autora

Melina Cisneros (19 de Abril de 1992, Ciudad de México) es una fotógrafa documental y de *lifestyle*, diseñadora y comunicadora visual egresada de la FAD (Facultad de Artes y Diseño), UNAM, 2015.

Como estudios complementarios: ha concluido el Diplomado en Fotografía Contemporánea (Antigua academia de San Carlos) en 2015; el *Workshop* de Planeación y Desarrollo de Proyectos (Fundación Pedro Meyer) en 2015.

A la fecha realiza estudios de posgrado en la Maestría en Diseño Fotográfico en la Universidad Iberoamericana en el plantel León, Guanajuato.

Se desempeña en el campo laboral como Fotógrafa de *lifestyle*, alimentos y producto; produciendo contenido principalmente para *Social Media* en colaboración con agencias de publicidad.

Su trabajo como artista se desarrolla en el género fotográfico *deadpan*, en una narrativa visual que contempla como temas recurrentes el paso del Tiempo, la Memoria y la nostalgia.

La obra de trabajo de Melina Cisneros se inscribe en una línea reflexivo-contemplativa que expresa la influencia del espacio y los objetos como agentes modeladores del comportamiento antropológico, cultural y social recurriendo a tipologías urbanas de sus objetos de estudio y al sujeto antropológico como sujeto en ausencia (parcial y total); “(...)evito deliberadamente la representación de la figura humana en mis fotografías porque su ausencia me permite reflexionar sobre la manera en que los espacios definen la vida cotidiana de quien los utiliza, creo en la fuerza de las huellas de presencia humana para contar historias(...)” (Cisneros, Melina, 2018).

Textos, listado de obra, cédulas y disposición de una sala

1. Salazar

A.Textos

Ubicación ferroviaria: N-0042

Ruta: México-Apatzingán

Datos históricos generales tomados del Sistema de Información Cultural

Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas se inauguró en noviembre de 1888.

Bitácora de Viaje

Septiembre 2014

Salazar se encuentra en el Estado de México, muy cerca de La Marquesa.

Hoy hace frío, parece que fuera a llover más tarde, está nublado y no hay nadie al rededor de la estación, sólo un caballo atado al lado del contenedor de agua.

Es la primera vez que veo una estación como ésta, está en desuso, los pocos carros de ferrocarril que están cerca se han vuelto casas. Toqué una puerta pero nadie me respondió. Aquí se siente una melancolía muy fuerte, parece que conviven vida y muerte, memoria y olvido. Si hay personas en este lugar, hoy no las voy a conocer. Este fue mi primer acercamiento a una estación

de ferrocarril de la que sólo había escuchado hablar. Fui con mi padre, él me contó que solía caminar por aquí con los Scouts cuando era joven, me contaba todas las aventuras que tuvo en este lugar. Comenzó a llover cuando estábamos caminando por las vías. Me resbalé, tengo un raspón en la rodilla y un pantalón roto. Perdí de vista a mi padre entre el pasto alto, también se cayó. Volvimos al auto y la carretera me pareció espantosa, quiero viajar en ferrocarril.

B. Listado de obra para esta sala

1. Melina Cisneros, Torre de Agua en Salazar, (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón

Dimensiones de impresión: 101.6 x 76.2 cm

Dimensiones con enmarcado: 121.76 x 96.36 cm



2. Melina Cisneros, Casa en Salazar, (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón

Dimensiones de impresión: 101.6 x 76.2 cm

Dimensiones con enmarcado: 121.76 x 96.36 cm



3. Melina Cisneros, Estación Salazar (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón

Dimensiones de impresión: 101.6 x 76.2 cm

Dimensiones con enmarcado: 121.76 x 96.36 cm



4. Melina Cisneros, Guardaagujas en Salazar, (2015)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón

Dimensiones de impresión: 101.6 x 76.2 cm

Dimensiones con enmarcado: 121.76 x 96.36 cm



5. Melina Cisneros, Vías en Salazar, (2015)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón

Dimensiones de impresión: 101.6 x 76.2 cm

Dimensiones con enmarcado: 121.76 x 96.36 cm



C. Cédulas.

Melina Cisneros, Torre de Agua en Salazar, (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón



Melina Cisneros, Casa en Salazar, (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón



Melina Cisneros, Estación Salazar (2014)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón



Melina Cisneros, Guardaagujas en Salazar, (2015)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón



Melina Cisneros, Vías en Salazar, (2015)

Impresión fotográfica sobre papel de algodón



Generalidades sobre el diseño de la exposición

Vista de planta

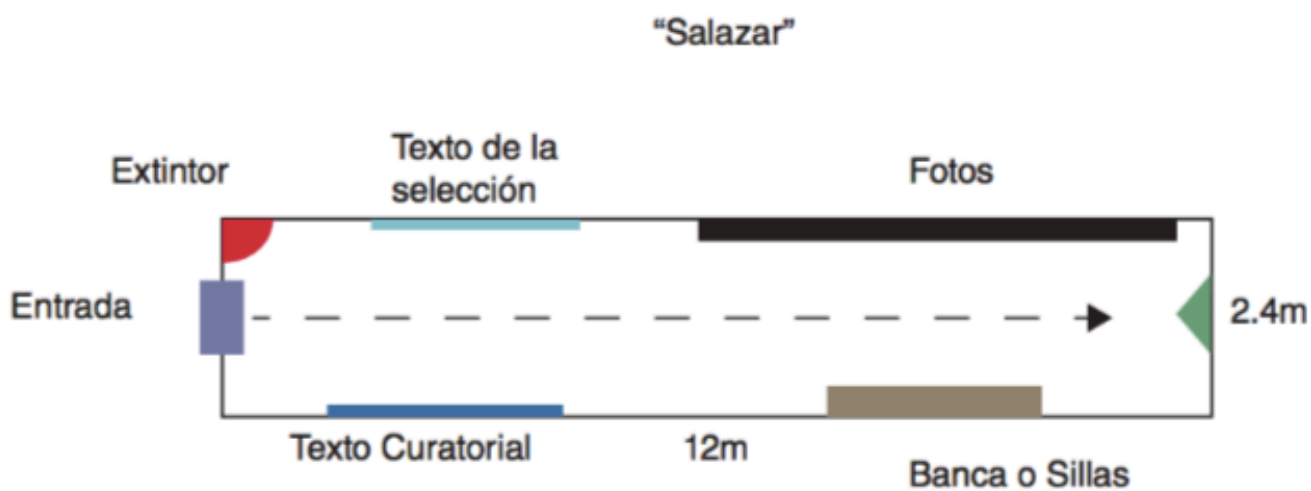


Imagen 47. Vista de planta de un vagón de la exposición.

- - La tipografía elegida para los títulos de sala es Futura. El color debe ser neutro, en la escala de grises, del tono que se acople mejor a la superficie de la pared.
- - El cuerpo de texto de sala debe hacerse en tipografía Helvética. Esto incluye las introducciones y las cédulas.
- - La sala debe contar con marcas en el piso que eviten que el público se acerque demasiado a la obra.

Disposición de las fotografías y textos



Secuencia



Imagen 48. Disposición de las fotografías y textos de sala

- - La señalética de salida de emergencia debe ser visible en todo momento, así como el extintor debe ser de acceso rápido.
- - El diseño de los materiales de promoción debe usar las tipografías Futura y Helvética; colores neutros que no compitan con las fotografías que se usen para promoción. Ejemplo:



Imagen 49. Propuesta de diseño para cartel de la exposición.

Proyecto financiero

Presupuestos de impresión

Se hizo cotización para impresión de obra con el impresor Guillermo Soto. Su estudio está ubicado en la colonia Roma en la Ciudad de México.

Se cotizó papel Hahnemühle Photo Rag, es papel 100% algodón, blanco y de acabado mate. los precios de este papel son de mil ochocientos pesos mexicanos por metro cuadrado. Se calcula un costo estimado de impresión de 18 mil pesos.

Enmarcado

El enmarcado debe ser especialmente mandado a hacer debido a las medidas de las fotos, debe tenerse en cuenta que las fotos necesitan estar detrás de un cristal debido a la naturaleza de su impresión. Se sugiere el uso de cristal anti reflejante. Se sugirió hacer el enmarcado en la ciudad de Aguascalientes. Para esto las fotografías se transportaran en un portaplanos especial.

Se hizo un presupuesto para enmarcar en Aguascalientes, con la empresa ENMARKT, por recomendación y por cercanía a la Universidad de las Artes. Esta empresa tiene experiencia enmarcando fotografías para exposición.

El presupuesto de los marcos de más de un metro varía entre setecientos y novecientos pesos dependiendo del tipo de madera, esto incluye el cristal antireflejante. Mientras que para las fotografías de 8x10 pulgadas el costo es de entre 80 y 100 pesos. Se calcula un estimado de costo de enmarcado de nueve mil setecientos veinte.

Impresión de textos de sala

Los textos de sala serán impresos en vinilo y pegados sobre bases de acrílico. El metro de vinilo de recorte cuesta 200 pesos. Se consideran 10 metros, entonces el presupuesto es de dos mil pesos.

Promoción

La promoción en su mayoría será en medios digitales como las redes de la Universidad de las Artes, de la secretaria de cultura de Aguascalientes y de la Plaza de las Tres Centurias.

Se debe considerar en este apartado el cobro por diseño de material digital. Un estimado de tres mil pesos.

Concepto	Cantidad	Precio unitario	Total
Impresión	1	18000	18000
Enmarcado	1	9720	9720
Impresión textos de sala	8	2000	2000
Diseño de material digital	1	3000	3000
Variables (20% del proyecto)	1	6404	6304
Total de proyecto			39024
Base operacional sin contar los Variables			32720

Tabla 3. Presupuesto desglosado para exposición.

6.6 Presupuesto

El aproximado de presupuesto general de Cuaderno de a Bordo contempla la producción - esto se refiere a los gastos de traslado entre estaciones, el costo del film de 120 mm, revelado y escaneado-, viáticos, la realización del fotolibro y los costos de la exposición que se han mencionado arriba.

Concepto	Precio	Total
Producción Film (30 rollos) Revelado (30 rollos) escaneado -Variable	4980 9000 3000 por negativo	23980
Viáticos	25000	25000
Fotolibro (5piezas)	8000	8000
Exposición	39024	39024
Total aproximado		96000

Tabla 4. Presupuesto total aproximado del proyecto.

Conclusiones

El objetivo principal de *Cuaderno de a Bordo* es crear una narrativa visual que permita reflexionar sobre el paso del tiempo, basándose en el Nuevo Documentalismo, que use las estaciones de ferrocarril de la línea México-Apatzingán como objeto de estudio. Los objetivos específicos son 1) Justificar la producción fotográfica de autor de una manera más amplia que permita generar imágenes con mayor fuerza y relevancia. 2) Creación de un fotolibro y 3) La Curaduría y exposición fotográfica, resultado del trabajo narrativo visual y reflexivo.

Para resolver estos objetivos se realizó trabajo de investigación y creación. El trabajo de investigación se divide en dos partes, la primera se apoya en libros, la página de internet del SIC y en fotografías de archivo consultadas en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, que está ubicado en la ciudad de Puebla. En estos sitios se revisaron cerca de trescientas fotografías de archivo del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección de Avalúo e Inventarios sobre la línea México-Apatzingán tomadas durante la construcción de la línea en 1927. Se seleccionaron 15 fotografías de archivo que funcionan para el proyecto. También se consultaron mapas y datos técnicos de 20 estaciones de ésta ruta, las cuales fueron visitadas y fotografiadas por mí.

El concepto de espacio es importante para Cuaderno de a Bordo porque el objeto de estudio de este proyecto son los espacios propios del ferrocarril, en uso y en desuso de la línea México -

Apatzingán. Para poder trabajar los espacios me acerqué a la definición de espacio¹⁶ de Kevin Lynch y su metodología para clasificar los elementos que los conforman. La sistematización propuesta por dicho método¹⁷ para generar y clasificar los materiales visuales permitió que el desarrollo de la investigación fuera más ordenado y, a su vez, que permitiera un análisis más amplio, ya que al comparar el contenido de las tres capas nos podemos crear una imagen más completa de las estaciones de ferrocarril visitadas.

En la parte de la producción fotográfica me apoyé en las características propias de los géneros fotográficos como el Nuevo Documentalismo, la Fotografía Tardía y el Deadpan, lo cual permitió que *Cuaderno de a Bordo* mantuviera la esencia de un proyecto fotográfico documental pero sin perder de vista los ejes del nuevo documental, es decir, mantener un carácter objetivo que a su vez enfatiza las propias experiencias de la creadora, así como sustentar el acto fotográfico con investigación y teoría. Por otra parte, al apoyarse en la Fotografía Tardía, se pudo realizar un acercamiento a las huellas de los sucesos acontecidos en las estaciones, sin necesidad de estar en el instante decisivo. Y, finalmente, las características de la fotografía Deadpan permitieron la observación de los sujetos a fotografiar desde una perspectiva diferente, mucho más cuidada y que aprovecha el medio fotográfico de una manera completa, resaltando sus cualidades y permitiéndome conocer más a fondo mis herramientas de trabajo.

¹⁶ Lynch define a los espacios como elementos vivos que se transforman con el tiempo y la acción humana.

¹⁷ Esta metodología propone estudiar los espacios a través de tres capas; 1) La capa de la forma física de los espacios; 2) La capa del entorno que diferencia un espacio de otro y 3)

A partir del desarrollo de *Cuaderno de a Bordo* se obtiene la generación de un archivo visual de las 20 estaciones visitadas de la ruta México- Apatzingán, dicho acervo está compuesto por un total de 336 fotografías realizadas por mi, de las cuales se usaron 40 para el fotolibro; también se contemplan las 15 fotografías de archivo proporcionadas por el CEDIF. El acervo cuenta con 2 mapas proporcionados por el SIC de las líneas ferroviarias y sus cambios a través de los años, y un mapa creado por mi a partir de los datos proporcionados por el SIC y comprobados por los viajes que realicé para hacer las fotografías.

La importancia del acervo visual generado a partir de *Cuaderno de a Bordo* recae en que nos posibilita conservar la memoria de las estaciones debido a que permite observar cómo se ven en la actualidad, lo cual es importante para el futuro, para que quede un registro de estos espacios ya que no todos han sido recuperados y están en el abandono, por lo cual no se garantiza su bienestar dentro de los próximos años.

La hipótesis de este proyecto es que la fotografía puede crear documentos con valor histórico y artístico, Cuaderno de a Bordo es una prueba de que la fotografía puede funcionar como una herramienta para conocer y entender el mundo, al tratarse de un proyecto fotográfico sustentado en investigación y viajes, *Cuaderno de a Bordo* brinda un acercamiento a la fotografía como documento artístico - al desembocar en la creación de un fotolibro donde las fotografías tienen un peso más estético - y como documento histórico - debido a la creación de un acervo visual que se acompaña de datos técnicos y bitácoras de viaje que podrán dar cuenta del estado de las estaciones durante el periodo de tiempo que se realizaron las fotografías-.

Cuaderno de a Bordo está pensado para desarrollarse a largo plazo, usando como base teórica todos los aspectos planteados en este documento. Este documento se volverá referente para mis futuros proyectos, porque en él se especifica la metodología necesaria para realizar los siguientes volúmenes de ésta narrativa visual.

Cuaderno de a Bordo es un proyecto de largo aliento que seguirá siendo trabajado por mi cuenta, aplicando todo lo que he aprendido en la Maestría de Diseño Fotográfico.

Bibliografía de consulta

1. Auge, Mark, (2000), *Los No Lugares*. Recuperado de [https:// antropologiainacap.files.wordpress.com/2013/04/51458639-auge-marc- los-no-lugares-pdf.pdf](https://antropologiainacap.files.wordpress.com/2013/04/51458639-auge-marc-los-no-lugares-pdf.pdf)
2. Baer, Ulrich. (2002). *Spectral Evidence. The Photography of Trauma*. Recuperado de [https:// ia800405.us.archive.org/22/items/ulrich-baer- spectral- evidence-the- photography-of- trauma-2002/ulrich-baer-spectral- evidence-the- photography-of- trauma-2002.pdf](https://ia800405.us.archive.org/22/items/ulrich-baer-spectral-evidence-the-photography-of-trauma-2002/ulrich-baer-spectral-evidence-the-photography-of-trauma-2002.pdf)
3. Barthes, Roland (2004). *La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía*. Barcelona: Paidós.
4. Basilisco, Gabriele. (2008). *Arquitecturas, ciudades, visiones. Reflexiones sobre la fotografía*. Madrid: La Fábrica Editorial.
5. Belcher, Michael.(1991).*Organización y diseño de exposiciones*. Su relación con el museo. Trea Gijón
6. Benjamin, Walter. (2010). *La obra de Arte en la Época de la Reproductibilidad Técnica*. Recuperado de [https://monoskop.org/images/ 9/99Benjamin_Walter_La_obra_de_arte_en_la_epoca_de_su_reproductibilidad_tecnica.pdf](https://monoskop.org/images/9/99Benjamin_Walter_La_obra_de_arte_en_la_epoca_de_su_reproductibilidad_tecnica.pdf)
7. Benjamin, Walter.(2005). *El Libro de los Pasajes*. España. Ediciones Akal.
8. Berger, John; Mohr, Jean. (2013). *Otra Manera de Contar*. Barcelona. Gustavo Gili

9. Bialobrzewski, Peter. (2012). *Fotografía Documental como práctica Cultural*. EXIT 45. pp. 18-25
10. Bourriaud, Nicolas. (2009). *Relational Aesthetics*. Francia. Les Presses du Réel.
11. Boym, Svetlana. (2001). *The Future of Nostalgia*. Recuperado de https://archive.org/details/isbn_9780465007073
12. Company, David. (2007). *Seguridad en la parálisis: algunas observaciones sobre la problemática de la fotografía tardía*. En GREEN, David. ¿Qué ha sido de la fotografía? Barcelona, España. Gustavo Gili
13. Colombres, Adolfo, (2011) *Teoría Transcultural de las Artes Visuales*. Habana, Cuba. Ediciones ICAIC,
14. Conlin, Eleanor; SYMONDS, James. (2005). *Industrial Archaeology*. Manchester, Londres. Springer
15. Cotton, Charlotte. (2004). *The Photograph as a Contemporary Art*. Thames Hudson World of Art
16. Fontcuberta, Joan. (2016). *El Beso de Judas*. Barcelona. Gustavo Gili

17. Gombrich, E.H.. (1997). *La Historia del Arte*. Trad. Rafael Santos Torroella, Londres, Inglaterra. Phaidon Press Limited
18. Lord, Barry; Dexter Lord, Gail;(1998). *Manual de Gestión de Museos*. Barcelona. Ariel
19. Lopes,Shana. *New (and Old) Topographics*. Places Journal, March 2010.
Recuperado el 17 de abril de 2019 en <https://doi.org/10.22269/100303>
20. Lynch, Kevin. (1960). *La Imagen de la Ciudad*.Gustavo Gili.
21. Miranda Tapia, Eunice. (2008). *Memoria Cero*. México. UNAM
22. Neaverson, Peter; Palmer, Marilyn. (1998). *Industrial Archaeology: Principles and Practice*. Londres, Inglaterra. Routledge
23. Newhall, Beaumont. (2002). *Historia de la fotografía*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

Anexos

Datos técnicos de cada estación de acuerdo al SIC

Los siguientes datos fueron rescatados directamente de la página web del Sic (Sistema de Información Cultural, Información proporcionada por: Red Nacional de Información Cultural

Naucalpan

Avenida del Ferrocarril Acambaro, esq. con 16 de septiembre, Naucalpan de Juárez, Estado de México

Registro INAH:150570010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria:N-0011

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Muelle de carga, Escape, Selectivo

Datos históricos generales: La estación Naucalpan se edificó sobre la línea de México a Laredo de Tamaulipas, la cual fue contruida por el antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano por medio de la concesión número 10, fechada en 13 de septiembre de 1880. Los trabajos de construcción los llevó a cabo la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual , posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana con la facultad de explotar este ferrocarril.

Salazar

Estación Ferrocarril Salazar s/n, Ocoyoacac, Estado de México

Registro INAH:150510220001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0042

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Escape

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas se inauguró en noviembre de 1888.

Jajalpa

Calle Ferrocarril México-Toluca Estación Jajalpa s/n, Ocoyoacac, Estado de México

Registro INAH:150620080006

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0052

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Escape, Vías auxiliares

Datos históricos generales: La estación Jajalpa se edificó sobre la línea de México a Laredo de Tamaulipas, la cual fue contruida por el antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano por medio de la concesión número 10, fechada en 13 de septiembre de 1880. Los trabajos de construcción los

llevó a cabo la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual , posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana con la facultad de explotar este ferrocarril. La Estación se construyo en el año de 1910.(1) Es actualmente propiedad privada del Club Campestre.

Lerma

Domicilio Conocido, Lerma, Estado de México

No aparece información sobre registro ante el INAH

Ubicación ferroviaria: N-0061

Ruta: México-Apatzingán

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Escape, Vías auxiliares, Armonera, Selectivo

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de 1888.

Maclovio Herrera

Carretera estatal a Santiago Tianguistengo, Lerma, Estado de México

Registro INAH:150510180001

Ubicación ferroviaria: N-0057

Ruta: México-Apatzingán

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Selectivo

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción de la línea se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 en terrenos que pertenecieron a el Rancho San Antonio Amomolulco, mismos que fueron adquiridos hasta el 14 de marzo de 1904 por la Compañía Constructora Nacional Mexicana que posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana. El servicio entre México y Laredo de Tamaulipas fue inaugurado en noviembre de 1888.

Ixtlahuaca

Kilómetro 4.3 de la carretera Ixtlahuaca-San Felipe del Progreso, Ixtlahuaca, Estado de México

Registro INAH: 150420010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria:N-0112

Edificaciones complementarias a la estación: Escape, Muelle de carga, Bodega, Selectivo, Armonera

Datos históricos generales: La estación fué proyectada hacia 1904, sin embargo, se construyó

alrededor de 1905. Según la Reseña Histórica de los Ferrocarriles correspondiente al año de 1894, esta estación ya aparece sobre la línea troncal de México a Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. En la entrada se lee una inscripción que dice: Ixtlahuaca 1905.

Bassoco

Domicilio Conocido, El Oro, Estado de México

Registro INAH:150640050001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0155

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Escape, Selectivo

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea Tacuba-Acámbaro y Uruapan del Ferrocarril Nacional de México. Se construyó en los terrenos de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, mismos que fueron adquiridos el 28 de septiembre de 1881.

Tultenango

Domicilio Conocido, El Oro, Estado de México

Registro INAH: 150640450001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria:N-0165

Edificaciones complementarias a la estación:Bodega, Vagón

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del Ferrocarril Nacional Mexicano. Los trabajos de construcción se realizaron por concesión del 13 de septiembre de 1880 a la Compañía Constructora Nacional Mexicana. Es un empalme de suma importancia debido a que por este lugar salía el metal oro, el cual era extraído en El Oro, Mex. A esta zona el mineral llegaba a través de un ramal para después ser transportado a diferentes puntos del país.

Contepec

Domicilio Conocido, Contepec, Michoacán

Registro INAH:160170620001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0187

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Selectivo, Escape, Muelle de carga en madera

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea Tacuba-Acámbaro y Uruapan. Su construcción se llevó a cabo en terrenos que pertenecían a las Haciendas de Buenavista, los cuales fueron adquiridos posteriormente por la Compañía Constructora Nacional Mexicana, el 7 de octubre de 1882.

Maravatío

Estación Maravatío, Maravatío, Michoacán

Registro INAH:160500010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0227

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Tanque de agua, Vías auxiliares, Torre de telecomunicaciones

Datos históricos generales: Estación edificada sobre la línea Tacuba-Acámbaro y Uruapan del Ferrocarril Nacional de México. Se construyó en terrenos comprados por la Compañía Constructora Nacional Mexicana el 29 de junio de 1882. El "Atlas Pintoresco e Histórico de los Estados Unidos Mexicanos" de Antonio García Cuvas publicado en 1885, muestra la existencia de esta estación.

Huingo

Domicilio Conocido, Zinapécuaro, Michoacán

Registro INAH:161100010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0319

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Selectivo, Escape

Datos históricos generales: La estación Huingo se edificó sobre la línea troncal México-Laredo de Tamaulipas del antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano. La ley de 13 de septiembre de 1880, autorizó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana para construir dos líneas de ferrocarril:

una de México al Pacífico y otra de México a la frontera Norte. Al mismo tiempo concedió autorización a dicha compañía para que pudiera traspasar la concesión, con excepción de la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluida. En virtud de dicha autorización se constituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano con el fin de que atendiera a la explotación de las vías construidas con la excepción indicada, y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley.

Querendaro

Domicilio Conocido, Zinapécuaro, Michoacán

Registro INAH: 161100140001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0331

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega

Datos históricos generales: La estación Querendaro se edificó sobre la línea de Acámbaro a Pátzcuaro, la cual fue construida por el antiguo Ferrocarril Nacional Mexicano por medio de la concesión número 10, fechada en 13 de septiembre de 1880. Los trabajos de construcción los llevó a cabo la Compañía Constructora Nacional Mexicana, la cual, posteriormente se consolidó como Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicana con la facultad de explotar este ferrocarril. Según la tradición oral, entre 1928 o 1925 había un tren de mulitas que traía productos desde Queréndaro.

La Huerta

Antigua Carretera a Pátzcuaro s/n, Morelia, Michoacán

Registro INAH:160530011668

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0379

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Muelle de carga, Escape

Datos históricos generales: La estación La Huerta se edificó sobre la línea Tacuba-Acambaro y Uruapan del antiguo Ferrocarril Nacional de México. La construcción se llevo a cabo en terrenos adquiridos el 20 de marzo de 1911. La empresa organizada para la explotación de esta línea quedo a cargo de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, así como de la Compañía del Ferrocarril Nacional de México.

Tiripetío

Domicilio Conocido, Morelia, Michoacán

Registro INAH: 160539990004

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0401

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Bodega de Express, Escape, Selectivo

Datos históricos generales: Formó parte de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. La estación fue edificada sobre la línea Tacuba-Acámbaro y Uruapan. La construcción se llevó a cabo en terrenos que pertenecieron a la Hacienda de la Lagunilla, adquiridos después por la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

Paranguitiro

Domicilio Conocido, Tingambato, Michoacán

Registro INAH: 160900020001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0477

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega

Datos históricos generales: Perteneció a la antigua Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. La estación fue edificada sobre la línea Tacuba-Acámbaro y Uruapan. El 10 de enero de 1889 el pueblo de Tingambato otorgó un terreno a la Compañía de Ferrocarriles Nacionales de México para la construcción de la estación. Placas de madera pintado a mano, localizadas en fachada sureste, suroeste y nortoste

Ziracuaretiro

Calle sin nombre s/n, Ziracuaretiro, Michoacán

Registro INAH: 161110010001

Ubicación ferroviaria: N-0522

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Escape

Datos históricos generales: La estación Ziracuaretiro se edificó sobre la línea que tuviera en concesión la antigua Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, cuya finalidad era construir una línea hacia el Pacífico por el estado de Michoacán. Posterior a la caducidad de la concesión, la empresa de los Nacionales de México decidió la continuación de la construcción de la línea proyectada extendiéndola hasta Apatzingán. De esta forma entre los años de 1934 y 1941 se realizaron los trabajos de construcción para la terminación de la obra.

Taretán

Domicilio Conocido, Taretan, Michoacán

Registro INAH:160870010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0534

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Vías auxiliares, Selectivo, Cobertizo aislado con muelle de carga

Datos históricos generales: La estación Taretan se edificó sobre la línea que tuviera en concesión la antigua Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, cuya finalidad era construir una línea hacia el Pacífico por el estado de Michoacán. Posterior a la caducidad de la concesión, la empresa de los Nacionales de México decidió la continuación de la construcción de la línea

proyectada extendiéndola hasta Apatzingán. De esta forma entre los años de 1934 y 1941 se realizaron los trabajos de construcción para la terminación de la obra.

Huarenitzio

Domicilio Conocido, Gabriel Zamora, Michoacán

Registro INAH: 160330260001

Ubicación ferroviaria: N-0573

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Selectivo, Cobertizo aislado con muelle de carga, Escape

Datos históricos generales: La estación Huarenitzio se edificó sobre la línea que tuviera en concesión la antigua Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, cuya finalidad era construir una línea hacia el Pacífico por el estado de Michoacán. Posterior a la caducidad de la concesión, la empresa de los Nacionales de México decidió la continuación de la construcción de la línea proyectada extendiéndola hasta Apatzingán. De esta forma entre los años de 1934 y 1941 se realizaron los trabajos de construcción para la terminación de la obra.

Apatzingán

Domicilio Conocido, Apatzingán, Michoacán

Registro INAH: 160060010001

Ruta: México-Apatzingán

Ubicación ferroviaria: N-0630

Edificaciones complementarias a la estación: Bodega, Muelle de carga, Escape, Torre de telecomunicaciones

Datos históricos generales: La estación Apatzingán se edificó sobre la línea que tuviera en concesión la antigua Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, cuya finalidad era construir una línea hacia el Pacífico por el estado de Michoacán. Posterior a la caducidad de la concesión, la empresa de los Nacionales de México decidió la continuación de la construcción de la línea proyectada extendiéndola hasta esta estación.

Bitácoras de Viaje de cada estación

Buenavista

La estación Buenavista se encuentra muy cerca del centro de la ciudad de México. actualmente es la terminal del tren suburbano que conecta la Ciudad de México con Cuautitlán Izcalli. antes del temblor del 19 de septiembre el club de ferroaficionados de México se reunía en este espacio pero después del temblor ya no les permitieron reunirse aquí.

conozco bastante bien esta estación porque La usó como medio de transporte hay una estación del tren suburbano cerca de mi casa y pues es más sencillo moverse en este traer porque es bastante rápido y eficiente. creo que esto es lo más cercano a un tren como los de antes que voy a conocer es un tren bastante moderno bastante rápido pero igual me permite decir voy a tomar el tren y te veo en la estación de tren más por capricho qué otra cosa.

esa es la terminal del tren suburbano y también hay una plaza encima un hotel en gimnasio cines Está al lado de la Biblioteca Vasconcelos es un lugar bastante concurrido siempre hay gente desde que lo abren hasta las 11 de la noche que lo cierran Creo que nunca he viajado sentada en este tren por la cantidad de gente que transporta es un medio de transporte muy importante. Esto me hace pensar en la importancia del tren como medio de transporte Supongo me gusta pensar más bien que más o menos así era usar el tren de pasajeros en su época de oro un montón de vida en la estación gente esperando a que gente llegará gente transportando mercancías maletas y sueños porque no espacios donde de verdad se podía hacer un intercambio cultural de tierras lejanas me gusta mucho idealizar estos estos aspectos de las estaciones de tren porque es lo que

me contaban cuando era pequeña es lo que visto en películas es lo que añoro lo que no me tocó vivir y me hubiera encantado vivir esta nostalgia crece cada vez más y me doy cuenta de que no es mía yo no vivía en la época de oro del tren de pasajeros en México en cambio tengo esta necesidad de saber cómo era de ver por mis propios ojos esos lugares esta estación es la última que recorro a conciencia porque quería que recorre la ruta ver todo maravillarme extrañar mi hogar y tenía que cerrar con Buenavista porque desde esta Estación puedo volver a casa.

Naucalpan

Llegar a la estación de Naucalpan Fue bastante más sencillo de lo que esperaba me acompañaron mis papás y ellos sabían dónde estaba no la tuvimos que buscar a ningún mapa ni preguntarle a la gente fue bastante orgánico, me senté en la parte trasera del auto con las mochilas de las cámaras al lado, mi papá al volante, mi mamá su lado y creo que nos tardamos más en salir de casa que en lo que llegamos a la estación Naucalpan.

La estación se encuentra muy cerca del IMSS Naucalpan prácticamente enfrente. Naucalpan me recordó a un pasillo muy largo la estación está de un lado y Enfrente hay vagones y Enfrente de sus vagones hay más vagones que siguen y siguen y siguen y siguen porque Al fondo hay una harinera que reciben materiales por tren todavía. lo que me encantó de Naucalpan es la cantidad de vida que hay aquí, quizás es porque es sábado por la mañana esta obra probablemente ilegalmente en estos vagones está fuera de sus casas platicando, conviviendo jugando, hay una pequeña escuela en un vagón hay niños jugando alrededor y padres que están en una especie de junta; hay ancianos sentados afuera de sus casas sencillas tomando el sol y platicando entre

ellos; también hay perros corriendo de un lado a otro como si tuvieran un lugar importante al que ir. Naucalpan está lleno de vida, de color, es precioso. me siento como en casa, me siento bienvenida, no como Una intrusa las personas que viven aquí me han hecho la plática me saludan miran con curiosidad la cámara sobre el tripié pero nadie me ha hecho una mala cara o hablado de una manera grosera todos son muy amables, bueno sólo hubo una persona que me dijo que no le podía tomar fotos a su casa y que le iba a llamar a la policía, sonreír asegurándole que esto no era realizado con fines de lucro sino como un estudio del espacio, eso calma un poco la persona se metió a su casa y estuvo en la ventana hasta que me fui. supongo que no quería que las personas vieran su casa porque probablemente no tiene permisos para vivir ahí es muy curioso que no calpan esté lleno de personas viviendo en estos vagones mientras que detrás se construyeron edificios de interés social de esos que son todos iguales Entonces tenemos esos edificios igualitos contrastando con estos vagones igualitos en los que sólo varia el color. Naucalpan me parece un lugar hermoso donde hay comunidad y la gente se conoce y se saluda los espacios son muy difíciles de encontrar tan cerca de la ciudad de México, Naucalpan me alegró la vida es de esos lugares a los que quiero volver no sé me sentí muy contenta estando aquí. Aprovechando que hicimos el viaje hasta acá aunque no están lejos de mi casa pasamos a comer al mercado que está cerca y debo decir que las quesadillas me supieron increíble creo que estoy muy de buenas pocos lugares me hacen sentir cómo me sentí aquí en Naucalpan quizás acabo de encontrar uno de mis lugares favoritos.

Salazar

Salazar es la primera estación que conocí, fue por casualidad. en la universidad teníamos que hacer una tarea de fotografía rural, esto quería decir que el tema tenía que ser algo Industrial del campo, lo primero que se me vino a la mente fue una estación de tren, ¿por que? porque son cosas que a las que les das vueltas y vueltas y vueltas en tu cabeza y que vienen a ti en el momento menos esperado. La primera vez que fui a Salazar fue en 2014 con mi papá caminamos por la estación había caballos perritos y empezó a llover. me gustó mucho haber ido con mi papá porque casi no hacemos cosas juntos Fue divertido que me contara historias de cuando visitaba esta estación para ir acampar con los Scouts creo que la carretera nos pone de buen humor.

la segunda vez que visité Salazar fue en 2018, muchísimas cosas habían cambiado Ahora hay un paradero de autobuses justo enfrente de la estación, la estación antes tenía las puertas cerradas ahora estaban abiertas y adentro había restos de presencia humana todo el interior está grafitado Hay un montón de perros callejeros y la vibra de la estación es diferente antes era tranquila y solitaria y ahora está llena de gente y no me siento tan segura No llena llena de gente propiamente pero si hay muchísimas más Rastros de presencia humana sumando los camiones que están alrededor. en Salazar Siempre hace frío No importa que esté soleado está rodeado de montañas y bosques, el tipo de frío de Salazar es de ese que te muerde los huesos no te das cuenta de que está ahí hasta que ya es demasiado tarde hasta que te empiezan a temblar las manos y los dientes y te es un poco complicado cargar la cámara, esta vez me acompañó mi ayudante número 1, generar todo el contenido fue muchísimo más rápido porque siempre es bueno tener alguien que te ayude y que sepa manejar el equipo que sepa que darte Cuando le pides el 50. Salazar me hecho pensar mucho en los cambios que sufran los espacios Parece que

fue ayer cuando lo vi por primera vez toda tan diferente y en menos de 5 años Todo cambió creo que en salazares cuando me di cuenta de los primeros aquí me di cuenta de que estos lugares van a desaparecer en algún momento y que yo no voy a poder hacer nada porque está fuera de mis manos creo que lo único que puedo hacer es estar, ver con mis propios ojos Cómo se destruye todo y atesorar las fotografías que tuve la oportunidad de hacer, quizás cuando estos lugares ya no existan estas fotografías me traigan consuelo y me ayudan a dormir por la noche.

Jajalpa, Lerma y Maclovio Herrera.

Aprovechando el viaje que hicimos a Salazar en 2018 decidimos Buscar las estaciones cercanas. en este momento de la producción todavía no se había generado un plan de trabajo o una estrategia seguir entonces lo que hicimos fue preguntarle a la gente del lugar sabía dónde estaba la estación si nos podían guiar o dar indicaciones, Entonces eso complicaba muchísimo la logística. la estación de jajalpa está a la entrada de un fraccionamiento de clase alta la tienen como si fuera un elemento turístico está completamente cerrada tiene lámparas Que la iluminan por la noche para que se vea preciosa. me recordó a un trofeo está perfectamente bien cuidada hay un guardia que le da vueltas de repente y me veo feo cuando saqué la cámara entonces hice todo muy aprisa porque no tenía ánimos de pedir un permiso ni de lidiar con el guardia de seguridad entonces aproveché y se fotografías bastante rápido conseguí lo que necesitaba general y nos fuimos corriendo en el auto.

Algo similar ocurrió en Maclovio Herrera, sólo que para llegar aquí nos perdimos pasamos por el pueblo como dos veces y resulta que ya habíamos pasado por el costado de la estación pero éste estaba detrás de una malla por eso no se veía resulta que Maclovio Herrera Aún es usada por

alguna compañía ferrocarrilera, entonces aquí nos negaron el permiso de hacer fotografías porque políticas de la empresa entonces lo que hice fue hacer fotografías rápido con la cámara digital cuatro tomas diferentes atrás de la malla de lejos con el teléfono y vámonos antes de que nos atrapen.

Lerma es todo un caso, sabíamos que estaba cerca de la UAM, pero no sabíamos donde estaba la UAM. preguntamos en una tienda a una pareja de ancianos muy amablemente nos indicaron que calla seguir donde dar vuelta y de qué color era la estación, Sólo nos advirtieron que quizás no íbamos a encontrar lo que queríamos porque esta estación fue recuperada es una las primeras veces que me encuentro con una estación recuperada mis sentimientos acerca de Estos espacios son conflictivos en primera me alegra muchísimo que sus espacios estén ocupando para algo que le haga bien a la comunidad que vive alrededor, me alegra muchísimo; pero al mismo tiempo me hubiera encantado verlos antes de ser recuperados y eso me pone un poco triste y me hace reflexionar sobre mis intenciones como fotógrafa ¿Estoy buscando la tragedia? ¿no debería sentirme muy contenta de que Estos espacios vuelvan a tener un uso público? Supongo que para propósitos de función me alegra muchísimo que se está recuperando Estos espacios pero para mí es motivos fotográficos me entristece un poco porque me hubiera gustado llegar antes para ver cómo eran antes de su reacondicionamiento.

Ixtlahuaca

Ixtlahuaca es parte del último bloque que trabaje en febrero del 2019 es parte de ese hueco que había entre Lerma y Maravatío un espacio bastante grande en el que yo sospechaba que debí haber más estaciones entonces revisando con atención el sitio del SIC me di cuenta de que si había un hueco en la investigación entonces para tener esta ruta lo mas completa posible decidimos ir investigar Ixtlahuaca. este último bloque de la ruta fue más ágil porque el método ya había sido probado en las demás Entonces ya ya todo fluya de una manera más ágil sabía qué tipo de fotos necesito los videos cómo tienen que ser Incluso el contenido para Instagram que convertí en mi diario de viaje como algo más instantáneo para que mi familia supiera que estoy bien mientras hago las fotos porque también es eso hay que hablar un poquito de la seguridad al hacer sus recorridos por qué en la malla en todos de hecho alguien me acompaña porque primera yo no sé conducir y en segunda por seguridad Porque algunos estos lugares están abandonados Entonces no sabemos que podemos encontrar ahí. Ixtlahuaca está en la zona industrial del pueblo de Ixtlahuaca se ve que está en uso todavía por alguna cadena ferroviaria la parte de la estación pero la parte de las bodegas está en desuso completamente ya no tiene techo y las paredes están abiertas adentro la hierba crecido bastante Incluso se pueden observar restos de presencia humana. el calor de Ixtlahuaca el sol es terrible es un calor muy seco de ese que te obliga a beber mucha agua eso que todavía estamos en invierno a esto hay que sumarle estábamos en la zona industrial Entonces no hay tiendas y edificios cerca Tláhuac está un poco aislado Hay que ser hay que salir del pueblo y subieron a carretera por 10 15 minutos para llegar pero no hay pierde.

Bassoco

Bassoco fue uno de los mejores hallazgos. me alegro mucho cuando la vimos junto a la carretera porque es estación yo la vi en el sitio del SIC pero no la pude localizar en Maps entonces pensé que no la íbamos a ver ya me había resignado a tener una estación menos cómo ha pasado en otras ocasiones pero por suerte justo antes de entrar al al pueblo del Oro la vimos la vimos de lejos y pensamos que quizás podría ser una estación de tren estaba rodeada de puestos de comida de vendedores de frutas como un pequeño Tianguis Entonces cuando nos acercamos y vi el nombre de la Estación Me alegro mucho no es una estación grande está completamente cerrada pero la sensación de saber que todavía está ahí Y de que la gente se reúne alrededor Aunque la gocen para otras cosas como sospechábamos que una muchacha entró a usarla como baño, Igual me parece interesante saber que todavía está ahí Pensé que ya no le vamos a ver así que ya no estaba entonces saber que todavía se encuentra de pie es bastante agradable porque nos ha pasado con algunas que ya no nadie sabe dónde están que se han vuelto nada.

Tultenango

Tultenango rompió algo en mí porque aquí hay que darle una importancia especial a la capa de los significados yo no tenía idea hasta que llegamos ahí y eso porque Vimos una placa que conmemoraba un accidente de un tren que explota mientras transportaba Dinamita hacia el poblado del Oro para las minas, entonces tenés idea de que ahí murieron muchísimas personas te hace ver el lugar de una manera diferente crear una conexión con los espacios más fuerte no por el hecho de que estén vinculados con la muerte sino de que conoces un poco de la historia del lugar entonces puedes verlo de una manera diferente tu panorama se amplía un poco entonces

creo que así se pueden hacer fotografías más interesantes remitiendo con detalles a ese gigante aquí lo más curioso es que me encontré dos vagones abandonados completamente abiertos con grafitis y en desuso como esqueletos después de saber que en Tultenango bien pasado esas cosas tan terribles empecé a imaginar el territorio como un gran cementerio entonces cada detalle que encontraba me parecía una huella de muerte y probablemente no haya sido así pero aquí lo que me llamo más la atención es la connotación que le puedes dar a los espacios debido a su historia Entonces en este lugar me tomé la libertad de hacer algunos detalles de los restos de maquinaria que quedaban entre las vías y el pasto porque creo que el espacio me lo pedía también quise hacer algunas fotografías sobre la magnitud de este lugar porque es bastante importante en la historia de los pueblos y tultenango y del Oro la primera vez que me topo con una estación con una carga histórica tan grande donde se podía sentir una tristeza enorme en el ambiente una tristeza con la que la gente ha aprendido a convivir porque justo enfrente de la estación está un parquecito y una placa que no permiten que sus eventos se olviden.

Contepec

Contepec es la ultima estación que estoy visitando, que no está en Ciudad de México. Estar aquí se siente como un cierre, un círculo completo. Esta estación es de las que más llamaban mi atención cuando las busqué en el SIC, su estructura es muy diferente a las demás, se sostiene con unos apoyos de madera. Vimos pasar el tren. Justo a tiempo, antes de irnos, es como si la ruta supiera que estábamos terminando, una última maravilla antes de volver a casa a procesar todo lo vivido.

Maravatío

Sobre Maravatío no puedo decir mucho sólo que el viaje fue largo porque partimos de Morelia a Maravatío fueron alrededor de 2 horas para llegar a esta estación y darnos cuenta de que está haciendo ocupada por una compañía ferrocarrilera y que no nos dieron permiso para hacer fotografías lo único que conseguí fue que nos permitieran hacer fotografías de la forma de la estación algo Bastante rápido con la cámara digital esto ha cambiado prometerle al Señor encargado que no iba a subir la saga de sociales le comenté que las iba a usar para mi trabajo de investigación de la tesis y para probablemente un libro y me dijo que no había problema siempre y cuando no salieran trabajadores o personal de la compañía.

Esto me hizo pensar en que si hay una parte que no puedo controlar sobre cuaderno de abordaje es esto que algunas estaciones están siendo usadas todavía y hay que gestionar permisos pero esto no lo puedo saber hasta que vaya al lugar porque el sitio del si no está completamente actualizado las fotografías que se muestran en el Seven bastante bastante viejas y los datos no están actualizados Entonces es imposible saber si alguna estación Todavía está en uso o no o sí ha cambiado de uso por ejemplo la hermana que fue rehabilitada no está marcada como rehabilitar en el cic Entonces es confuso para la gente que está investigando.

Huingo.

Huingo es mi casa, ningún lugar me había cautivado como éste, quizás se debe a que nos perdimos mucho para llegar porque los datos del SIC no están actualizados, son bastante generales, no te da la dirección concreta de ninguna estación Entonces te dan un indicio una pista

que tienes que seguir para poder encontrar estos lugares. nos perdimos fuimos otro pueblo en el cual preguntamos y decirme el nombre “Huingo” nos enviaron a un balneario, en la puerta del balneario le pregunté a una encargada si sabía dónde estaba la estación de tren porque pues es lo único que yo quería hacer en este pueblo no quería irse balneario, muy amablemente me indicó seguir un camino de terracería muy angosto con muchísimos árboles alrededor el calor era insoportable había abejas pero seguimos el camino nos adentramos dentro de esta mini selva para de un momento a otro encontrar Huingo en todo su esplendor . no me malentiendan, Huingo está en deshuso, pero con verla ver el lago atrás sentir el calor, supe que ese era el lugar que estaba buscando desde siempre, algún me quería quedarse ahí intentar repararla mudarme quizás fue el piso verde por los marcos de las ventanas color turquesa combinaban con la preciosa vista del lago, no sé, me cuesta mucho trabajo verbalizar esto porque nunca me había sentido así en ningún lugar . alrededor de 1 aguas termales un balneario un lago y el terrible calor de Michoacán. Si algo he aprendido en este viaje es que Michoacán tiene uno de los peores calores en los que estado es seco fuerte. la estación está bastante entera sólo en una parte se ha caído el techo el piso sigue siendo original las ventanas siguen siendo originales incluso y pintura en la pared de colores que yo encuentro muy bonitos verdes Azules turquesas Quizás por eso nuestra Estación Me hizo sentir tanta calma Porque esos son los colores con los que yo vivo en casa. si hay huellas de presencia humana parece como si la usarán para pasar la noche había restos de fogatas cajas de cartón y basura de alimentos, pero nada de esto podría restarle belleza a esta estación. Esa Estación es la primera en donde siento la necesidad de llevarme algo de aquí conmigo elegir una piedra bonita para llevarla a casa y poder tener algo que me recuerde esta sensación de paz y alegría que sentí en Huingo.

Queréndaro

Este es un lugar bastante peculiar porque cuando te preguntas por estación queréndaro te imaginas pues un poblado y una estación de tren pero no este pueblo se llama estación queréndaro completo Parece que fue construido alrededor de la estación y pues se llama Estación queréndaro me di cuenta de esto cuando entrando al pueblo le pregunté a una muchacha dónde estaba la Estación Queréndaro ella amablemente rió y me dijo que estamos en estación queréndaro que ese era el nombre del pueblo, me sentí un poco aliviada y confundida y tuve que preguntar Dónde estaba la estación de tren me indicó que siguiera la calle principal y que justo enfrente de la iglesia ahí me la iba a encontrar, y pues sí. la estación está cerrada parece que alguien la usa para vivir ahí entonces sólo pude hacer fotografías rápidas y por fuera también porque la hora ya no me favorecía tanto por la luz. mientras estamos en este pueblo escuché una voz que anunciaba que las tortillas habían llegado a la tienda del pueblo, este lugar cuenta con altavoces que avisan cuando llegan las cosas a la tienda eso es precioso es algo que no esperaba que ocurriera en el 2019 sin embargo pasa y pude escucharlo y soy muy feliz porque Estos espacios se conservan todavía como antes con algunas cualidades no todas Pero conservan la esencia de lo que fueron hace tiempo.

La Huerta

A esta estación me acompañaron Mis padres mi hermano y su esposa Es la primera vez que me acompaña tanta gente mi hermano estaba muy emocionado y me estaba ayudando mucho tanto que se ofreció a buscar la la estación a pie mientras nosotros rodea vamos con el carro me gusta bastante cuando dejamos de verlo entre las plantas pero nos marcó y nos iba contando Dónde estaba y que estaba viendo Y pues llegamos a la estación bastante más sencillo con el auto. La

Huerta me gusta mucho el sol de Michoacán Dios mío el sol de Michoacán Qué horror. el cielo estaba bastante limpio alrededor de la huerta había construcciones con techos caídos paredes grafitadas Había una que parece una iglesia yo no tenía idea de que esta estación era parte de una hacienda entonces las construcciones alrededor tienen muchísimo sentido. aquí se jugar con las ventanas porque una ventana daba a otra sala y a otra sala atrás de esa ventana. cabe mencionar que antes de dar con esta estación pasamos por una estación que está haciendo ocupada por una compañía ferrocarrilera dónde nos dijeron que no podíamos hacer fotos que teníamos que pedir permisos básicamente que nos fuéramos pero decidimos seguirla buscando la encontramos y valió la pena.

Tiripetío

Se trata del poblado donde los maestros de Michoacán hasta en las revueltas donde detienen a los trenes y las huelgas. teníamos un poco de miedo de ir a Tiripetío por el asunto de los maestros fuimos a principios de enero el primero, Entonces no había gente Todo estaba muy tranquilo y hubo oportunidad de hacer las fotos un par de señores de edad se acercaron y nos veían con curiosidad se les hacía raro que hubiera gente en la estación de tren abandonada en esta estación Y muchísimas huellas de paso del tiempo y de presencia humana incluso había una televisión en una sala la mayoría de estas habitaciones fueron comidas por la hierba hierba que se metió seguramente por las ventanas y empezó a crecer a crecer a crecer ya que no hay techo. en esta estación pude ver cómo la naturaleza vuelve a tomar lo que le pertenece Y eso me hizo pensar Aunque tarde o temprano toda construcción del hombre es probable que termine así. Al

principio la idea me asustó porque implica un fracaso tremendo como humanidad, Pero supongo que así deben de ser las cosas.

Paranguitiro.

Estación es la estación que más terror me ha dado no por el lugar sino por Cómo llegamos a ella. decidimos no preguntarle a los locales sobre la ubicación de esta estación confiamos ciegamente en Google Maps, Ese fue un error. Por seguir la ruta de Maps pasamos una hora entre huertos de aguacate con caminos de terracería donde yo estaba 100% segura de que si algo Nos sucedía Nadie se iba a dar cuenta nadie nos podría ayudar y empecé a hacerme películas en la cabeza donde desaparecía Moss entre huertas de aguacates y nadie nos volverá jamás.

regresamos al pueblo cuando por fin pudimos salir de ahí preguntamos a una tienda nos mandaron directo hacia los huertos pero en lugar de dar una vuelta que dimos en la tarde no seguimos derecho y llegamos a la estación. ya era casi de noche e iba a empezar a llover entonces sin muchos ánimos nos acercamos a la estación y vimos que estaba rodeada por una reja. las vías estaban truncadas esa situación ya no se usa para nada. alrededor hay huertos de aguacate y una escuela. pocos días después nos enteramos de que habían asesinado a dos personas en un auto en la parte donde salimos de los huertos del camino de terracería.

Ziracuaretiro

Esta estación por eso está habitada hay una antena de Dish saliendo de ella un refrigerador de Pepsi atado con una cadena una ventana y las puertas y ventanas están completamente selladas parece que alguien me iba y se fue de vacaciones por la temporada. en frente hay casas hay un pequeño Río Hay un montón de gallinas y perros. el clima se ha vuelto fresco Parece que va a

llover estaciones roja de un rojo quemado. hay un pequeño puente de madera que cruza el río se ve muy inestable pero tengo la necesidad de cruzarlo. aquí todo es muy tranquilo a pesar de las gallinas no hay ruido parece que entramos en otro mundo aparte.

Taretán

Ese lugar me sorprendió porque en este pueblo una parte fundamental de la industria es la caña de azúcar en la carretera Mientras nos acercábamos vimos pasar muchos camiones con cañas y al entrar al pueblo vimos el sindicato de Cañeros de Michoacán y una fábrica enorme donde entraban todos los camiones de caña de la cual salía una enorme cantidad de humo se me hizo muy extraño encontrarme eso en un pueblo tan pequeño. la estación Taretán está atrás del cementerio. otra cosa que me sorprendió de Taretán Es que es la única estación que he visto que actualmente es igual a las fotos que hay en el sic no ha cambiado para nada todo está ahí la única cosa que hay novedad es que hay un montón de material ferroviario amontonado en esos espacios clavos, tornillos.

Huarenitzio

Cuando preguntamos en el pueblo por la estación de tren una persona sorprendida nos preguntó si buscamos a Doña Lupe porque ella vivía en la estación del tren, para aparentar le dijimos que sí que veníamos de lejos a verla y muy amablemente nos dio indicaciones para llegar a la casa de Doña Lupe que efectivamente vive en la estación Huarenitzio. Está completamente transformada está cubierta por plantas apenas se nota la estructura de la estación como sabíamos que alguien vivía ahí no iba a hacer muchas fotografías de este espacio para no molestar a Doña

Lupe entonces hice fotos desde lejos con la cámara digital y con la mami ya tomas más de forma y de entorno bastante generales. aquí escuché gallinas contentas hasta que de pronto escuché un ruido Como si se desinflaron globo mi hermano me dijo que la acaban de cortar el cuello a una gallina que no voltear a ver eso es algo que no necesito en mi vida entonces hice caso, no volví la cabeza, pero ese ruido me va a acompañar el resto de mi vida.

Apatzingán

debo admitir que esta era la estación que más me preocupaba por todo lo que he visto las noticias sobre Apatzingán sobre la violencia que hay en sus calles debido a las drogas. nerviosamente investigue sobre situación y me di cuenta de que había sido renovada para convertirse en una casa de cultura donde se fomentaba la no violencia, eso me tranquilizó un poco porque me aseguraba que el lugar no estaba abandonado Entonces era un poco más seguro llegar.

salimos de Morelia rumbo Apatzingán yo iba en el asiento del copiloto y pude ver como cambiaba el paisaje mientras recorríamos la carretera, puede ver cómo los árboles de bosque se transformaban lentamente en palmeras porque íbamos rumbo a la costa en Morelia hacía mucho frío Cuando llegamos Apatzingán el calor era abrumador, de ese calor de playa. fue agradable sentir calidez en la piel después de haber pasado días en el frío de Morelia.

estación ahora es una casa de cultura dónde se dan talleres y conferencias que fomentan la creación de comunidad, me parece una buena haber renovado este lugar para tratar de sanar las heridas que el narcotráfico ha dejado en el pueblo. me acompañaron mi papá y mi hermano, mientras yo me dedicaba hacer fotos ellos observaban el lugar y caminaban cerca de mí, yo no

lo vi, pero según mi papá en el tiempo que estuvimos haciendo las fotos en la estación hubo un par de intercambios de mercancía de dudosa procedencia alrededor, donde alguien dejaba una mochila y alguien la recogía y se la llevaba en una moto sin preguntas sin nada quizás vimos intercambios de narcotraficantes pero no estoy segura.

Fotografías de Archivo y Documentación Legal

Estas fotografías pertenecen al acervo de la fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias que a su vez forma parte del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, correspondiente a la Secretaría de Cultura. A continuación se adjunta la carta compromiso para el uso de estas fotografías de archivo.



Imagen 50.057208. N-6.35. Detalle de vía en la Y de Empalme Tacuba, troncal a la derecha en curva. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 51. 057220.N-9.7-401-484. Edificio de mampostería, tepetate, tabique, madera y lamina para oficinas de la estación y habitación del jefe en Naucalpan, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 52. 057385. N-41.3-401. Edificio de mampostería y bóveda para oficina de la estación Salazar, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

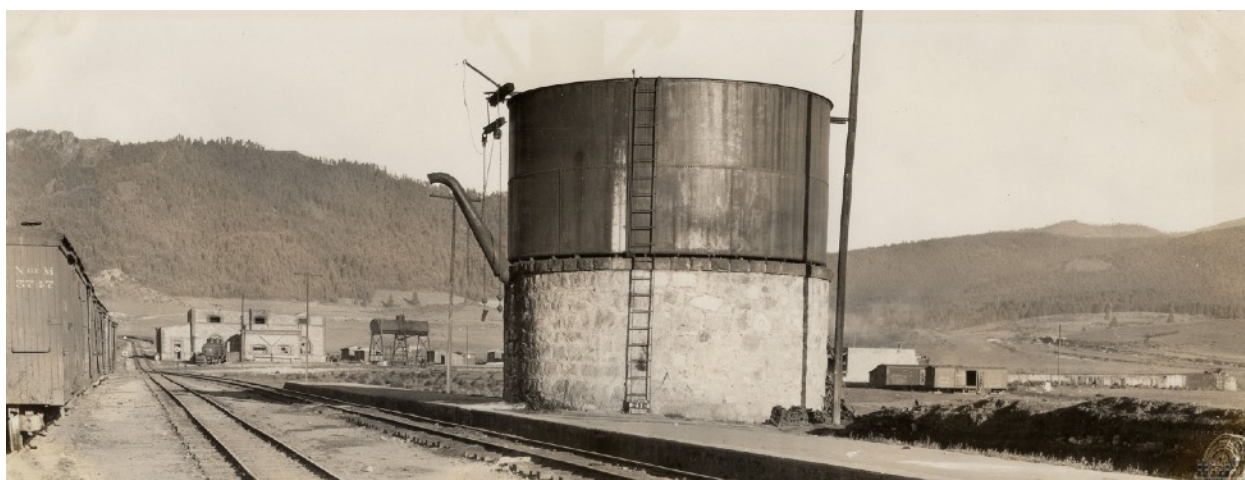


Imagen 53. 057411. N-41.3-51. Tinaco para agua sobre mampostería circular y detalle de vía en el patio de Salazar. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 54. 057447. N-51.3-401. Edificio de tepetate, tabique y bóveda para oficinas de la estación de Jajalpa, frente y lado sur. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 55. 057478. N-59.5-401-484. Edificio de mampostería y lamina para oficinas y habitación del jefe de estación. Frente y lado sur. Lerma. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaria de Cultura, CN PPCF, Cedif.



Imagen 56. 057463. N-56.1-401-484-407. Edificio de tepetate, tabique y lamina, parte de dos pisos, para oficinas de la estación y habitación del agente. Al frente un andén de madera para carga. Frente y lado sur. Maclovio Herrera. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 57. 057621. N-11.5-401-402-403-484. Edificio de mampostería, parte de dos pisos, techo de lamina para oficinas de la estación, telégrafos, express, y habitación del jefe de estación, frente y lado norte. Ixtlahuaca. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif



Imagen 58.057705. N-154.4-401-484. Edificio de mampostería y lamina para oficinas y habitación del jefe de estación en Bassoco, lado sur y frente. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif



Imagen 59. 057877. N-223.4-401. Posterior y lado sur del edificio de mampostería y lamina, una parte de dos pisos, para oficina de la estación de Maravatío. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 60. 057733. N-164.0-401. Posterior del edificio de mampostería y lamina para estación de Tultenango, parte de dos pisos. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif



Imagen 61. S/N N-319.9-401. Edificio de mampostería y lamina para edificio de la estación Huingo. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 62. 058212. N-380. Detalle de vía en curva at norte hacienda La Huerta. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Imagen 63. 058172. N-332-0-487-484-401. Cuerpo de carro para velador, casa de adobe y teja para habitación del jefe de estación, y caseta de madera y lamina para oficinas de la estación en Queréndaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif

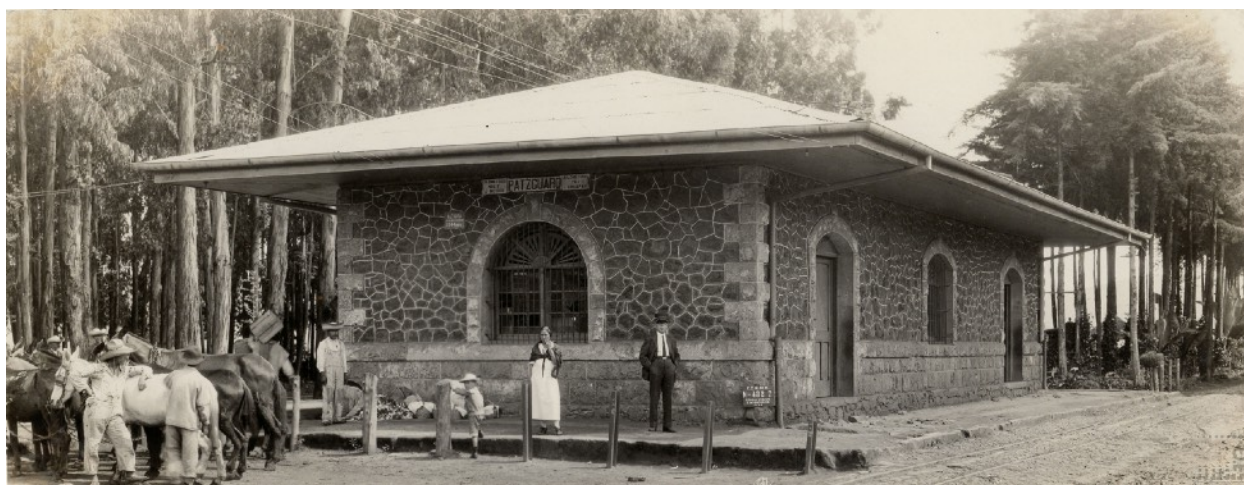


Imagen 64. 058250. N-432.7-401. Frente del edificio de mampostería y lamina para oficinas de la estación de Pátzcuaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaria de Cultura, CNPPCF, Cedif.



CULTURA

SECRETARÍA DE CULTURA



2019

CONSEJO NACIONAL DE CULTURA
MILITARIO ZAPATA

Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

Puebla, Pue. a 19 de marzo de 2019

Oficio/ N°15 /2019

CARTA COMPROMISO DE REPRODUCCIÓN DOCUMENTAL

Mediante este documento, la **Lic. Luisa Melina Cisneros Ramírez**, estudiante de la Maestría en Diseño Fotográfico de la Universidad Iberoamericana plantel León, Guanajuato se compromete a citar con responsabilidad y sentido ético la información contenida en 15 imágenes digitales de los acervos de la Fototeca de este Centro de Documentación, las cuales se enlistan a continuación:

1. 057208. N-6.35. Detalle de vía en la Y de Empalme Tacuba, troncal a la derecha en curva. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
2. 057220. N-9.7-401-484. Edificio de mampostería, tepetate, tabique, madera y lámina para oficinas de la estación y habitación del jefe en Naucalpan, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
3. 057385. N-41.3-401. Edificio de mampostería y bóveda para oficina de la estación Salazar, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
4. 057411. N-41.3-51. Tinaco para agua sobre mampostería circular y detalle de vía en el patio de Salazar. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
5. 057447. N-51.3-401. Edificio de tepetate, tabique y bóveda para oficinas de la estación de Jajalpa, frente y lado sur. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
6. 057478. N-59.5-401-484. Edificio de mampostería y lámina para oficinas y habitación del jefe de estación. Frente y lado sur. Lerma. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.

Calle 11 Norte 1005, colonia Centro Histórico,

C.P. 72000, Puebla, Pue., Tel. (222) 774 0100. www.gob.mx/cultura



7. 057463. N-56.1-401-484-407. Edificio de tepetate, tabique y lámina, parte de dos pisos, para oficinas de la estación y habitación del agente. Al frente un andén de madera para carga. Frente y lado sur. Maclovio Herrera. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
8. 057621. N-11.5-401-402-403-484. Edificio de mampostería, parte de dos pisos, techo de lámina para oficinas de la estación, telégrafos, express, y habitación del jefe de estación, frente y lado norte. Ixtlahuaca. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
9. 057705. N-154.4-401-484. Edificio de mampostería y lámina para oficinas y habitación del jefe de estación en Bassoco, lado sur y frente. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
10. 057733. N-164.0-401. Posterior del edificio de mampostería y lámina para estación de Tultenango, parte de dos pisos. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
11. 057877. N-223.4-401. Posterior y lado sur del edificio de mampostería y lámina, una parte de dos pisos, para oficina de la estación de Maravatío. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
12. S/N N-319.9-401. Edificio de mampostería y lámina para edificio de la estación Huingo. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
13. 058172. N-332.0-487-484-401. Cuerpo de carro para velador, casa de adobe y teja para habitación del jefe de estación, y caseta de madera y lámina para oficinas de la estación en Queréndaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
14. 058212. N-380. Detalle de vía en curva al norte hacienda La Huerta. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.
15. 058250. N-432.7-401. Frente del edificio de mampostería y lámina para oficinas de la estación de Pátzcuaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif.



Estás imágenes, formarán parte del proyecto fotográfico sobre la memoria, el tiempo y la nostalgia. En subsecuentes usos, deberá solicitar una nueva autorización para utilizar las imágenes. Es importante mencionar que esta autorización no es transferible a otra persona o institución, no puede cederse o subrogarse.

Al mismo tiempo, la **Lic. Luisa Melina Cisneros Ramírez**, se compromete a otorgar los créditos y el reconocimiento institucional correspondientes a la Secretaría de Cultura/ Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, a las imágenes antes mencionadas.

Leída la presente Carta-Compromiso y estando conformes las partes involucradas, se firma en la ciudad de Puebla, a los diecinueve días del mes de marzo del año dos mil diecinueve.

Lic. Luisa Melina Cisneros Ramírez

Solicitante

Román Moreno Soto

**Coordinador del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural
Ferrocarrilero/ Secretaría de Cultura**

c.c.p. Covadonga Vélez Rocha, Jefa de Departamento de la Fototeca-CNPPCF/CEDIF.
c.c.p. Interesado.

Índice de imágenes

Imagen 1. Melina Cisneros,. *Vías en Estación La Huerta*. Morelia, Michoacán. 2019. *Pág. 5*

Imagen 2. Melina Cisneros. *Estación Querendaro*, Querendaro, Michoacán. 2019. *Pág. 5*

Imagen 3. Melina Cisneros. Pared en Estación Tiripetío, Tiripetío, Michoacán. 2019. *Pág. 6*

Imagen 4. Melina Cisneros. *Entorno de la Estación Naucalpan*. Naucalpan, Estado de México. 2018. *Pág. 6*

Imagen 5. 057208. N-635. Detalle de vía en la Y de Empalme Tacuba troncal a la derecha en curva. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección de Avalúo e Inventarios. Secretaria de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 6*

Imagen 6. Mapa del sistema Ferroviario en México de los años 1880 y 1910. Recuperado de Marquez Martinez, Teresa. (2010). *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*. México. CONACULTA. *Pág. 11*

Imagen 7. Mapa del sistema Ferroviario Nacional 2008. Recuperado de Marquez Martinez, Teresa. (2010). *Estaciones Ferroviarias de México. Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico*. México. CONACULTA. *Pág. 12*

Imagen 8. Bernd Becher and Hilla Becher, *Coal Bunkers*.1974. *Pág. 26*

Imagen 9. Melina Cisneros. *Ventana Cerrada en Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018. *Pág. 27*

Imagen 10. Melina Cisneros. *Torre de Agua en Estación Salazar*, Salazar, Estado de México, 2018. *Pág. 27*

Imagen 11. Sophie Ristelhueber, *Fait #48*. 1991. *Pág. 28*

Imagen 12. Melina Cisneros. *Accidente*. Estación Tultenango, Tultenango, Estado de México, 2019. *Pág. 28*

Imagen 13. Peter Bialobrzeski. *Jakarta. The Raw and the Cooked Series*, 2007. *Pág. 29*

Imagen 14. Melina Cisneros. *Edificios. Estación Naucalpan*, Naucalpan, Estado de México. 2018. *Pág. 30*

Imagen 15. Joachim Koester. *Bistrita #1, From the Travel of Jonathan Harker Series*. 2003. *Pág. 31*

Imagen 16. Melina Cisneros. *Contepec III*. Estación Contepec, Contepec, Estado de México. 2019. *Pág. 32*

Imagen 17. Bleda y Rosa. Lugar de Lutos, año 793. 1994-1996. *Pág. 33*

Imagen 18. Melina Cisneros. *Huingo*. Estación Huingo, Araró, Michoacán. 2019. *Pág. 33*

Imagen 19. Ana Teresa Ortega. Los Merinles (Dos Hermanas-Sevilla) 1943-1962. De la Serie Cartografías Silenciadas. 2006-2010. *Pág. 34*

Imagen 20. Melina Cisneros. *Ventana*. Estación Ixtlahuaca, Ixtlahuaca, Estado de México. 2019. *Pág. 35*

Imagen 21. Begoña Zubero. *No. 18 Pueblos de Colonización XX, Serie A*. 2011. *Pág. 36*

Imagen 22. Melina Cisneros. Talleres de la Estación Lerma, Lerma, Estado de México. 2018. *Pág. 36*

Imagen 23. Yoshiko Seino. *Ruins of a Fire, The sign of Life Series*, 2001. *Pág. 37*

Imagen 24. Melina Cisneros. *Espera*, Estación Tiripetío, Tiripetío, Michoacán. 2019. *Pág. 37*

Imagen 25. Zarina Bhimji. *Yellow Patch Series*. 2011. *Pág. 38*

Imagen 26. Melina Cisneros. *Arco*. Estación Huingo, Araró, Michoacán. 2019. *Pág. 38*

Imagen 27. Lukas Jasansky y Martin Polak, *Kościół, kościół*, 2002. *Pág. 39*

Imagen 28. Melina Cisneros. *Estación Contepec*. Estación Contepec, Contepec, Michoacán, 2019. *Pág. 40*

Imagen 29. Friederike von Rauch. Iceland, Ash, Harpa. *Pág. 41*

Imagen 30. Melina Cisneros. *Pared, turquesa, pared*. Estación Huingo, Araró, Michoacán. 2019. *Pág. 41*

Imagen 31. Takashi Homma. *Shonan International Village, Kanagawa*. 1995-1998. *Pág. 42*

Imagen 32. Melina Cisneros. *Apatzingán*. Estación Apatzingán, Apatzingán, Michoacán. 2019. *Pág. 42*

Imagen 33. John Riddy. *Maputo (train)*. 2002. *Pág. 43*

Imagen 34. Melina Cisneros. *Interior de La Huerta*. Estación La Huerta, Morelia, Michoacán. 2019. *Pág. 43*

Imagen 35. Captura de pantalla del sitio del SIC. Recuperada de: https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=300. *Pág. 44*

Imagen 36. Captura de pantalla del mapa generado en Google Maps para delimitar la ruta. *Pág. 45*

Imagen 37. Captura de pantalla de las carpetas organizadas por ruta. *Pág. 47*

Imagen 38 Captura de pantalla de las carpetas organizadas por capas. *Pág. 47*

Imágenes 39, 40, 41, 42, 43. Ejemplo de Maquetación de libro. *Pág. 99, 100, 101*

Imagen 44. Medidas y ubicación de los vagones en el patio de la Universidad de las Artes. *Pág. 105*

Imagen 45. Diagramación de iluminación ideal para la exposición. *Pág. 106*

Imagen 46. Recorrido lineal, sugerido para la exposición. *Pág. 107*

Imagen 47. Vista de planta de un vagón de la exposición. *Pág. 114*

Imagen 48. Disposición de las fotografías y textos de sala. *Pág. 114*

Imagen 49. Propuesta de diseño para cartel de la exposición. *Pág. 115*

Imagen 50.057208. N-6.35. Detalle de vía en la Y de Empalme Tacuba, troncal a la derecha en curva. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 147*

Imagen 51. 057220.N-9.7-401-484. Edificio de mampostería, tepetate, tabique, madera y lamina para oficinas de la estación y habitación del jefe en Naucalpan, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 147*

Imagen 52. 057385. N-41.3-401. Edificio de mampostería y bóveda para oficina de la estación Salazar, frente y lado norte. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 148*

Imagen 53. 057411. N-41.3-51. Tinaco para agua sobre mampostería circular y detalle de vía en el patio de Salazar. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 148*

Imagen 54. 057447. N-51.3-401. Edificio de tepetate, tabique y bóveda para oficinas de la estación de Jajalpa, frente y lado sur. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 149*

Imagen 55. 057478. N-59.5-401-484. Edificio de mampostería y lamina para oficinas y habitación del jefe de estación. Frente y lado sur. Lerma. 1927. Fondo Ferrocarriles

Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 149*

Imagen 56. 057463. N-56.1-401-484-407. Edificio de tepetate, tabique y lamina, parte de dos pisos, para oficinas de la estación y habitación del agente. Al frente un andén de madera para carga. Frente y lado sur. Maclovio Herrera. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 150*

Imagen 57. 057621. N-11.5-401-402-403-484. Edificio de mampostería, parte de dos pisos, techo de lamina para oficinas de la estación, telégrafos, express, y habitación del jefe de estación, frente y lado norte. Ixtlahuaca. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 150*

Imagen 58. 057705. N-154.4-401-484. Edificio de mampostería y lamina para oficinas y habitación del jefe de estación en Bassoco, lado sur y frente. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 151*

Imagen 59. 057877. N-223.4-401. Posterior y lado sur del edificio de mampostería y lamina, una parte de dos pisos, para oficina de la estación de Maravatío. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 151*

Imagen 60. 057733. N-164.0-401. Posterior del edificio de mampostería y lamina para estación de Tultenango, parte de dos pisos. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 152*

Imagen 61. S/N N-319.9-401. Edificio de mampostería y lamina para edificio de la estación Huingo. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 152*

Imagen 62. 058212. N-380. Detalle de vía en curva at norte hacienda La Huerta. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 153*

Imagen 63. 058172. N-332-0-487-484-401. Cuerpo de carro para velador, casa de adobe y teja para habitación del jefe de estación, y caseta de madera y lamina para oficinas de la estación en Queréndaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CN PPCF, Cedif. *Pág. 153*

Imagen 64. 058250. N-432.7-401. Frente del edificio de mampostería y lamina para oficinas de la estación de Pátzcuaro. 1927. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura, CNPPCF, Cedif. *Pág. 154*

Imagen 65. Carta Compromiso para citar las fotografías de archivo. *Pág. 155*

Imagen 66. Carta Compromiso para citar las fotografías de archivo. *Pág. 156*

Imagen 67. Carta Compromiso para citar las fotografías de archivo. *Pág. 157*

Índice de tablas

Tabla 1. Lista de estaciones recorridas para Cuaderno de a Bordo. *Pág. 3*

Tabla 2. Datos necesarios para las bitácoras de viaje. *Pág. 49*

Tabla 3. Presupuesto desglosado para exposición. *Pág. 117*

Tabla 4. Presupuesto total aproximado del proyecto. *Pág. 117*