



UNIVERSIDAD LASALLISTA BENAVENTE
ESCUELA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN



CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CLAVE 8793-24

Reportaje: El paso del tren, por Celaya.

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

PRESENTA:

ABIGAIL CITLALLI MÉNDEZ OLMEDO

ASESOR:

LIC. ALDO RICARDO LAUREL FERNÁNDEZ

CELAYA, GTO.

ABRIL, 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS.

Primeramente quiero agradecer a Jehová Dios por darme la todas las bendiciones que el día de hoy tengo en mi vida, en las que puedo contar a mi hermosa familia, buena salud, amigos verdaderos y la oportunidad de haber estudiado la licenciatura en Ciencias de la Comunicación.

A mi esposo, gracias por demostrarme tu apoyo incondicional y estar siempre a mi lado, tanto en los momentos difíciles como en los buenos tiempos, gracias por motivarme y creer en mí, no fue sencillo terminar este proyecto pero siempre me decías que lo lograría. Te amo.

A mi hijo, Josué, gracias por llenar mi vida de alegría, tengo que admitir que no ha sido fácil, pero he puesto el mayor de mis esfuerzos por ser una mejor madre cada día, aún falta mucho camino que recorrer y con la culminación de este ciclo seguramente vendrán cosas mejores para nuestra familia.

A mi madre, quiero darle las gracias por todos los sacrificios que hizo y sigue haciendo por mí, gracias por ser padre y madre durante muchos años, por hacer de mí una mujer de bien y darme la mejor enseñanza que puede haber, ahora que soy madre reconozco y valoro aún más todos tus esfuerzos y lo duro que trabajaste para que nada me faltara. Esta tesis y el título son para tí, es una forma de pagarte y agradecerte todo lo que has hecho por mí. Te quiero con todo mi corazón mamá.

A mi padre que junto con mi madre me has educado y me has inculcado los sabios principios de nuestro creador, me has enseñado cómo ponerlos en práctica en mi vida, por preocuparte por mí, física, emocional y espiritualmente, de verdad que tengo mucho que agradecerte.

A mi hermano, eres un regalo de Dios y una bendición para nuestra familia, gracias por formar parte de mi vida y llenarla de risas y diversión. Fuiste parte importante en este proceso y en mi vida universitaria, te pido una disculpa por las veces que tenías que acompañarme a mis clases o por las veces que te llevaba conmigo para realizar mis tareas, pero el sacrificio rindió frutos. Gracias hermanito.

Ustedes han sido el motor que me ha impulsado a terminar con esto que algunos años atrás dejé pendiente, sin su apoyo y su comprensión no hubiera logrado concluir este trabajo recepcional. Gracias familia por todo el apoyo que me brindaron, son parte importante en mi vida.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.

CAPÍTULO I.

GÉNEROS PERIODÍSTICOS.

1.1 DEFINICIÓN DE PERIODISMO.	1
1.2 GÉNEROS PERIODÍSTICOS.	1
1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS GÉNEROS PERIODÍSTICOS.	2
1.4 DEFINICIÓN Y DIVISIÓN DE LOS GÉNEROS PERIODÍSTICOS INFORMATIVOS.	3
1.5 LA NOTICIA O NOTA INFORMATIVA.	5
1.5.1 Preguntas Periodísticas.	6
1.5.2 Estructura Y Cuerpo De La Noticia.	7
1.6 LA ENTREVISTA.	10
1.6.1 Fases De La Entrevista.	12
1.7 EL REPORTAJE.	17
1.7.1 Características Del Reportaje.	17
1.7.2 Clasificación Del Reportaje.	18
1.7.3 Fases Del Reportaje.	20

CAPÍTULO II.

EL PROCESO CREATIVO DEL REPORTAJE.

2.1 EL CÓDIGO ESCRITO.	24
2.2 LA IMPORTANCIA DE LEER PARA REDACTAR UN TEXTO.	25
2.3 PROCESO DE REDACCIÓN DE UN TEXTO.	26
2.4 REDACCIÓN DEL REPORTAJE.	28

CAPÍTULO III.

EL FERROCARRIL EN MÉXICO.

3.1 INICIOS DEL TREN EN MÉXICO.	32
3.2 EL TREN DE CARGA.	33
3.2.1 Flotilla De Transportación.	33
3.3 FERROMEX.	35
3.3.1 La Misión De La Empresa.	36
3.3.2 Campaña Publicitaria De Ferromex.	36
3.3.3 Responsabilidad Por Parte De La Empresa Por Asaltos Y Pérdidas A La Mercancía.	38
3.4 KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO.	39

3.4.1 La Misión De Kansas City Southern De México.	40
3.4.2 Responsabilidad Por Parte De La Empresa Por Asaltos Y Pérdidas A La Mercancía.	41

CAPÍTULO IV.

PROCESO DE REDACCIÓN Y CREACIÓN DEL REPORTAJE: EL PASO DEL TREN POR CELAYA.

4.1 PREPARACIÓN.	43
4.2 REALIZACIÓN.	45
4.3 EXAMEN DE DATOS.	49
4.4 REDACCIÓN.	49

CAPÍTULO V.

REPORTAJE: EL PASO DEL TREN POR CELAYA.

5.1 EL SUEÑO DE “CRUZAR AL OTRO” LADO PASA POR AQUÍ.	54
5.2 LOS ROBOS A LAS MERCANCÍAS DEL TREN.	58

5.3 NOS ENCONTRAMOS CON UN POCO DE TRÁFICO EN ESTE VIAJE.	63
5.4 Y ESTE VIAJE ¿CUÁNTO CUESTA?	66

CONCLUSIÓN.

BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN.

Este trabajo recepcional presenta un reportaje en el cual se aborda el tema del tren en Celaya. Analizando diferentes ámbitos como el tráfico de indocumentados; los constantes atracos que sufre el tren y las modificaciones a los Códigos Penales, considerando este delito como grave; el caos vial generado en las principales arterias de circulación vial de nuestra ciudad y la infraestructura necesaria para evitar el constante roce entre la ciudadanía y el tren; también se abordará el tema de las actividades económicas de la región que están implicadas con el paso de este medio de transporte de carga por La Puerta de Oro del Bajío.

La región Laja – Bajío, conformada por los municipios de Celaya, Apaseo el Alto, Apaseo el grande, Tarimoro, Cortazar, Villagrán y Celaya como cabecera municipal, cuenta con un millón de habitantes en promedio, Celaya y sus alrededores se prospecta para convertirse en una de las ciudades más importantes no solo del Estado sino del País.

Guanajuato es el único estado de la República Mexicana el que se encuentran cinco empresas automotrices:

- ✓ Honda, en Celaya.
- ✓ General Motors, en Silao.
- ✓ Mazda en Salamanca.
- ✓ Volkswagen, en Silao.
- ✓ Ford, anunció la construcción de su planta de transmisiones, en Irapuato.
- ✓ Toyota, anunció la construcción de su planta en Apaseo el Grande.

Próximamente serán seis empresas automovilísticas en Guanajuato, las cuales traerán enormes beneficios a sus habitantes, y en particular a Celaya.

Estas empresas decidieron construir sus plantas, en Celaya porque estratégicamente es el punto mejor comunicado del país. Estas empresas tendrán ahorros sustanciales en la trasportación de insumos y la exportación de su producto, gracias a este crecimiento industrial en nuestro municipio las vías del tren seguirán siendo nuestras eternas vecinas, el tren es ese vecino incómodo, pero cuando reflexionamos de manera detenida al final no es del todo malo.

En este reportaje se abordan los temas que giran alrededor del tren, viendo los pros y contras que este medio de transporte genera. Con este trabajo periodístico se pretende que el lector pueda sacar una conclusión objetiva sobre el tema, conociendo y tomando en cuenta las diferentes aristas de la situación.

CAPÍTULO I.

GÉNEROS PERIODÍSTICOS INFORMATIVOS.

1.1 DEFINICIÓN DE PERIODISMO.

Primeramente se tendrá que explicar el término *Periodismo*, “medio de comunicación social cuya misión fundamental es la de difundir entre los hombres la información, orientación y pasatiempo en intervalos de tiempo determinados. Modernamente se considera al periodismo como una actividad humana de triple vertiente: como ciencia, orientadora de la opinión pública; como arte, de difusión de noticias; y como técnica, desarrollada para el propio progreso y perfeccionamiento de la prensa”.¹

En pocas palabras se considera al periodismo como un medio de expresión donde se da a conocer y se comentan hechos de interés general para formar y orientar a la opinión pública. En una sociedad moderna, donde la principal herramienta, para muchos es la información, una persona bien informada puede tomar una buena decisión en cualquier ámbito de su vida. Estar bien informado hoy día ya no es una moda ni mucho menos un lujo, hoy representa toda una necesidad para enfrentar al mundo capitalista en el que vivimos.

1.2 GÉNEROS PERIODÍSTICOS.

Los géneros periodísticos los podemos encontrar en diversos y muy variados lugares, como la televisión, la radio, la prensa y ahora en internet, al que se le nombra ciberperiodismo. Ya sean escritos o audiovisuales los géneros

¹ VIVALDI, Martin. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS**. Ed. Paraninfo S.A y Ediciones Prisma S.A. México. 1973. P 370.

periodísticos tienen la misma función informar, entretener o comentar un hecho en particular.

Los géneros periodísticos son el medio por el cual la gente puede estar enterada de los sucesos que acontecen a su alrededor, que por lo relevante e impactante del hecho se considera noticia.

Pero más que una simple redacción de los hechos, el periodismo utiliza la belleza de la narración para describir el suceso, los lugares y los personajes noticia, es por ello que el buen periodismo no sólo se preocupa por dar a conocer un hecho; para los buenos periodistas el escribir, más que una técnica, es un arte. Se intenta dibujar con palabras el suceso, para que el público pueda imaginar detalladamente el lugar donde sucede el relato, esto exige del lenguaje viveza y precisión, para que el público conozca todos los detalles necesarios y pueda recrear en su mente el acontecimiento.

1.3 CLASIFICACIÓN DE LOS GÉNEROS PERIODÍSTICOS.

Existen una clasificación de los géneros periodísticos ampliamente aceptada: Informativos, opinativos e híbridos.

✓ Informativos:

La primer clasificación de la que hablaremos tienen la función básica de dar a conocer los hechos puramente como son, donde la presencia del reportero es casi imperceptible, ya que este se abstiene de dar a conocer su opinión y punto de vista sobre el tema.

✓ Opinativos:

Esta categoría de géneros periodísticos no tiene la función de informar, sino comentar sobre hechos de interés para el público, dentro de estos géneros es muy válido dar a conocer las ideas y opiniones del periodista sobre el tema abordado, de hecho esto es lo que nutre a este tipo de géneros periodísticos.

✓ Híbridos:

Dentro de estos encontramos a la crónica y la columna, donde se narra un acontecimiento en el orden en el que fue desarrollado, o se tratan uno o varios temas de forma breve y concisa, tanto la crónica como la columna se caracterizan por transmitir las impresiones del escritor y pueden ser informativos u opinativos, por eso se les da el nombre de géneros híbridos.

Este trabajo de tesis se enfocará en los géneros periodísticos informativos, ya que analizarlos es primordial porque son la columna vertebral del último capítulo, el cual abordará la problemática del paso del tren por la ciudad de Celaya, por medio de un reportaje.

1.4 DEFINICIÓN Y DIVISIÓN DE LOS GÉNEROS PERIODÍSTICOS INFORMATIVOS.

El único propósito de los géneros periodísticos informativos es dar a conocer un hecho que ya sucedió o podría suceder, sin dar a conocer la opinión del autor, siendo lo más apegados a la realidad, objetividad y fidelidad del hecho en sí.

Entre los géneros periodísticos informativos se encuentran: la noticia, la entrevista y el reportaje.

✓ Noticia o Nota informativa:

“Es el género fundamental del periodismo, cuyo propósito único es dar a conocer los hechos de interés colectivo. La noticia es el menos subjetivo de los géneros. En la noticia no se dan opiniones: se informa del hecho y nada más”.²

✓ Entrevista:

“Relata todo o en partes la conversación o diálogo mantenido por el periodista con determinada persona”³ A través del diálogo entre dos personas (entrevistador y entrevistado) se puede recoger opiniones, noticias y comentarios sobre algún tema.

✓ Reportaje:

“El propósito del reportaje es relatar los aspectos desconocidos de un suceso conocido. Como género informativo exige una profunda investigación documental, observación de campo y entrevistas. El estilo del reportaje se distingue por el uso de enunciados y párrafos simples. En cuanto a las descripciones que acompañan al relato, son vivas y precisas, el lenguaje evita los vulgarismos y las redundancias”.⁴

² MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debolsillo. México. 2006. P. 63.

³ VIVALDI, Martín. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS**. Ed. Paraninfo S.A y Ediciones Prisma S.A. México. 1973. P. 340.

⁴ GONZÁLEZ, Susana. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS 1: PERIODISMO DE OPINIÓN Y DISCURSO**. Ed. Trillas. México. 1991. P. 43.

1.5 LA NOTICIA O NOTA INFORMATIVA.

“La noticia es todo aquello que ocurrió o que va a ocurrir y que, a juicio del periodista será de gran trascendencia y de interés general”.⁵

La noticia es el género periodístico más puro y menos subjetivo de todos los géneros, esto implica mucha disciplina por parte del periodista, para no plasmar su punto de vista y opiniones en la redacción, ya que esto impediría al lector formarse una opinión propia del hecho.

El objetivo principal de este género es informar oportunamente al público de un acontecimiento noticioso, y para determinar si un hecho es noticioso o no, sólo hace falta reflexionar si es de interés colectivo, para el periodismo todo lo que sea de interés social, sin duda es noticia.

Los aspectos que debemos de tomar en cuenta a la hora de redactar la noticia son los siguientes: la noticia debe de transmitir datos de un acontecimiento actual, desconocido, inédito y de interés general. Como lo dice Carlos Marín “Todo material periodístico es información pero no toda información es periodística”⁶. El periodista debe de ser capaz de clasificar la información para darle importancia a lo que la merece y desechar lo que no tiene valor periodístico.

Lo característico de la noticia es la veracidad, oportunidad y objetividad con que se redacta, se puede decir que es veraz porque en ella no caben las mentiras o la distorsión de los hechos, es un texto oportuno porque su publicación debe ser

⁵ Ibídem. P. 25.

⁶ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debolsillo. México. 2006. P. 73.

lo más pronto posible después de que ocurre el acontecimiento, sino la noticia pierde vigencia, la objetividad no admite los juicios ni la opiniones del reportero.

1.5.1 Preguntas Periodísticas.

Para que el periodista pueda hacer una buena investigación, se deben tomar en cuenta las seis preguntas periodísticas, las cuales serán muy útiles al momento de redactar la nota informativa, ya que con las respuestas a estas preguntas nos ayudarán a escribir, sin omitir los detalles necesarios para que el receptor pueda recrear el suceso en su mente y estas seis preguntas son los puntos que a la gente suelen interesarle más.

✓ ¿Qué?

Se refiere al suceso, que aconteció o que va a suceder.

✓ ¿Quién?

Esta pregunta se refiere al sujeto que realiza la acción, y quién y/o quienes están involucrados y reciben las consecuencias del hecho.

✓ ¿Cómo?

Nos habla sobre la forma en que se llevó a cabo el suceso.

✓ ¿Cuándo?

Esta pregunta hace referencia al factor tiempo, día y si es importante también mencionar la hora exacta en que ocurrió el hecho noticioso.

✓ ¿Dónde?

El lugar donde se llevó a cabo el suceso es importante darlo a conocer, para ayudarle al lector a formarse un panorama más amplio de lo ocurrido.

✓ ¿Por qué?

Esta pregunta nos habla sobre la finalidad del suceso, para qué o por qué se efectuó tal o cual cosa, nos da los elementos fundamentales para conocer las razones de lo que ha ocurrido, esto puede ayudar al periodista a llegar al trasfondo de algún suceso político, o algún hecho que parezca ser una cortina de humo.

Estas preguntas son de gran ayuda al recopilar información y redactar una nota, “no siempre es necesario responder a las seis, ello dependerá de las características de cada hecho noticioso”⁷ con frecuencia se contestan las dos primeras preguntas, y las restantes ¿Cómo?, ¿Cuándo?, ¿Dónde? Y ¿Por qué?, son detalles que complementan la información que se presentará en la nota informativa.

1.5.2 Estructura Y Cuerpo De La Noticia.

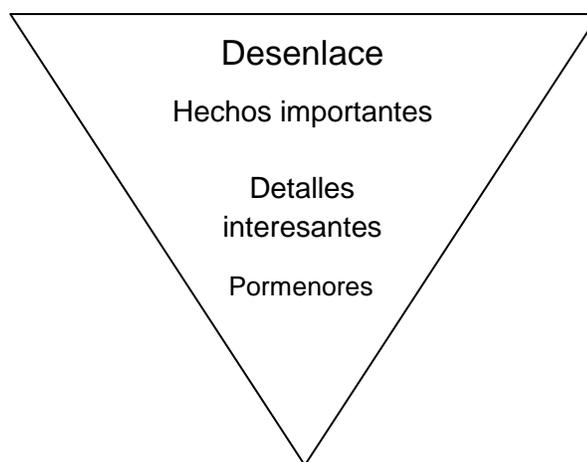
La estructura de la noticia depende en gran parte del espacio y del tiempo con que se cuente y esto depende de cada empresa periodística, el reportero debe de ser capaz de ajustarse a los lineamientos que se le piden. Pero en general todas las notas periodísticas deben de tener en su primer párrafo la información más importante, y en los párrafos subsecuentes la información complementaria, considerando que el lector contemporáneo no tiene tiempo de leer tantas

⁷ Ibídem. P. 87.

páginas, de modo que la persona se entere del suceso con sólo leer el primer párrafo.

Debido a las necesidades del público, el periodismo actual ha adaptado su forma de estructurar las notas periodísticas y la más común es la pirámide invertida.

En esta estructura encontramos en las primeras líneas los detalles más importantes, generalmente aquí hallamos el desenlace del acontecimiento, y en los párrafos subsecuentes se dan a conocer los datos secundarios que son necesarios para poder comprender el hecho. Como se muestra a continuación. “La pirámide invertida está conformada por dos relatos, uno altamente condensado y otro desglosado”.⁸



Pirámide Invertida.

⁸ Ibídem. P. 111.

El cuerpo de la nota informativa comprende tres partes:

✓ Entrada

La entrada de la nota periodística es lo que aparece en la pirámide invertida como el *desenlace*. En el primer párrafo se sintetiza todo el cuerpo de la noticia, para ayudarle al lector que tiene poco tiempo, a estar bien enterado sin que se van afectadas sus actividades diarias.

✓ Cuerpo.

El cuerpo de la noticia es el conjunto de párrafos que siguen de la entrada, en el cuerpo de la noticia se presentan los pormenores, detalles importantes y aspectos que puedan ayudar al lector a formarse un panorama general de la situación y es donde se amplían los datos que en la entrada se presentaron de forma breve.

En el cuerpo es importante hablar sobre los detalles del suceso, ya que muchos lectores no leen a diario el periódico o escuchan las noticias y no están enterados de lo que está sucediendo y pensando en este tipo de lectores es bueno describir el contexto de la situación, explicando lo que pasó antes y por qué es importante, para que todo tipo de público pueda entender de lo que se está hablando.

El cuerpo de la noticia debe estar estructurado de tal forma que cada párrafo debe ser una unidad propia, de tal suerte que el jefe de redacción pueda quitar o cambiar de lugar uno o más párrafos, sin que se pierda la secuencia y el valor comunicativo de la noticia.

✓ Remate

“Tiene por función *cerrar* la noticia, dar a entender al receptor que la noticia que se les ha dado es completa.”⁹ El remate es el último párrafo de la noticia, este párrafo generalmente no contiene datos importantes, pero el periodista si puede concluir con algún dato secundario pero concluyente.

1.6 LA ENTREVISTA.

La entrevista es el diálogo entre dos personas el entrevistador, que generalmente es un periodista y el entrevistado, que es una persona importante, que interesa a la comunidad. En este diálogo el entrevistador hace una serie de preguntas al entrevistado, con el fin de conocer su forma de pensar, actuar y sentir sobre algún tema en especial.

Para realizar una buena entrevista se necesita de un buen periodista, que sea capaz de formular bien sus preguntas, para obtener buenas respuestas. Muchos han considerado que el género periodístico de la entrevista es un arte, “Como dijo Voltaire: Juzga a un hombre por sus preguntas, mejor que por sus respuestas”¹⁰, la forma en que el periodista formule las preguntas, seguramente será la manera en que el entrevistado contestará. Si el periodista no tiene una idea clara de la información que quiere conseguir con esa entrevista, seguramente las respuestas de su interlocutor no serán lo suficientemente claras, y esto dificultará la redacción de la entrevista. “Quienes se dedican a los sondeos de opinión, saben que la forma en que se plantean las preguntas puede afectar drásticamente las respuestas”.¹¹

⁹ *Ibíd.* P. 121.

¹⁰ SHERWOOD, Hugh. **LA ENTREVISTA**. Ed. Prisma. México. 1970. P. 47.

¹¹ *Ibíd.* P. 53.

El periodista debe ser muy cuidadoso y ágil al momento de redactar la entrevista, para conseguir recrear las condiciones en que se dio el diálogo y tener la habilidad de describir perfectamente el ambiente para que al lector se le haga ameno e interesante continuar con la lectura del texto periodístico.

“El propósito de la entrevista es dar a conocer, una situación, un hecho o a una personalidad. Este es un género descriptivo – narrativo, aunque su finalidad primaria es describir, también se apoya en el relato para dar mayor interés al mensaje”.¹²

Este género periodístico se divide en tres vertientes que son:

✓ Entrevista noticiosa:

“Lo que interesa de ella fundamentalmente es lo que dice el entrevistado sobre un problema de actualidad.”¹³ Se busca con el fin de obtener información noticiosa.

✓ Entrevista de opinión:

“Sirve para recoger comentarios, opiniones y juicios de personajes sobre noticias del momento o sobre temas de interés permanente”.¹⁴

¹² GONZÁLEZ, Susana. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS 1: PERIODISMO DE OPINIÓN Y DISCURSO**. Ed. Trillas. México. 1991. P. 28.

¹³ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debolsillo. México. 2006. P. 129.

¹⁴ *Ibidem*. P. 133.

✓ Entrevista de semblanza:

“Se realiza para captar el carácter, las costumbres el modo de pensar, los datos biográficos y las anécdotas de un personaje en particular: para hacer de él un retrato hablado”.¹⁵

1.6.1 Fases De La Entrevista.

Para la realización de una buena entrevista se deben tomar en cuenta los siguientes pasos:

✓ Preparación:

“Nada es más importante para el éxito de la mayoría de las entrevistas que su preparación previa.”¹⁶ El éxito o fracaso de una entrevista comienza desde la pre producción de la misma, si un periodista no se ocupa en conocer el contexto y detalles importantes sobre el tema que se abordará en la entrevista, seguramente carecerá de argumentos necesarios para hacer ciertas preguntas, la misma importancia representa saber algo sobre la persona a la que se entrevistará y conocer detalles sobre el entorno en el que trabaja o se desenvuelve. “Es muy sencillo demostrar a la persona a quien se entrevista que se ha dedicado cierto tiempo y esfuerzo en preparar el tema; y esta es la más sincera forma de adulación al entrevistado”.¹⁷

Para realizar una entrevista, primeramente se necesita decidir el tema general que se abordará, después será conveniente plantear los objetivos concretos

¹⁵ *Ibíd.* P. 137.

¹⁶ SHERWOOD, Hugh. **LA ENTREVISTA**. Ed. Prisma. México. 1970. P. 47.

¹⁷ *Ibíd.* P. 52.

que se persiguen con dicho trabajo periodístico, al estar haciendo el trabajo de preparación, una buena ayuda sería anotar todas aquellas preguntas que lleguen a la mente, después de esto se podría ordenar las preguntas en el orden que mejor convenga.

✓ Realización:

Ya que se ha fijado la fecha, el lugar y hora para la entrevista, es de suma importancia que el reportero llegue a tiempo a la cita, hacer esperar al entrevistado podría generarle una gran molestia y por consecuencia sus respuestas se verían afectadas por su disgusto.

El periodista nunca debe olvidar que él representa al medio de comunicación para el que trabaja, por eso es importante que su apariencia siempre sea digna del trabajo que desempeña. Esto también aplica cuando el reportero tiene una cita para realizar una entrevista, tiene que ir vestido correctamente, siempre de acuerdo a la ocasión, por ejemplo, si un reportero va vestido de traje sastre, a entrevistar a una persona que trabaja en el campo, seguramente esta persona se sentiría cohibida, por la apariencia de su entrevistador, pero por el contrario daría mal aspecto un reportero que llega vestido de manera informal a la entrevista con un alto funcionario. Como dice Carlos Marín “No se va a la playa, con traje de esquimal”.¹⁸

Otro aspecto importante a tener en cuenta antes de comenzar con la entrevista es llevar consigo todo lo necesario para realizarla sin contratiempos, a estos los podemos llamar, los utensilios del periodismo, como son la grabadora, libreta de notas, plumas, lápices y algo indispensable es la credencial que acredita al reportero como trabajador del medio de comunicación.

¹⁸ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debols!llo. México. 2006. P. 151.

Cuando el reportero ya está frente al entrevistado, es indispensable que sea cordial y educado en todo momento. Si el tiempo lo permite es bueno tener una charla introductoria con el entrevistado sobre sus gustos y aficiones, esto permitirá romper el hielo, para que el personaje sienta que está platicando con un conocido o hasta con un amigo y las respuestas que dé en la entrevista sean lo más sinceras posible.

Sería conveniente tener en mente que si hacemos preguntas concretas, las respuestas serán concretas. En ocasiones es más importante lo que el personaje calla o rehúye decir, que lo que afirma, en estas ocasiones es importante que el periodista sea capaz de darse cuenta de los motivos por los que no quiere hablar de cierto tema. El entrevistado debe ser el que hable más. En todo momento el reportero debe ser quien dirija el rumbo de la conversación y tenga el control de la misma.

“Nunca hagas preguntas sucias, que están encaminadas, directamente, a poner en un aprieto a la persona a quien va dirigida. Las preguntas de este tipo no hacen bien a nadie y menos a la reputación del periodismo”.¹⁹

✓ Examen de datos:

La fase de examen de datos comprende desde el momento en que se termina la entrevista. Lo más recomendable es que el periodista redacte la entrevista lo más pronto posible, para que no olvide datos y detalles que podrían nutrir y dar viveza a la redacción. Si el periodista no tiene la intención de escribir inmediatamente la entrevista, es recomendable que pase las anotaciones que

¹⁹ SHERWOOD, Hugh. **LA ENTREVISTA**. Ed. Prisma. México. 1970. P. 58.

hizo en limpio y apunte las ideas que no le fue posible escribir completas durante la entrevista.

Existen algunas recomendaciones que serán de utilidad al hacer el examen de datos. La primera sugerencia es leer las notas tomadas durante la entrevista, estas deben descifrarse y apuntar lo que se guardó sólo en la memoria, para tener presente todo detalle al momento de redactar.

Otro consejo útil es transcribir las notas, pasar en limpio todo lo que el periodista pudo anotar durante la entrevista y sería mejor hacerlo preferentemente en la computadora.

Es recomendable que se analice el tema, el reportero debe leer y/o escuchar cuantas veces sean necesarias las declaraciones recogidas y las anotaciones hechas. Este es el momento indicado para que el reportero se comuniqué con el entrevistado, si es que algún punto no quedó del todo claro. No se debe de transcribir nada que el reportero no entienda en su totalidad.

La selección es otro consejo útil ya que al momento de leer las notas se puede subrayar las frases pronunciadas por el entrevistado, que a juicio del reportero sean interesantes, existen frases que sintetizan toda la entrevista en un solo punto, frases rotundas, en las que el entrevistado expone clara y vigorosamente su punto de vista, y las frases gráficas que por medio de comparaciones o ilustraciones ponen de manifiesto las ideas y puntos de vista del entrevistado. La identificación de estas frases puede ayudarnos al momento de redactar, ya que se puede utilizar alguna de estas para la entrada y remate de la entrevista.

✓ Redacción:

“La entrevista debe escribirse en caliente, cuando el periodista aún se siente en el ambiente dentro del que se desarrolló la plática.”²⁰ La entrevista debe de escribirse lo más pronto posible, y su estructura es muy parecida a la noticia, en su primer párrafo se encuentra lo más importante, dentro del cual se responden las seis preguntas periodísticas. El cuerpo y el remate de la entrevista son muy similares a la noticia.

La redacción puede ser:

- ✓ Forma dialogada: donde la presencia del reportero es en primera persona del singular.
- ✓ Forma narrativa: el reportero aparece en primera persona del plural, o simplemente desaparece el reportero y la entrevista se escribe en tono impersonal.
- ✓ Estilo directo: El reportero redacta su información apoyado solamente en frases y expresiones textuales, utilizando comillas, sólo se oye hablar al personaje entrevistado.
- ✓ Estilo indirecto: “El público no oye hablar directamente al entrevistado, el reportero cuenta únicamente lo que aquél informó”.²¹

²⁰ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debols!llo. México. 2006. P. 161.

²¹ *Ibidem*. P. 171.

1.7 EL REPORTAJE.

“Se trata de un género en el que se combinan las formas narrativa y descriptiva, el periodista se apoya en retratar con palabras los lugares y personas”.²²

El reportaje es el género periodístico más amplio y el que exige mayor preparación por parte del periodista, “El reportaje quizás sea el género que de mejor manera permite conciliar realidad y creatividad, el apego de los hechos con la capacidad de imaginación, lo utilitario con lo estético. Pero el éxito de este género depende de muchos requisitos, entre ellos la definición precisa del tema, la selección de las fuentes, la investigación y reflexión sobre la realidad son fundamentales”²³ Y pese a su gran libertad narrativa nunca debe de alejarse de la ética y la responsabilidad.

Un buen reportaje pretende trascender no sólo por el tema o contenido sino también por el estilo que infunda el periodista en dicho género periodístico.

1.7.1 Características Del Reportaje.

El reportaje es el mayor género periodístico por excelencia, se nutre de todos los demás géneros, es libre en cuanto estructura, puede redactarse como un cuento, novela corta, una comedia o hasta un drama teatral, el periodista puede redactarlo como mejor le convenga, para lograr los fines deseados. Este es el género periodístico más extenso ya que investiga, describe, informa, entretiene y documenta. “En el reportaje caben las revelaciones noticiosas, la vivacidad

²² VIVALDI, Martin. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS**. Ed. Paraninfo S.A y Ediciones Prisma S.A. México. 1973 P. 378.

²³ ULIBARRI, Eduardo. **IDEA Y VIDA DEL REPORTAJE**. Ed. Trillas. México. 1999. P. 10

de una o más entrevistas, la notas cortas de la columna y el relato secuencial de la crónica”.²⁴

Aquí se presenta los hechos como son, sin alterar el más mínimo detalle, profundiza en los hechos, da a conocer los pormenores y describe el ambiente en el que se desarrolló tal suceso.

El lenguaje debe ser fluido, preciso, sin caer en la vulgaridad, de forma que todo tipo de público lo pueda entender. El reportero debe de estar consciente que al momento de escribir es como un pintor, que, con cada pincelada que da, el cuadro va tomando forma, de igual modo, con cada palabra escrita el reportaje va adquiriendo vida.

1.7.2 Clasificación Del Reportaje.

✓ Reportaje demostrativo:

“Generalmente, el reportaje demostrativo parte del establecimiento de una hipótesis que el propio periodista formula. La investigación, la recopilación de datos, lo han de llevar a confirmar esa hipótesis”.²⁵

✓ Reportaje descriptivo:

La finalidad de este reportaje es mostrarle al público algo que el periodista ha observado con detenimiento. La observación es la clave de este género, este reportaje exige del periodista una gran habilidad para describir situaciones,

²⁴ Ibidem. P. 225.

²⁵ Ibidem. P. 259.

lugares y personajes, de tal modo que los lectores sientan que están viviendo la situación junto con el reportero.

✓ Reportaje narrativo:

Este tipo de reportaje, recoge a los dos anteriores, ya que toma la investigación documental del reportaje demostrativo, observación directa y la descripción del reportaje descriptivo.

✓ Reportaje instructivo:

Este reportaje está pensado para ayudar al público a entender algo, como su nombre lo dice, da la información necesaria para instruir a sus lectores sobre algún tema en específico. Generalmente este tipo de reportaje aborda temas científicos con un lenguaje claro y sencillo de entender.

✓ Reportaje de entretenimiento:

Su principal función es hacernos pasar un buen rato, la exigencia de este reportaje es para con el periodista, ya que se necesita de una buena narración, porque esta clasificación hasta cierto punto se parece a la novela corta.

Ulibarri, en su libro *Idea y Vida del Reportaje*, habla sobre un tipo de reportaje en que las palabras: explicación, argumentación, investigación y documentación van de la mano para la creación del “reportaje profundo”, el cual necesita buscar antecedentes, agregar información y añadir datos a las noticias, hay que ofrecer toda la información necesaria para poder situar al lector dentro de la historia, pero en este tipo de reportaje el periodista debe ser muy cuidadoso porque tiene que interpretar algunos datos con el fin de explicar y/o aclarar

algún punto pero no debe opinar con el fin de dar a conocer su punto de vista sobre el tema.

1.7.3 Fases Del Reportaje.

✓ Preparación:

Todo comienza desde que nace la idea de crear dicho reportaje, generalmente la idea suele provenir de lectura de periódicos, libros, temas de interés general, de conversaciones informales y hasta de la propia observación del reportero.

Ya determinado el tema, sería importante decidir qué tipo de reportaje se va a realizar, después se podrían ordenar los puntos que se pretenden investigar, elaborar un temario básico, sería de gran utilidad. Durante el reporte es necesario que pensemos en las personas, lugares y documentos a los que vamos a recurrir para nuestra investigación. Ya con el temario básico y plenamente identificado las personas, lugares y documentos, es necesario hacer un calendario de trabajo, tomando en cuenta los días que se disponen para la investigación, las personas que se van a entrevistar y a los sitios que se tiene que acudir.

✓ Realización:

Cada reportaje es diferente, así que su realización será diferente, el reportero siempre debe de satisfacer las necesidades de información de su público. Nunca debe conformarse con la información más elemental y básica, al contrario debe de interesarse en el asunto, si al reportero no le apasiona el tema, difícilmente logrará atraer la atención y apasionar al público con su investigación.

Siempre se debe cuidar no alterar las fechas, cifras, datos y declaraciones de un entrevistado, comprender cada uno de los puntos abordados en el reportaje, el periodista jamás debe escribir algo si no lo entiende en su totalidad, igual de importante es que se pueda visualizar los pros y contras que dicho trabajo periodístico pueda traer como consecuencia.

✓ Examen de datos:

Una vez realizada la investigación y obtenidos los datos el reportero tendrá que valorar que datos le sirven y cuáles no, y jerarquizar la información restante. “Ordenar los elementos constitutivos, clasificarlos temáticamente, capitularlos, analizarlos con detenimiento y comprenderlos”.²⁶

Todas las entrevistas que contenga nuestro reportaje deben de someterse a un examen detallado, para depurar la información. Si contiene datos numerológicos, es preciso interpretar las cifras, es decir, hacer comparaciones para que el lector pueda entender, se podría establecer las relación entre un dato obtenido y uno básico, un reportaje que contenga números, sin comparaciones adecuadas, significa muy poco al lector.

✓ Redacción:

Como todo género periodístico encontramos, entrada, desarrollo y remate. A diferencia de los otros géneros, que lo más importante se escribe en los primeros párrafos, en el reportaje los primeros párrafos son para atraer la atención del público y lo más importante se escribe en el cuerpo. “En cada

²⁶ Ibidem. P. 235.

párrafo, en cada cuartilla, el reportaje debe ir ganando más y más la atención del lector”.²⁷

La entrada deberá ser el gancho, que capture a nuestro lector, en estos primeros párrafos se utilizarán frases contundentes y atractivas, para que nuestro público no abandone la lectura.

El cuerpo o desarrollo del reportaje no tiene una estructura definida, pero se puede redactar por temas, cuando un reportaje tiene aspectos bien definidos, esto ayuda mucho a la comprensión del trabajo periodístico. Desarrollarlo por fuentes de información ayudará en reportajes complejos y amplios, se puede dividir en subtemas, por cada fuente de información diferente. En el desarrollo cronológico los datos se presentan en orden histórico, como si fuera una crónica de lo ocurrido. En el desarrollo en orden de la investigación el lector, puede sentir que acompaña al periodista durante la investigación, porque se redacta conforme a la planeación establecida desde la fase de preparación. El desarrollo enigmático requiere de gran habilidad del reportero para mantener el suspenso a lo largo del texto y dar datos importantes poco a poco a fin de guardar lo mejor para el final.

El remate es el broche de oro del reportaje, así que requiere de una atención especial, para no crear en el lector una sensación de vacío al terminar de leer el trabajo periodístico, el reportero debe de cuidar que el remate no de la sensación de que algo importante quedó pendiente por abordar.

En el reportaje se comunica algo que despierta en el lector la necesidad de actuar, de manera que no sólo se trata de dar información, sino también de

²⁷ *Ibidem* P. 239.

denuncia, el reportaje muchas veces representa la forma de comunicación para ciertos sectores de la sociedad y que se hagan oír sus inconformidades.

En el próximo capítulo se hablará más a fondo sobre este género periodístico, ya que es la columna vertebral de este trabajo recepcional.

CAPÍTULO II.

EL PROCESO CREATIVO DEL REPORTAJE.

2.1 EL CÓDIGO ESCRITO.

El código escrito es mucho más complejo de entender y de utilizar que el código oral, ya que este último nos da la facilidad de darnos a entender con nuestro interlocutor por medio de unir el lenguaje corporal, el tono de voz y el lenguaje hablado, de esta forma facilitamos la comunicación y el mensaje llega a nuestro receptor de una forma más clara y entendible. A diferencia del código escrito, el emisor solamente se vale del buen uso que le dé a las palabras que plasma sobre un pedazo de papel, otra desventaja es que el lector tarda bastante tiempo en leer todo el texto para poder conocer el mensaje completo, en comparación con el código oral este que no implica mucho esfuerzo de parte del receptor para poder comprender el mensaje. La ventaja del código escrito es que el lector puede leer el texto cuantas veces sea necesario para entender hasta el más mínimo detalle, lo escrito perdura, lo hablado es efímero, como muy bien lo describe un dicho popular, las palabras se las lleva el viento.

Si un periodista pretende comunicarse correctamente por escrito con sus lectores debe tener suficientes conocimientos del código escrito y además tiene que saber aplicar las estrategias necesarias para una buena redacción.

Parafraseando lo que dice Gregory y Carroll solamente una breve reflexión nos hace comprender que hay cosas que podemos hacer cuando hablamos, podemos expresar mediante el tono de voz ironía, sarcasmo, rabia o intereses afectivos, en cambio cuando escribimos tenemos que buscar una manera distinta de expresar lo que sentimos.

“Conocer el código significa conocer las reglas lingüísticas de la lengua en que se escribe: la gramática, la ortografía y la utilización correcta de los signos de puntuación, cuando un individuo ha adquirido todos estos conocimientos decimos que ha adquirido satisfactoriamente el *código escrito*”.²⁸

En este sentido el periodista debe ser un buen escritor. Para la mayoría de la gente la palabra “escritor” la relaciona con alguien que escribe poemas, prosas, cuentos, novela y muchas veces el periodista también olvida que es un “escritor” no un simple transcriptor de la realidad.

2.2 LA IMPORTANCIA DE LEER PARA REDACTAR UN TEXTO.

Si quieres aprender a escribir tienes que leer. Un buen escritor no sólo se conforma con la enseñanza adquirida en la carrera profesional, va más allá, sabe que es indispensable leer constantemente diferentes tipos de textos, a fin de adquirir variados conocimientos, aprender sobre el estilo de otros escritores experimentados, incluso el habito de la lectura puede ayudarle al escritor a mejorar su ortografía y a perfeccionar el estilo propio al redactar un texto.

Por lo general los buenos escritores suelen ser buenos lectores, pero eso no quiere decir que también los buenos lectores sean buenos escritores, esta habilidad para algunos no representa mayor dificultad mientras que para otros representa una ardua tarea, si este es el caso el lector que pretende ser un buen escritor necesita desarrollar las habilidades necesarias que le faciliten la redacción del texto.

²⁸ CASSANY, Daniel. **DESCRIBIR EL ESCRIBIR, CÓMO SE APRENDE A ESCRIBIR**. Ed. Paidós Comunicación. España. 1989. P. 18.

Primeramente tenemos que aprender a leer como un escritor, ya que ellos consciente o inconscientemente aprenden de cada texto que leen, por ejemplo “estamos leyendo una revista, una narración o una carta personal y, de repente, nos detenemos para fijarnos atentamente en la ortografía de una palabra, posteriormente puede que descubramos que ya estamos pensando cómo utilizar dicha palabra. Hemos aprendido la nueva grafía incidentalmente. No habíamos empezado a leer la revista o la narración con la intención de aprenderla, tampoco con el objetivo de estudiar conscientemente la ortografía de las palabras o de aprender algún otro aspecto de la expresión escrita.”²⁹ Sin embargo el lector que quiere llegar a ser un buen escritor piensa en cómo y cuándo puede utilizar lo que aprendió en la lectura, de esta forma aumenta su cultura general y su vocabulario lo que le abrirá un abanico impresionante de ideas y le dará una mayor flexibilidad a la hora de escribir.

Leyendo como un escritor aprendemos a escribir como un escritor, muchas veces puede pasar que solamente nos interesa comprender la información que contiene el texto y leemos sin fijarnos en los detalles de la redacción, estilo, ortografía y palabras nuevas que puedan enriquecer nuestro léxico, sin interesarnos en aprender a escribir como el autor que estamos leyendo en ese momento.

2.3 PROCESO DE REDACCIÓN DE UN TEXTO.

“El proceso es muy parecido al que utiliza un niño para jugar con un juego de construcción. Como sabe lo que quiere construir, añade y retoca las piezas hasta que consigue exactamente la forma que tiene en el pensamiento”.³⁰

²⁹ *Ibíd.* P. 68.

³⁰ *Ibíd.* P. 101.

Este proceso comprende desde el momento en que decidimos escribir algo hasta que damos el visto bueno a la última versión del texto y está formado por el conjunto de estrategias que utilizamos para producir un trabajo periodístico.

No basta con que el escritor tenga los conocimientos suficientes sobre ortografía y sintaxis, etc. Se necesita mucho más que eso para poder escribir un buen reportaje, se debe tener en cuenta factores como el tipo de público al que nos dirigimos, el medio por el cual llegaremos a nuestro receptor, también debemos ser hábiles para manejar correctamente las herramientas con las que contamos y saber utilizarlas en situaciones concretas, es recomendable utilizar el proceso de redacción, el cual nos facilitara la interesante pero no simple labor de escribir.

A este proceso lo llamaremos *El Proceso de Redacción* el cual consiste en varias etapas o pasos a seguir: primeramente tenemos que considerar los aspectos técnicos y espaciales. Hay que elegir atinadamente el tema, considerando que debe ser algo de interés para nuestros lectores o datos que necesitan saber; pensar en lo que se quiere lograr con el texto que vamos a redactar, el medio por el cual llegará a nuestros receptores y tener una idea del espacio con el que contamos para poder determinar la extensión que tendrá nuestro trabajo profesional.

Ya que sabemos el tema y la extensión de nuestro reportaje, necesitamos comenzar con la investigación necesaria, recurriendo a fuentes de información confiables, buscando en las memorias bibliográficas datos que nos puedan ayudar, realizando investigación de campo, consultando libros, enciclopedias manuales, diccionarios, etc.

Cuando ya tenemos todos los datos necesarios para comenzar con la redacción, es imprescindible que dediquemos tiempo a meditar sobre la intención y la forma que le queremos dar a nuestro reportaje. Es muy importante este punto, ya que así comenzaremos con la idea en la cabeza, la que nos será de mucha utilidad en el proceso de redacción, se puede decir que, comenzamos con el fin en la mente. Para esto podemos valernos de esquemas, mapas mentales, notas, etc. todo lo que consideremos que nos será de utilidad. Los escritores experimentados saben que el arte de escribir no es una simple casualidad, que la inspiración no llega como acto de magia, para escribir un buen texto se necesita todo lo que ya se menciono anteriormente y al momento de comenzar a escribir se debe tener en cuenta que se necesitará hacer más de un borrador, releer las veces que sea necesario e incorporar ideas nuevas o simplemente pulir las que ya se tienen. “Los buenos escritores, mientras releen lo que han escrito, descansan para planificar lo que escribirán a continuación, para comprobar si estos planes se ajustan al escrito y después se detienen otra vez para reformularlos”.³¹

Pensar en nuestra audiencia, planear el texto, detenerse para releerlo, revisarlo y rehacerlo las veces que sea necesario son algunas de las cosas que el escritor nunca debe olvidar hacer, porque esto garantiza que el trabajo periodístico será de buena calidad.

2.4 REDACCIÓN DEL REPORTAJE.

“Cuando hablamos o escribimos (y también cuando escuchamos o leemos) construimos textos y, para hacerlo tenemos que dominar muchas más habilidades como: discriminar las informaciones relevantes de las irrelevantes,

³¹ Ibidem. P. 104.

estructurarlas en un orden cronológico y comprensible, escoger las palabras adecuadas, conectar las frases entre sí, construir un párrafo”.³²

Para que un escritor pueda redactar satisfactoriamente un texto debe tomar en cuenta que es la adecuación, la coherencia, y la cohesión.

✓ Adecuación:

Aunque en un país se hable el mismo idioma, el significado que se le da a algunas palabras puede ser muy diferente de una zona a otra, y eso no quiere decir que el idioma este mal utilizado o que un significado este bien y el otro mal, simplemente es la riqueza innata del idioma, nuestro trabajo como escritores y comunicadores es ampliar nuestro léxico, con el fin de hacernos entender por una gran variedad de público.

Otra parte muy interesante de la adecuación es saber utilizar las palabras precisas en el momento, lugar y con las personas adecuadas, tomando en cuenta el tema del que escribimos, el canal de comunicación que utilizamos para enviar el mensaje, el propósito que deseamos lograr ya sea informar, convencer o solamente entretener, y no debemos olvidar nunca la relación que tenemos con nuestro receptor, si es un lenguaje formal o informal, ya que de esto depende que el mensaje llegue sin complicaciones.

“Los escritores competentes son *adecuados* y conocen los recursos lingüísticos propios de cada situación”.³³ Teniendo presente esto, nuestro lector, no sólo entenderá el mensaje, sino que estará satisfecho con el trabajo periodístico que le hemos presentado.

³² *Ibidem*. P. 28.

³³ *Ibidem*. P. 29.

✓ Coherencia:

La coherencia es la propiedad del texto que selecciona la información relevante de la irrelevante y estructura la información de una forma ordenada, presentando primero la introducción, desarrollo y desenlace. “Los escritores competentes dominan este tipo de estructuras y las utilizan para construir y organizar el significado del texto”.³⁴

Existen escritores a los que les cuesta mucho trabajo escribir un texto o simplemente no quedan conformes con el resultado final, y esto puede ser por dos causas, porque dicen más cosas de las necesarias o por el contrario no explican suficientemente el tema, a este tipo de escritores se les llama lacónicos.

✓ Cohesión:

El reportaje está compuesto por frases que unidas conforman un texto periodístico. Las herramientas que se utilizan para conectar estas frases se denominan formas de cohesión y pueden ser de distintos tipos: repeticiones, anáforas, (figura literaria de repetición), enlaces o conectores como los signos de puntuación.

La cohesión es la propiedad del texto que interrelaciona las distintas frases, para convertirlas en un todo y darles un significado. La principal función de la cohesión es “asegurar la comprensión del significado global del texto. Sin formas de cohesión, el texto sería una lista inconexa de frases y la comunicación tendría grandes posibilidades de fracasar, puesto que el receptor

³⁴ *Ibidem.* P. 30.

debería conectar las frases por sí solo, sin ninguna indicación del emisor y con un elevado margen de error".³⁵

³⁵ *Ibidem.* P. 31.

CAPÍTULO III.

EL FERROCARRIL EN MÉXICO.

3.1 INICIOS DEL TREN EN MÉXICO.

El tren ha sido una pieza fundamental en la historia de nuestro país, no sólo vino a revolucionar la transportación de gente y mercancías, sino la economía del país entero y los caminos nacionales. También cambio la forma de viajar ya que antes de este novedoso medio de transporte se utilizaban las carretas y mulas que viajaban en caminos reales o veredas.

El 16 de Septiembre del año 1850 fue el parte aguas en la historia del ferrocarril en nuestro país, ya que se inauguraron los primeros 13 kilómetros de vías, donde un convoy ferroviario tránsito, por primera vez en nuestro país El servicio al público comenzó 5 días después, así que el 16 de Septiembre del 2015 el tren cumplirá 165 años de circular en el territorio nacional.

En 1873 se construyó la línea México Veracruz cuya longitud era de 424 kilómetros. Y en 1880 se crea una de las líneas ferroviarias más grandes del país, México – Ciudad Juárez, casi con dos mil kilómetros. Durante el sexenio del General Porfirio Díaz fue cuando más recursos se invirtieron en el ferrocarril, al terminar su mandato la red ferroviaria estaba tan desarrollada casi como hasta el día de hoy.

3.2 EL TREN DE CARGA EN MÉXICO.

Durante la mayor parte del siglo XX se consideraba que el sector ferroviario era de uso exclusivo del Estado. Esta industria fue agotándose, siendo incapaz de proveer la inversión suficiente para expandir la red, dar mantenimiento a la infraestructura y ofrecer un servicio de calidad. La sustentabilidad financiera del sector se redujo drásticamente por lo cual los gobiernos optaron por privatizar la industria como había sucedido con otras industrias exclusivas del Estado.

“Con la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México, se formaron varios ferrocarriles de carga que operan en el territorio nacional, tres con conexión con los ferrocarriles de EUA y uno con la frontera de Guatemala. Hoy en día, continúan operando siete ferrocarriles de carga, todos ellos socios de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles: Ferromex filial de Ferrosur, Kansas City Southern de México, Terminal y Ferrocarril del Valle de México, Línea Coahuila-Durango, el Ferrocarril del Istmo y el Ferrocarril CZRY (Tijuana-Tecate)”.³⁶

De las empresas antes mencionadas que trabajan dentro del territorio nacional, solamente dos son de interés para este trabajo periodístico. Ferromex y Kansas City Southern de México, ya que estas atraviesan la ciudad de Celaya.

3.2.1 Flotilla De Transportación.

Las empresas ferrocarrileras cuentan con una flota de transportación bastante amplia, en los cuales encontramos:

³⁶ Vease: <http://www.industriaferroviariaonline.com/>

✓ Carro Tanque 43':

Tienen una capacidad de 17,574 galones, generalmente transporta combustible.

✓ Contenedor 53':

Su capacidad de carga es de 22,000 toneladas y en este contenedor se transporta cualquier tipo de carga, pero se enfoca principalmente a productos terminados como, autopartes, cerveza, alimentos, electrodomésticos, entre otros.

✓ Góndola Multiusos:

Su capacidad es de 70.96 metros cúbicos, en ella se transporta productos a granel como minerales, carbón, metales, chatarra y sorgo.

✓ Tolva Cementera:

Su capacidad es de 90 toneladas, en este tipo de equipo se transporta cemento a granel.

✓ Tolva Granelera:

En este tipo de tolva existen don capacidades diferentes una tiene capacidad de carga de 92 toneladas y la jumbo puede soportar hasta 101.7 toneladas, en este tipo de equipos se transportan trigo, maíz, canola, sorgo, frijol, arroz, azúcar, semillas, fertilizantes, entre muchas otros mercancías.

- ✓ Tolva abierta:

Tiene la capacidad de carga de 91 toneladas y este equipo mueve minerales y carbón a granel.

- ✓ Plataforma Intermodal Maxi Stack III doble estiba.

Transporta un peso de 266 toneladas, está diseñada para cargar dos contenedores a la vez.

3.3 FERROMEX.

Ferromex tiene más de 8 500 kilómetros de vías que brindan conectividad con puertos y ciudades importantes no sólo de México sino de Estados Unidos y Canadá. Conecta a cinco ciudades con territorio Estadounidense, Ferromex tiene presencia en cuatro puertos marítimos en el pacifico y otro más en el Golfo de México.



Ruta dentro de la República Mexicana de la empresa Ferromex.

3.3.1 La Misión De La Empresa.

La Misión de la empresa transportista de carga es “Proporcionar un servicio de transporte ferroviario de clase mundial con los más altos estándares de calidad, confiable, seguro, eficiente, competitivo y rentable, que satisfaga las necesidades de nuestros clientes, personal, accionistas, proveedores y sociedad, para contribuir al desarrollo del país”.³⁷

3.3.2 Campaña Publicitaria De Ferromex.

Ferromex lleva a cabo una campaña de prevención de accidentes a nivel nacional, en avenidas donde exista un cruce o una vía utilizada por la empresa, con el fin de hacer conciencia en los automovilistas para que tengan cuidado con las vías y no quieran ganarle el paso al tren.

Estas son las leyendas que se pueden observar en los anuncios:



Eje Nororiente, de Norte a Sur; a la altura de Liverpool

³⁷ Vease: <http://www.Ferromex.com.mx/index.jsp>



Eje Nororiente, de Sur a Norte; a la altura de Liverpool



Avenida 12 de Octubre esquina con la carretera libre a Salamanca



Eje Nor-poniente esquina con la carretera libre a Salamanca

3.3.3 Responsabilidad Por Parte De La Empresa Por Asaltos Y Pérdidas A Mercancía.

Ferromex no se hace responsable de los daños a la mercancía si estos fueran por cuestiones climatológicas o robo con violencia a los vagones del tren, tampoco si la pérdida de mercancía sucediera cuando se hace el intercambio de una empresa a otra, en este caso sería de Ferromex a Kansas City Sourthern. Los empresarios son los afectados directos en este tipo de robos.

“La responsabilidad de Ferromex y/o Ferrosur queda extinta en los términos que marca la ley reglamentaria del Servicio ferroviario y su reglamento, así como por lo señalado en el Código de Comercio. Ferromex y/o Ferrosur está exenta de responsabilidad en las pérdidas, desfalcos, mermas y averías debidas a casos Fortuitos o fuerza mayor tales como rayos, huracanes, sismos, derrumbes, violencia, guerra, huelga, Manifestaciones, etc.

La mercancía que deba ser intercambiada y que tenga como destino los Estados Unidos de América o Canadá Ferromex y/o Ferrosur, por medio de una o más cartas de porte en donde se incluya tanto Tráfico local en México como tráfico internacional en Estados Unidos de América y/o Canadá, Ferromex y/o Ferrosur será responsable del daño o pérdida de la mercancía, sólo si este daño o pérdida Ocorre en México y bajo la posesión de Ferromex y/o Ferrosur, el daño o pérdida sea debidamente comprobado, y sin que haya existido algún hecho o circunstancia que conforme a la legislación Mexicana o esta carta de porte, sea causa de liberación o exclusión de responsabilidad de Ferromex y/o Ferrosur.

Para los tráficos que se intercambian con otros ferrocarriles nacionales, por medio de una o Más cartas de porte o cualquier otro documento que acredite el

tráfico, Ferromex y/o Ferrosur será responsable del daño o pérdida de la mercancía, sólo si este daño o pérdida ocurre bajo la posesión de Ferromex y/o Ferrosur, el daño o pérdida sea debidamente comprobado, y sin que haya existido algún hecho o circunstancia que conforme a la legislación mexicana sea causa de liberación o exclusión de responsabilidad de Ferromex y/o Ferrosur”.³⁸

3.4 KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO.

Hoy en día, Kansas City Southern de México es la línea de ferrocarril que ofrece un corredor continuo entre el medio oeste y sureste de los Estados Unidos, a través de la frontera con México y hasta Panamá.

La propiedad operada por Kansas City Southern de México es propiedad del Gobierno Mexicano y es operado por la empresa en prestación de servicios públicos de acuerdo a una concesión por 50 años entre Kansas City Southern de México y el Gobierno en 1997. La empresa opera 4,251 kilómetros de ruta, principalmente entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo; Ciudad de México y Veracruz y Ciudad de México y Lázaro Cárdenas.

³⁸ Vease: <http://www.ferromex.com.mx/herramientas/condiciones-de-carta-de-transporte.jsp>



Ruta de Kansas City Southern de México.

3.4.1 Misión de Kansas City Southern de México.

La visión de la empresa es “Ser el proveedor líder en materia de transportación, entre y dentro de Estados Unidos y México, además exceder siempre las expectativas de nuestros clientes, ofreciendo crecimiento profesional de nuestra gente e incrementar el valor para nuestros accionistas”.³⁹

Kansas City Southern de México transporta cargamentos de granos, carbón, petróleo, maquinaria, aparatos, productos químicos, industriales, automotrices y de consumo.

³⁹ Vease: <http://www.kcsouthern.com/es-mx/AboutKCS/Pages/VisionandValues.aspx>

3.4.2 Responsabilidad Por Parte De La Empresa Por Asaltos Y Pérdidas A Mercancía.

Kansas City Southern tampoco se hace responsable de las mercancías pérdidas o robos, pero ofrece brindar la máxima seguridad posible al cargamento.

“Sin importar que tipo de carga usted transporte, le aseguramos que ésta se encontrará a salvo con nosotros. Nuestro Equipo de Prevención de Daños a la carga le proporcionará su experiencia como valor agregado ya sea porque será la primera vez que usen el transporte por Ferrocarril, o por la introducción de nuevos productos, revisar si ocurrió algún daño en su producto o simplemente revisar los métodos de carga”.⁴⁰

Se tienen instaladas a lo largo de la red, extensas medidas de seguridad, con equipos de vigilancia y especialistas entrenados para supervisar cada cargamento a lo largo del recorrido y en todos los puntos de conexión.

⁴⁰ Vease: <http://www.kcsouthern.com/es-mx/Services/Pages/FreightLossAndDamage.aspx>

CAPÍTULO IV.

PROCESO DE REDACCIÓN Y CREACIÓN DEL REPORTAJE: EL PASO DEL TREN POR CELAYA.

“Carlos Marín en su libro Manual de Periodismo, define al reportaje narrativo como aquel que relata un suceso, hace la historia de un acontecimiento. Tiene semejanzas con la crónica, con el ensayo histórico, con el cuento o novela corta”.⁴¹

El reportaje tiene cuatro funciones principales, la primera es, la de informar sobre todo hecho de interés para nuestra sociedad. La segunda función es describir; de nada sirve la información si no se describe el suceso. Otra de las funciones es describir la narración, el acontecimiento se debe narrar de forma detallada. Y finalmente la última función es investigar.

Este reportaje lo considero narrativo, porque en él se exponen la historia de ciudadanos Celayenses que a diario tienen que cruzar las vías del tren para realizar sus actividades cotidianas, de empresarios que usan el tren como medio de transporte para sus mercancías. El lector podrá encontrar la crónica del viaje de un par de indocumentados salvadoreños y las travesías que han tenido que pasar en nuestra ciudad, en busca del sueño americano. El reportaje también incluye la historia de un padre de familia que tiene que llevar a su hijo al kínder y arriesgando su vida y la de su pequeño decide ganarle el paso al tren.

⁴¹ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debols!llo. México. 2006. P. 230.

El reportaje aportará al lector datos y entrevistas que necesita saber para tener una visión más amplia y clara de las implicaciones que el paso del tren genera en nuestra comunidad, invitándolo a que haga una reflexión y pueda sacar su propia conclusión sobre el tema. En dicho trabajo periodístico no se pretende hacer juicios o tratar de poner al lector en contra o a favor de cierto punto de vista.

Aunque vivimos con el tren, pero todo parece indicar que todavía no aprendemos a convivir con él, escuchamos hablar de él en las noticias, lo oímos pitar cerca de algún cruce importante en la ciudad, algunas veces nos retrasa cuando vamos al trabajo, la escuela, a una reunión con los amigos o simplemente cuando vamos de paseo. Incluso muchas personas que tienen la costumbre de llegar tarde, lo utilizan de pretexto, es común escuchar “perdón por la tardanza, pero... se me atravesó el tren”. Es curioso mencionar esto pero pareciera que los celayenses somos privilegiados en poder utilizar este tipo de excusas, ya que en otras ciudades no tienen un buen aliado que los ayude a justificar su impuntualidad.

4.1 PREPARACIÓN.

La idea de crear este reportaje nace por observación directa, cuando me doy cuenta que en nuestra ciudad, ver el tren pasar es algo tan normal como ver la bola del agua, el templo del Carmen, el auditorio Fco. Eduardo Tresguerras, en pocas palabras es algo ya tradicional como la cajeta y que distingue a nuestra ciudad, pero aunque para los celayenses el tren sea algo normal, no significa que sea del agrado de todos.

En Celaya no es noticia que el tren cruza a diario algunas de las vialidades principales, provocando caos vial a su paso, como sugiere Ulibarri en su libro *Idea y Vida del Reportaje*, en este reportaje no quiero quedarme con un punto de vista del tema, por el contrario, es necesario abordar varios aristas o dimensiones que se han ido desarrollando alrededor de este tema y que afectan y al mismo tiempo benefician a la sociedad celayense.

“Muchos reportajes interesantes – quizá la mayoría – surgen de hechos que en algún momento fueron noticia, y al serlo, incrementaron la atención periodística o el apetito informativo sobre alguna porción de la realidad. Pero quedarse en esta dimensión es insuficiente. Tenderíamos a ignorar las situaciones, los procesos o las tendencias que se desarrollan discretamente, de manera acumulativa, sin producir noticia alguna según la definición tradicional, pero que aun así pueden resultar fundamentales para la sociedad y el público”.⁴²

Muchas personas se quejan y piden que lo saquen de la ciudad, otros, sólo piden la construcción de puentes para librar el paso vehicular de las vías del ferrocarril y otros tantos están a favor de que se reubiquen las rutas fuera de la mancha urbana.

Tomando como factores de interés periodístico el conflicto que el paso del tren genera en nuestra ciudad así como la proximidad que tenemos los habitantes de este municipio con el tema, me pareció que era un buen argumento de investigación.

Cuando ya estaba determinado el tema del reportaje, me puse a meditar sobre cuáles podrían ser los puntos más importantes y de mayor interés para el lector,

⁴² ULIBARRI, Eduardo. **IDEA Y VIDA DEL REPORTAJE**. Ed. Trillas. México. 1999. P. 29

los ordené por temas, para que fuera más fácil su búsqueda e investigación, agendando citas con personas que tuvieran conocimiento del tema, visitando lugares y buscando documentos que me ayudaran a recabar información útil.

Haciendo un sondeo con personas conocidas, por lo que leía en los periódicos y veía en medios de comunicación, los temas de mayor relevancia para el reportaje son:

- ✓ El tren como medio de transporte de indocumentados centroamericanos.
- ✓ Los constantes robos a las mercancías del tren.
- ✓ Actividades económicas que giran alrededor del tren.
- ✓ Infraestructura necesaria.

4.2 REALIZACIÓN.

Dicho reportaje será de tipo narrativo para el cual es necesario hacer una investigación documental, se entrevistará a diferentes personalidades, para conocer el grado de afectación o beneficio que el paso del tren por nuestra ciudad les ocasiona; también se llevará a cabo una observación directa del paso del tren por las avenidas con más afluencia vehicular que entronquen con las vías, para que esta observación me permita hacer la narración de tal forma que el lector pueda sentir que está viviendo la situación.

Como dice el autor Ulibarri, ya decidido el tema, ha llegado la hora de la investigación, “es la búsqueda de información con base en cierto método. En ella el periodista entra en contacto sistemático con las fuentes de los datos,

conceptos, ideas o descripciones que debe recopilar para fundamentar su enfoque.

Para dirigir esta actividad debe aplicar una serie de métodos de investigación, según lo que desee obtener de cada fuente. Como entrevistas y más observación, información documental”.⁴³

“La gente guarda una enorme cantidad de información y gran parte del contenido de los medios. También los seres humanos son el objeto fundamental de nuestra tarea”.⁴⁴

Esos alguien tienen funciones y naturalezas diversas que afectan su conducta, credibilidad, importancia y posibilidades de acceso” por este motivo Ulibarri clasifica a las fuentes en:

- ✓ Generadores o protagonistas de la información
- ✓ Voceros
- ✓ Observadores o testigos
- ✓ Expertos e intérpretes

Para facilitar el orden y acomodo de la información recolectada dentro de mi investigación, realice estas tablas donde pongo el tipo de fuente y la clasifico de según el concepto de Ulibarri en su libro *Idea y Vida del reportaje*.

⁴³ Ibídem. P. 53.

⁴⁴ Ibídem P. 85.

PROPÓSITO	GÉNERO	FUENTES	CLASIFICACIÓN DE LA FUENTE	RECURSO EXPRESIVO
Informativo.	Entrevista	Bryan Alexander	Protagonista	Diálogo
Informativo	Entrevista	José Alberto	Protagonista	Diálogo
Informativo	Entrevista	LAE. Daniel Bernal	Observador	Diálogo
Informativo	Entrevista	Alfredo Herrera.	Observador	Diálogo
Informativo	Entrevista	Lic. Aurelio Morales.	Protagonista	Diálogo
Informativo	Entrevista	José Luis Camacho	Observador	Diálogo
Informativo	Entrevista	Antonio Navarro	Observador	Diálogo

También hubo observación directa en las Avenidas:

PROPÓSITO	FUENTES	CLASIFICACIÓN DE LA FUENTE
Interpretativo	Avenida irrigación	Observación directa
Interpretativo	Constituyentes esquina con 2 de Abril	Observación directa.
Interpretativo	Fco. Juárez esquina con avenida ferrocarril central.	Observación directa
Interpretativo	Eje Norponiente entronque con carretera libre a Salamanca	Observación directa

“La investigación es una actividad medular. La forma en que la realicemos, la información que obtengamos en ella y el fundamento que logremos darle, se constituirán en el gran impulso – o en el irrefragable límite – necesario para el éxito del reportaje o de cualquier otro trabajo periodístico”.⁴⁵

PROPÓSITO	GÉNERO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	FUENTES
Informativo	Noticia	Aplauden recursos destinados a ferrocarril	Periódico Am
Informativo	Noticia	Ferrocarril Utopía	Periódico Am
Informativo	Noticia	Apuestan terminar Ferrocarril	Periódico Am
Informativo	Noticia	La Terminal Intermodal	Periódico el Sol del Bajío
Informativo	Noticia	Garantiza MM Intermodal de Celaya	El Sol del Bajío
Informativo	Noticia	Exige CCE Parque Intermodal	
Informativo	Noticia	Aeropuerto de Carga	El Sol del Bajío
	Noticia	Ferrocarril	Periódico Correo
	Documento.	Puerto interior Guanajuato	http://www.skyscrapercity.com/
Informativo	Documento	Celaya y sus vías	www.contralinea.info
Informativo	Documento	Características de Ferromex	http://www.ferromex.com.mx/index.jsp

En cuestión de las fechas y cifras que se manejan en el reportaje, se cuidó mucho este aspecto para no dar un dato equivocado, en la mayoría se

⁴⁵ Ibidem. P.54.

transcribieron tal y como las expresó el entrevistado o como estaban en el documento original consultado durante la investigación.

Lo que se busca lograr en el lector, es crear un panorama más amplio de la situación, conociendo las diversas circunstancias. Este reportaje no tiene otra pretensión más que hacer reflexionar a los lectores y que ellos mismos saquen sus conclusiones si el paso del tren por Celaya, ¿Beneficia o perjudica?

4.3 EXAMEN DE DATOS.

El examen de datos básicamente es “Ordenar los elementos constitutivos, clasificarlos temáticamente, capitularlos, analizarlos con detenimiento y comprenderlos, son actividades que siempre deben ser consideradas antes de redactar un reportaje”.⁴⁶

“La principal función de la selección de datos es decidir qué debemos dejar fuera de todo el material recopilado”.⁴⁷

4.4 REDACCIÓN.

Como ya se comentó antes, este reportaje será de tipo narrativo. A diferencia de los demás géneros periodísticos donde los primeros párrafos son utilizados para escribir la información más importante, en el reportaje estos párrafos son utilizados para atraer la atención de los lectores y mantenerlos interesados en la lectura.

⁴⁶ MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO**. Ed. Debols!llo. México. 2006. P. 235

⁴⁷ ULIBARRI, Eduardo. **IDEA Y VIDA DEL REPORTAJE**. Ed. Trillas. México. P.54

En el caso de este reportaje los primeros párrafos hablan de la ciudad de Celaya y sus principales atractivos y las condiciones geográficas del Estado de Guanajuato, lo que lo posiciona en un lugar privilegiado fomentando una creciente actividad industrial no sólo en el municipio, sino en el bajío.

También se aborda el tema de los presuntos problemas que el tren genera con su paso por la ciudad, como lo son el tráfico de indocumentados, el robo de las mercancías transportadas, el caos vial que se genera en las principales avenidas de la ciudad, la infraestructura que se necesita para evitar el roce de los ciudadanos con el ferrocarril y de las empresas que utilizan este medio de transporte.

El cuerpo del reportaje está estructurado en subtítulos, cada uno de ellos aborda los puntos importantes del tema, con esto se pretende lograr que al final del reportaje el lector pueda sacar una conclusión conociendo las diferentes aristas.

En la elaboración de un reportaje participan varias personas, el primero en aparecer en escena es el jefe de información, es la persona encargada de girar la orden al reportero de que tema va tratar en su reportaje. El reportero ya con el tema en mente, hace la investigación necesaria para poder redactar su reportaje, esto puede ser entrevistando a personas que saben del tema, documentándose con archivos, notas periodísticas que puedan nutrir su investigación, observación directa de la problemática a tratar, trabajando a la par del fotógrafo o camarógrafo, según sea el medio por el cual se publicará el reportaje, esta persona se encarga de conseguir información visual que haga atractivo a la vista nuestro trabajo periodístico.

Cuando ya tenemos el reportaje redactado, lo turnamos al editor, quien se encargará de diseñar nuestro trabajo utilizando el texto y las imágenes proporcionadas por el reportero y el fotógrafo, cuidando que siempre se cumplan los lineamientos de la empresa periodística.

En este trabajo, yo desempeñé los roles del reportero, fotógrafo y editor. Haciendo la investigación necesaria y redactando el texto, la mayor parte de las fotografías que aparecen en el reportaje las tomé yo misma, los mapas los descargué de las páginas oficiales de las empresas ferroviarias y la fotografía de Celaya que aparece al principio del reportaje la descargué de la página oficial de Celaya. Por cuestiones de requisitos específicos para la tesis, no pude editarlo y darle un formato más periodístico.

Este reportaje lo hice pensando que puede ser publicado en una revista, incluso poder ser una revista electrónica o algún periódico, como una colaboración.

CAPÍTULO V.

REPORTAJE: EL PASO DEL TREN POR CELAYA.

Le invito a relajarse, ponerse cómodo y abrocharse el cinturón de seguridad para poder comenzar y disfrutar de este viaje que realizaremos por la ciudad de Celaya, La Puerta de Oro del Bajío o la Ciudad de la Cajeta, como algunos la conocen; no sólo aparece en el mapa por sus atractivos turísticos como: la Bola del Agua, los templo del Carmen y San Francisco, últimamente se le conoce como una ciudad armadora de automóviles, nuestro municipio también es conocido por el paso del tren y todo lo que conlleva como el tráfico, los saqueos y la delincuencia que éste genera, sin olvidar a los cientos de centroamericanos indocumentados que utilizan éste medio de transporte de carga para cruzar por nuestro país en busca de alcanzar algún día el sueño americano.



Templo del Carmen, San Fco. Y la Bola del agua.

Pero el tren y su paso por Celaya no sólo dejan cosas negativas, gracias a él, las empresas que se encuentran en nuestra ciudad, los municipios aledaños y empresas que se encuentran en territorio nacional, cuentan con un medio para transportar sus mercancías o materias primas, mucho de este producto llega a continentes como Asia y Europa sin olvidar el vecino país de Estados Unidos.

El Estado de Guanajuato está ubicado en el corazón de la República Mexicana, cuenta con una posición geográfica privilegiada al estar justo en el centro del país. Celaya municipio guanajuatense también conocido como “La Puerta de Oro del Bajío” el cual también está en un lugar muy céntrico de nuestro país, por mencionar un ejemplo, es la ciudad en donde las dos empresas concesionarias del ferrocarril más importantes del país comparten vías y este cruce diamante es considerado la intersección más importante en la República Mexicana, porque conecta el Gofu con el Pacífico y el Norte con el Sur.

El hecho de que el cruce diamante se encuentre en Celaya, significa tener un radio no mayor a tres horas y media por tierra al 80% del mercado mexicano y el 70% del establecimiento industrial.



Adicional a ello a 40 minutos de Celaya están dos aeropuertos, el primero es el Aeropuerto

Internacional del Bajío, con numerosas rutas internacionales para pasajeros y a 40 min al sur se encuentra el Aeropuerto Internacional de Querétaro, que se ha consolidado como el segundo aeropuerto de carga más importante del país.

Principales ciudades del país y su relación con Celaya

5.1 EL SUEÑO DE “CRUZAR AL OTRO LADO”, PASA POR AQUÍ.

Honduras, Guatemala, El Salvador y Nicaragua son los países centroamericanos con mayor índice de personas que abandonan su patria en busca de una mejor vida.



Indocumentados Centroamericanos, a bordo del tren.

Comenta Bryan Alexander, indocumentado centroamericano “La situación en Honduras está bien difícil, imagínate una lempira vale bien poquito en pesos mexicanos (0.72 centavos) y lo máximo que puede ganar uno en una fábrica es 1200 lempiras a la quincena” lo que equivale a \$865.40 pesos mexicanos

Miradas desconfiadas, voces temerosas de ser oídas y pies cansados de tanto andar, son los elementos que podemos observar en la zona férrea de Celaya, punto clave de reunión de hombres y mujeres que se enfrascan en la aventura de un difícil viaje en busca de una vida mejor.

“Una parte de Honduras, el Salvador, Guatemala y la frontera los tenemos que pasar caminando son como tres o cuatro días a pie, caminando día y noche, ya

en Chiapas agarramos el tren. Vamos transbordando en cada estación, porque los garroteros – empleados del tren - nos bajan y nos tumban la feria, lo poco que traemos nos lo quitan los encargados de cuidar el tren.

Más de diez trenes hemos agarrado durante este viaje. De Celaya nos toca transbordar en San Luis Potosí y luego Monterrey y despues nos toca Laredo y ya de Laredo si queremos cruzar el Río los secuestradores te piden 200 dólares, por decirlo así, te cobran por buscar tu propia muerte” Bryan Alexander.

Cuando la pobreza golpea, el hambre es fuerte y la ilusión de una vida mejor es grande, no importa arriesgar su vida hasta el punto de desfallecer. Pasando inclemencias por el clima y penumbras, no les importa ver pasar la muerte frente a sus ojos.

“La bestia - *el tren de carga* - corre rápido, corre fuerte y tú tienes que correr y a veces las piedras no te dejan y el tren te arrastra, a mí ya me arrastró el tren una vez y me quedé tirado en la sierra, donde no encuentras agua, comida , no tienes donde cubrirte del clima, se siente feo. Ya me toco ver accidentes, en Coatzacoalcos, en el puerto, un catracho – un paisano - que se resbalo del tren y le paso la llanta encima, pues lo mató. En tierra Blanca una chava era raza nuestra no pudo alcanzar el tren, se cayó y la bestia le corto la pierna”. José Alberto, Indocumentado centroamericano.

“De día el tren va viajando y el fierro se calienta bastante es insoportable el calor del sol, tienes que andar con manga larga o una playera delgada, porque te cose el calor. Y de noche no aguantas el frío, tienes que traer 3 o 4 cobijas, imagínate el fierro con el frío suda y luego el aire en medio de la sierra, vienes temblando ya quisiera que saliera un poquito el sol.”- Bryan Alexander.

Golpes, robos y violaciones es el trato que denuncian los indocumentados centroamericanos por parte de las corporaciones policiales y el crimen organizado en su paso por Celaya, trampolín obligado para alcanzar su sueño.

“Nos da miedo pasar por México, ya no confiamos, un compañero que estaba en la casa del inmigrante, vimos como llegó una camioneta y se llevaron, lo secuestraron. Las mujeres que vienen en el tren la mayoría vienen acompañadas porque cuando vienen solas las violan. Cuando ya esté del otro lado le hablo a mi hermano que está en Houston, pero eso no lo puede saber cualquiera, porque luego la gente se entera de que tenemos ayuda en la frontera y nos secuestran, hasta que los familiares mandan los dólares, nos sueltan” José Alberto.

Celaya es el paso forzoso para miles de indocumentados centroamericanos que buscan llegar a su Estados Unidos como polizontes a bordo de trenes cargueros procedentes en su mayoría del estado sureño de Chiapas. Aquí es donde los inmigrantes transbordan o cambian de tren rumbo a la línea fronteriza, donde buscarán a un pollero para que les ayude a llegar a su destino

final. Muchos en busca del sueño americano, encuentran una verdadera pesadilla durante su travesía por México.

“Está muy difícil en mi país, sí la pensé mucho para venirme, porque sufres mucho uno, porque se va encontrando con bandas, con maras que te tumban el dinero y te roban, andamos sufriendo. La policía nos roba lo poco que traemos, no es por nada pero hace cuatro días que pasamos por lechería, nos pegaron unos pijazos - *golpes* - que hasta sueño nos dio, todavía nos quitaron como 300 varas mexicanas que traíamos, nos quitaron unas cobijas que una jefecita a nos había regalado, nos los quitaron todo, nos dejaron así, sin nada.

En mi mochila sólo traigo una chamarrita un poco más gruesa para el frío, un pantalón sucio y unas sandalias. También traigo una pomada para curarme los pies, porque lo que sufrimos mucho nosotros es que se nos van partiendo los pies, hay raza que luego se queda tirada uno o dos días hasta que se les quita el dolor”. Bryan Alexander.

En Celaya es muy común ver a centroamericanos pidiendo dinero o algo para comer en las esquinas y cruceros y así calmar el hambre aunque sea sólo por unas horas, pero los celayenses están perdiendo la desconfianza ya que muchos se hacen pasar por indocumentados y poder recibir dinero. Mientras otros que sí son centroamericanos cometen delitos por su paso por Celaya.

“Comemos lo que nos regala la gente, hay pueblos como Córdoba, el pueblo de las patronas donde extiendes la mano o nos avientan al tren bolsas con comida

y agua. A veces cuando les pedimos una moneda la ahorramos para comprar comida.” José Alberto.

“Vivo en Estados Unidos de ilegal, por el momento estoy de vacaciones en mi tierra, Celaya, cuando platico con los camaradas que cruzaron México en tren dicen que una de las cosas que más recuerdan es cuando la personas les daba algo de comer, uno se siente orgulloso de su gente, siempre que hablo con mi familia les digo que ayuden a nuestros hermanos ya q como yo necesite ayuda, ellos nos necesitan, que nunca desamparen a nadie.” José Luis Camacho, Indocumentado.

5.2 LOS ROBOS A LAS MERCANCÍAS DEL TREN.

Un día como cualquier otro, un automovilista pasa sobre las vías del tren y percibe un tope que se hace por el maíz tirado en el pavimento y que apenas deja ver los durmientes. Esto es señal que horas antes el tren sufrió un saqueo.



Vías del tren después de un saqueo

Estos saqueos son tan normales en esta parte del bajío que incluso para los celayenses es algo común ver las vías de color blanco, amarillas o rojizas según la semilla o cereal que transportaba el tren que fue robado.

La gente argumenta que le roban al tren por necesidad, dicen que el hambre y la pobreza los obliga a detenerlo, abrir las compuertas de los contenedores y hurtar el maíz, sorgo, trigo en fin cualquier tipo de grano. Pero lo extraño es que muchas de estas personas recogen más de lo necesario para comer, la mayoría



llenen varios costales, incluso en el lugar es frecuente observar bastantes triciclos de carga color amarillo, los cuales, sirven para hacer varios viajes a su hogar o el lugar donde almacenan este producto y en otros casos, estos costales son transportados en camionetas y por un grupo de gente

bastante considerable y bien organizada, al ver trabajar a estas personas se pudiera pensar que colaboran para una mafia o grupo delictivo dedicado al robo de los trenes, al ver las cantidades exorbitantes de granos y mercancía en general que es hurtada del tren, como lo hace notar Laura Tamayo, directora de asuntos públicos de Cargill, “Se roban toda clase de productos, incluyendo línea blanca y contenedores de electrodomésticos. En el caso de productos agrícolas, los principales son maíz blanco, pasta de soya, maíz amarillo y granos destilados y secos, tan sólo en el mes de Enero del 2009 tuvimos dos mil toneladas de maíz blanco faltantes o robado en el tren básicamente con dos mil toneladas de maíz blanco se podría alimentar de tortillas a medio millón de personas durante un mes”.

Esto que ya es tan normal para los celayenses ha sido tema de investigaciones periodísticas por parte de medios nacionales, por mencionar algunos: Televisa, El Universal, Proceso, etc. Aquí se muestra el ejemplo de una nota periodística del periódico El Universal, hablando sobre las pérdidas económicas que las empresas productoras de granos tienen por el robo al tren.

“CRECE ROBO DE GRANOS EN TRENES POR CRISIS.

Una de las principales empresas comercializadoras de grano que operan en territorio mexicano, Cargill de México, reportó que en 2009 el robo de maíz blanco se incrementó 192% en relación con a todo 2008.

Los trenes son detenidos por grupos de entre 10 y 20 personas armadas con piedras, machetes e incluso armas de fuego, y vacían sus contenidos en no más de 30 minutos. Se registran casos en los que equipos de individuos perfectamente estructurados detienen y vacían los trenes utilizando equipo semimecánico.

“Las empresas más afectadas por el robo de granos —principalmente soya y maíz blanco y amarillo— son Cargill, Portimex, Archer Daniels Midland, Bunge, Granjas Carroll, Grupo La Moderna y Malta Texo, y organizaciones como la Unión Nacional de Avicultores y la Unión Nacional de Porcicultores.

Entre las rutas que más robos han registrado están la operada por Ferromex y las que administra la KCSM que cruzan por Celaya” según el periódico el Universal”.⁴⁸

Ante este problema que se agrava cada vez más, las autoridades decidieron tomar cartas en el asunto conforme a las peticiones de las empresas ferroviarias concesionarias, por ello en abril y junio del 2010 las reformas penales se hicieron más severas para las personas que sean detenidas robando al tren, considerando este delito como grave incluso sin libertad bajo fianza durante sus procesos judiciales.

⁴⁸ Vease: <http://www.eluniversal.com.mx/estados/70875.html>

Aquí se presentan los documentos publicados por Ferromex donde se muestran los cambios hechos al Código Penal Federal y del Código Federal de Procedimientos Penales para proteger las mercancías que transporta el ferrocarril en territorio nacional.

Reformas A La Legislación Penal Que Incrementan Las Sanciones Para Quienes Atentan Contra La Carga Y El Ferrocarril. Abril 30 del 2010.

Para enfrentar a las personas que impune y cotidianamente atentan contra la carga transportada por ferrocarril, así como a la propia infraestructura ferroviaria, Ferromex y los ferrocarriles concesionados mexicanos acudieron al Congreso de la Unión promoviendo el perfeccionamiento del marco jurídico que brinda protección y da seguridad tanto a la carga como a este medio de transporte.

Como resultado de lo anterior, el 28 y 29 de abril de 2010 fue aprobado por el Pleno de la Cámara de Diputados y el Pleno de la Cámara de Senadores, respectivamente, el Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversos artículos del Código Penal Federal y del Código Federal de Procedimientos Penales.

Los puntos más trascendentes de la reforma son:

- ✓ Penalidad de 10 a 30 años a la persona que cometa el delito de asalto en vías férreas (art. 286 Código Penal Federal), lo que permitirá abatir la violencia ejercida sobre los medios de transporte ferroviarios y sus tripulaciones.

- ✓ Se establece como robo calificado el cometido en vías de ferrocarril, con una penalidad de 7 a 15 años de prisión (art. 381 Código Penal Federal), lo que protege de manera más eficaz las mercancías transportadas y la estructura férrea.
- ✓ Se considera como delito grave el robo al ferrocarril (art. 194 del Código Federal de Procedimientos Penales), lo que se traduce como la imposibilidad de que las personas procesadas por estos delitos gocen de la libertad condicional.

Con estas reformas se contará con un instrumento legal más eficaz que permita abatir la violencia y la inseguridad que ha ido en aumento en los últimos años, además de proteger de manera eficiente tanto a las instalaciones ferroviarias como a la mercancía transportada”.⁴⁹

Estos cambios promovidos por Ferromex ante el Poder Legislativo es una de las acciones más importantes para la protección de las mercancías transportadas y brinda mayor seguridad a sus clientes.

Por su parte las autoridades celayenses procuran resguardar la carga del tren, con medidas como la que se muestra en la fotografía, donde elementos de la guardia municipal escoltan el paso del tren por la ciudad. Y no es una ni dos patrullas, en ocasiones son tres o hasta cuatro y con varios uniformados armados.



Elementos de la Guardia Municipal, escoltando el paso del tren

⁴⁹ <http://www.ferromex.com.mx/notic/docs/Iniciativa%20Inseguridad.pdf>

La guardia montada también se encarga de vigilar la seguridad del ferrocarril, pero con toda y esta seguridad los atracos siguen existiendo, porque muchas veces los mismos policías son cómplices de los robos.

5.3 NOS ENCONTRAMOS CON UN POCO DE TRÁFICO EN ESTE VIAJE.

Faltan 5 minutos para las ocho de la mañana, las avenidas más importantes de la ciudad están paralizadas. Familias completas están en medio del tráfico, sin poder avanzar o retroceder, muchos deciden apagar el motor de su vehículo y esperar. Con rostros frustrados muchos padres de familia ven el reloj y después voltean hacia el frente, y ¿qué es lo que ven? Una fila interminable de vagones que al fin parece que están avanzando, cuando de repente se oye un fuerte golpe y entonces los vagones comienzan a viajar en reversa, la desesperación aumenta al saber que esto apenas comienza, ya que las maniobras para enganchar más vagones apenas inicia y esta escena no es nueva para los celayenses, es algo con lo que tienen que lidiar día a día, incluso varias veces al día.

Sin duda el paso del tren por las arterias más importantes de Celaya exige una buena coordinación y planeación para evitar en la mayor medida posible la molestia e inconformidad de la población en general, es básico que las autoridades tengan un plan bien estructurado del crecimiento de la ciudad y no dejarlo al azar, para que en un futuro la ciudad no se meta en el territorio del tren, para evitar problemas como los que ahora se viven. Y pensar que las vías se pueden sacar completamente es algo utópico, ya que este medio de transporte terrestre es un elemento importante que favorece la economía no sólo de Celaya, la región y el país.

Día lunes, son las 8:40 y faltan diez minutos para que cierren el kínder, el papá sube de prisa a su pequeño al auto. Al ir conduciendo se pasa algunos topes con tal de llegar a tiempo a la escuela, cuando van sobre avenida Irrigación escucha el sonido del tren, el padre susurra “no puede ser sólo esto me faltaba”, sin pensarlo pisa el acelerador hasta el fondo, pidiendo que no pase el tren por la avenida donde él circula, mientras más se acerca confirma sus sospechas el tren cruzará la Avenida Irrigación y por más que trata, no puede ver el último vagón, esto significa que si no alcanza a pasar antes que el tren tendrá que apagar su carro y esperar por lo menos 20 minutos, ¿20 minutos? ¿Ya para qué?, si la escuela la cierran en menos de 10. Así que le dice, agárrate hijo que le vamos a ganar al tren....

Esta escena es cotidiana en nuestra ciudad y podría evitarse con la infraestructura necesaria y una buena planeación de la ciudad.

✓ Puentes.

Mucho se ha hablado sobre la necesidad de obras públicas para evitar el eterno conflicto de la ciudadanía con el tren. Obras de infraestructura como, puentes tanto elevados como deprimidos, el ferrocarril y una planeación estratégica del crecimiento de la ciudad.

Las avenidas más conflictivas son 2 de Abril esq. con Boulevard Adolfo López Mateos, Fco. Juárez, 12 de Octubre, el corredor industrial entronque con el eje norponiente y av. Irrigación.

Sin duda el puente en el boulevard es más que necesario, ahora con su construcción librará a esta arteria principal de la ciudad de conflictos con el tren.

✓ Ferroférico.

El Ferroférico tiene muchas más implicaciones que solamente sacar las vías del tren de la ciudad. Este es un proyecto muchos más ambicioso, el cual implica un crecimiento no solo local sino regional.

Con la construcción del libramiento ferroviario, los trenes circularán más rápido, a una velocidad aproximada de 60 kilómetros por hora, cuando hoy día viajan a 12 kilómetros por hora, teniendo tres cruces sólo en la zona industrial, lo que generara menos robos a la mercancía del tren.

✓ Estación Intermodal de Carga.

Una Estación Intermodal consiste en un lugar de carga y descarga de mercancías en gran volumen, es un punto estratégico para el intercambio de mercancías de una empresa ferroviaria a otra. En Celaya confluyen las dos empresas ferroviarias más importantes del país, es por eso que cobra gran importancia la Estación Intermodal de carga en Celaya.

Unos años atrás esta Terminal Intermodal hubiera sido algo impensable pero hoy día con la instalación de Honda y Mazda fue posible pensar en este proyecto ya que se prospecta que se alcance la producción de 400 mil vehículos al año sólo de estas dos empresas sin contar otras proveedores automotrices que se instalen en la región.

Si lo pensamos de esta manera la Estación Intermodal no sólo reporta beneficios localmente, este es un proyecto que pone a Celaya a nivel internacional, lo que le permite insertarse dentro de las rutas de Comercio

internacional más importantes, llevando y trayendo mercancía el continente Asiático.

Esta estación tendrá un área de 60 hectáreas aproximadamente y estará ubicada junto a Honda que es considerada como la empresa ancla.

✓ Guanajuato Puerto Interior.

El Puerto Interior, ubicado en Silao, Guanajuato más o menos a 40 minutos de Celaya cuenta con una Aduana, Plataforma Intermodal, Zona de Servicios Parque Industrial y Estación de Carga Terrestre y Aérea. El Puerto Interior ofrece a las empresas un servicio que les resulta muy llamativo, es que durante el viaje las mercancías no tienen que parar en las Aduanas, lo que implica menos retrasos y la llegada a tiempo.

Este proyecto es un centro logístico que unirá el Ferrocarril Pacífico Norte, la carretera federal 45, la carretera federal 57 y las conexiones ferroviarias directas con los puertos marítimos de las costas mexicanas ubicadas en el estado de Michoacán y Veracruz que conectan a los mercados asiáticos y europeos.

5.4 Y ESTE VIAJE ¿CUÁNTO CUESTA?

- ✓ Un tren transporta la misma cantidad de carga que 300 camiones, reduciendo 3.2 veces las emisiones de CO2.

- ✓ Por cada litro de combustible, el tren transporta alrededor de 3200 toneladas por kilómetro y un camión sólo transporta máximo 85 toneladas por kilómetro.

- ✓ Más del 26% de la carga de todo el país se transporta en tren.

Las actividades económicas de Celaya son principalmente la Industria, el Sector de Servicios, el Comercio, el Cultivo de granos como maíz, alfalfa, sorgo y la cría de ganado bovino y caprino. Es por eso que en el 2007 se instauró la Zona Metropolitana del Bajío conformado por los municipios de Cortázar, Villagrán, Apaseo el Alto, Apaseo el Grande, Comonfort, Salvatierra y Celaya.

Hoy día Celaya busca mantenerse como uno de los municipios más importantes del estado, mediante las empresas como:

Honda, Mazda, General Motors, Volkswagen, MABE, Grupo Cuadritos, AVON Cosmetics, GKN, Whirlpool, Bachoco, Abromex, Pistones MORESA, GAMESA, CIE Automotive Celaya, Kolbenshmidt, Hutchinson, Perforaciones Bonanza S.A. de C.V. Golden Foods, De Acero, PEMSA, Johnson Controls, Capistrano, Laboratorios Senosiain, S.A. de C.V.

Se ha informado que dentro de Guanajuato se instalarán dos empresas más del ramo automovilístico. Ford en Irapuato construirá una planta donde fabricarán transmisiones, y Toyota se ubicará en Apaseo el Grande, estas empresas dejan a Celaya justo en medio del corredor comercial automotriz del Bajío.

Al ubicarse en el corredor industrial del Bajío Celaya se ha introducido completamente en la industrialización cambiando sus artesanías y su cajeta por

un proceso industrial e instalándose en su territorio fábricas de línea blanca, acumuladores, galletas, empacadoras comerciales y de alimentos; sin dejar de ser el productor agrícola, ganadero y ahora el sector automotriz convirtiéndose en el más importantes del estado.

El municipio de Celaya es la central nacional de carga para toda la república, de las compañías FERROMEX (ferrocarriles mexicanos) y Kansas City Southern, lo que facilita el traslado de mercancías por ferrocarril. Ferromex, que cubre la costa del Pacífico, desde Sinaloa hasta Hidalgo y el valle de México, y las que administran la KCSM entre Veracruz-Perote y Laredo-Perote, ambas empresas transportistas cruzan por Celaya.



El cruce diamante entre las vías de Ferromex y Kansas City se encuentra en Celaya.

El tren es ese vecino incómodo con el cual tenemos que convivir día con día y así como conlleva cosas desagradables, también trae progreso y prosperidad no sólo a la región sino al país entero.

La ciudad está creciendo a pasos agigantados. Esas mismas vías están perjudicando a todos los celayenses en sus labores para el progreso de su ciudad, pero por otra parte beneficia a los grandes empresarios que ahora tendrán que pagar menos dinero en transportación de sus mercancías y se ahorrarán tiempo en la revisión de las Aduana ya que la Intermodal de Carga contará con ese servicio, lo que resta pensar, es si el beneficio también será para los trabajadores celayenses, si el ahorro sustancial de esas empresas se verán reflejados en el aumento de sueldos de la clase obrera de nuestra ciudad, porque al final de cuentas son ellos quienes tienen que lidiar con el tráfico que el tren genera en nuestra ciudad; es el celayense que día a día se topa con indocumentados centroamericanos que están pidiendo dinero en los cruceros o pasan de casa en casa pidiendo una moneda o algo de comer y en los peores casos robando nuestras pertenencias. El establecimiento de más empresas genera más empleos y serán ¿bien pagados o mal pagados? Y quien se quedará con los buenos sueldos y altos mandos dentro de estas empresas que hoy se están consolidando en el bajío ¿mexicanos o japoneses?

CONCLUSIÓN.

Las conclusiones con las que me quedo al terminar con esta investigación son varias y me dan una visión más amplia no solo del crecimiento y desarrollo de Celaya sino de la región, creo que si esto lo aprovecháramos de la mejor manera, nuestras opciones a futuro mejorarían considerablemente. Bien dicen que las oportunidades no se van, simplemente hay alguien que las aprovecha mejor que nosotros; la información es poder y si nosotros como sociedad nos preocupáramos por estar más informados de lo que pasa a nuestro alrededor estaríamos preparados y con una mente abierta esperando los cambios.

En mi punto de vista el tren beneficia mucho a la región, no solo porque transporta los insumos necesarios para que las empresas puedan realizar su proceso de producción o sacar al mercado sus productos, sino porque este medio de transporte será un detonante de la industria en esta región.

Como ya se comentaba en el reportaje, el Estado de Guanajuato está ubicado en el corazón de la República Mexicana, lo cual le da una posición privilegiada en comparación con otros Estados, simplemente hay que saber utilizar esta ventaja.

Guanajuato Puerto Interior es un ejemplo, donde el ferrocarril es un medio de transporte muy valorado por las empresas y pronto lo será para Celaya, con la construcción de la Terminal Intermodal de Carga ya que podrá transportar mercancías de Norte a Sur, del Golfo Pacífico al Golfo de México, o a prácticamente cualquier parte del país de manera más sencilla.

En primer lugar el tren es necesario para el desarrollo de nuestra ciudad, pero tenemos que aprender a vivir con él, tenemos que conocer de los beneficios

que este reporta a la economía e industrialización de la región para que nos sea más fácil aceptarlo como una parte más de nuestra vida cotidiana.

Debido a la instalación de las fábricas armadoras de automóviles en el Estado de Guanajuato, el crecimiento de la Ciudad va a pasos agigantados, por ese motivo es necesario mejorar los servicios públicos como el brindar mayor seguridad a los ciudadanos, la construcción de más clínicas del IMSS para que se pueda atender a los nuevos derechohabientes que estas fábricas darán de alta ante el Instituto Mexicano del Seguro Social y acelerar la construcción de la infraestructura ferroviaria que necesita Celaya.

Para que estos beneficios sean tangibles a corto plazo, no solo para los empresarios sino también para la clase trabajadora es necesarios contar con políticas públicas que vayan encaminadas a la construcción de infraestructura ferroviaria y carretera para que Celaya no solo sea la ciudad mejor comunicada en cuestión de transporte de carga, con el Libramiento Ferroviario y la Terminal Intermodal de Carga, sino que también sea reconocida por la buena planificación de sus vialidades.

La terminal Intermodal de Carga se hace cada vez más necesaria con la llegada de Ford y Toyota a Guanajuato. Dice Miguel Márquez Márquez – Gobernador de Guanajuato – que los terrenos para este proyecto ya están, sólo habrá que consolidarlo con el Gobierno Federal.

Se pretende que con toda esta estructura ferroviaria, los problemas que genera el tren sean cada vez menores, por ejemplo con la habilitación del Libramiento Ferroviario el tren viajará a una velocidad de 60 kilómetros por hora y sólo disminuirá su velocidad cuando entre a los Parques Industriales, teniendo planeado que sólo haga tres paradas en los Centros Industriales, lo que reducirá considerablemente los saqueos al tren.

Mientras que por la parte de los indocumentados, es poco probable que cambie, ya que la crisis económica afecta severamente a los países de Centro América, escaseando el trabajo, motivo por el cual cientos de centroamericanos tienen que salir de su País en busca de un mejor futuro que ofrecer a sus hijos. Aún sabiendo el difícil viaje que les espera arriba del tren y en su paso por Celaya, donde sufren de robos por parte de la policía y malos tratos de los ciudadanos. Así que este es otro aspecto del tren con el que los celayenses tendremos que lidiar hasta que la crisis mengue un poco o hasta que el Gobierno Mexicano haga algo por mejorar la situación, mientras eso pasa, las Autoridades Municipales son las encargadas de brindar seguridad a los ciudadanos que sufran algún tipo de delito por parte de los centroamericanos indocumentados.

BIBLIOGRAFÍA.

CASSANY, Daniel. **DESCRIBIR EL ESCRIBIR, CÓMO SE APRENDE A ESCRIBIR.** Ed. Paidós Comunicación. España. 1989. Pp. 188.

DE LEÓN, Salvador. **LA CONSTRUCCIÓN DEL ACONTECER, ANÁLISIS DE LAS PRÁCTICAS PERIODÍSTICAS.** Ed. Universidad Autónoma de Aguascalientes. México. 2003. Pp. 177.

GONZÁLEZ, Susana. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS 1: PERIODISMO DE OPINIÓN Y DISCURSO.** Ed. Trillas. México. 1991. Pp. 179.

GÓNZALEZ, Susana. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS 1: PERIODISMO DE OPINIÓN Y DISCURSO.** 2ª edición. Ed. Trillas. México. 1999, Pp. 189.

MARÍN, Carlos. **MANUAL DE PERIODISMO.** Ed. Debols!llo. México. 2006. Pp. 347.

SHERWOOD, Hugh. **LA ENTREVISTA.** Ed. Prisma. México. 1970. Pp. 141.

ULIBARRI, Eduardo. **IDEA Y VIDA DEL REPORTAJE.** Ed. Trillas. México. 1999. Pp. 281.

VIVALDI, Martin. **GÉNEROS PERIODÍSTICOS.** Ed. Paraninfo S.A y Ediciones Prisma S.A. México. 1973. Pp. 394

OTRAS FUENTES.

<http://www.industriaferroviariaonline.com/>

[http://www. Ferromex.com.mx/index.jsp](http://www.Ferromex.com.mx/index.jsp)

<http://www.ferromex.com.mx/herramientas/condiciones-de-carta-de-transporte.jsp><http://www.kcsouthern.com/es-mx/AboutKCS/Pages/VisionandValues.aspx>

<http://www.kcsouthern.com/es-mx/Services/Pages/FreightLossAndDamage.aspx>

<http://www.eluniversal.com.mx/estados/70875.html>

<http://www.ferromex.com.mx/notic/docs/Iniciativa%20Inseguridad.pdf>